

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ НАУК УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНЕ КОСМІЧНЕ АГЕНТСТВО УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ДП «АНТОНОВ»

МАТЕРІАЛИ

ХІ МІЖНАРОДНОЇ НАУКОВО-ТЕХНІЧНОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ “АВІА-2013”

21-23 травня

Том 6

КИЇВ 2013

Матеріали XI міжнародної науково-технічної конференції „ABIA-2013”. – Т.6.
–К.: НАУ, 2013.

СПІВОРГАНІЗАТОРИ

- ➔ National Aviation Academy State “Azerbaijan Hava Yollari” Closed Joint-Stock Company, Azerbaijan
- ➔ Georgian Aviation University, Georgia
- ➔ JSC “Civil Aviation Academy”, Kazakhstan
- ➔ Nanchang Hangkong University, China
- ➔ Vilnius Gediminas Technical University, Lithuania
- ➔ The State School of Higher Education in Chelm, Poland
- ➔ Moscow State Technical University of Civil Aviation, Russia
- ➔ The International University of Logistics and Transport in Wroclaw, Poland
- ➔ Polish – Ukrainian Research Institute, Poland-Ukraine

За науковий зміст викладеного матеріалу відповідають автори.

РОБОЧИЙ ОРГКОМІТЕТ

XI Міжнародної науково-технічної конференції “**АВІА-2013**”

Голова

орґкомітету

Кулик М.С.

ректор Національного авіаційного університету

Заступник голови

Харченко В.П.

проректор університету з наукової роботи

Члени оргкомітету:

Азарсков В.М.

в.о. директора Інституту аерокосмічних систем управління

Васильєв В.М.

директор Інституту аеронавігації

Гудманян А.Г.

директор Гуманітарного інституту

Запорожець О.І.

в.о. директора Інституту екологічної безпеки

Зарубінська І.Б.

проректор з міжнародних зв'язків

Матвеев В.В.

директор Інституту економіки та менеджменту

Сопілко І.М.

директор Юридичного інституту

Суслова Г.А.

заступник директора інституту ІСАО

Фоменко А.М.

директор Інституту міжнародних відносин

Філоненко С.Ф.

директор Інституту інформаційно-діагностичних систем

Чемакіна О.В.

в.о. директора Інституту аеропортів

Шмаров В.М.

директор Аерокосмічного інституту

Юдін О.К.

директор Інституту комп'ютерних інформаційних технологій

Секретаріат конференції:

Голова

секретаріату

Зайцев Ю.В.

начальник відділу НТІ та ІВ

Члени секретаріату:

Газдюк Р.В.

співробітник відділу НТІ та ІВ

Шепель О.Ю.

співробітник відділу НТІ та ІВ

Рибалко О.Л.

співробітник відділу НТІ та ІВ

Ільченко В.М.

помічник проректора з наукової роботи

Корбут Л.А.

начальник відділу науково-методичного забезпечення діяльності

ПЕРЕЛІК І ЗМІСТ ТОМІВ

ТОМ 1

- Секція 1.* Вимірювання, контроль, діагностика
- Секція 2.* Інформаційна безпека
- Секція 3.* Спеціалізовані комп'ютерні системи та CALS-технології в авіації
- Секція 4.* Новітні інформаційні технології в авіації
- Секція 5.* Комп'ютерні системи
- Секція 6.* Математичне моделювання та чисельні методи

ТОМ 2

- Секція 7.* Системи зв'язку навігації та спостереження
- Секція 8.* Організація та обслуговування повітряного руху
- Секція 9.* Дистанційно-пілотовані літальні апарати
- Секція 10.* Радіоелектронні пристрої, системи та комплекси
- Секція 11.* Спеціальні телекомунікаційні системи
- Секція 12.* Авіаційна англійська мова та безпека польотів
- Секція 13.* Стан та перспективи розвитку авіоніки

ТОМ 3

- Секція 14.* Енергетичне устаткування
- Секція 15.* Сучасні триботехнології в авіаційному та загальному машинобудуванні
- Секція 16.* Сучасні аеропортові технології
- Секція 17.* Сучасні технології підтримки льотної придатності повітряних суден
- Секція 18.* Автоматизація та енергозбереження на транспорті
- Секція 19.* Аеродинаміка та безпека польотів
- Секція 20.* Втома і руйнування авіаційних конструкцій

ТОМ 4

- Секція 21.* Автоматизовані системи управління технологічними процесами
- Секція 22.* Керування складними системами
- Секція 23.* Моделювання в електротехніці, електроніці та світлотехніці
- Секція 24.* Електроніка
- Секція 25.* Міське, промислове, цивільне та транспортне будівництво
- Секція 26.* Технічна естетика, архітектура та дизайн
- Секція 27.* Дистанційні аерокосмічні дослідження

ТОМ 5

- Секція 28.* Хімічна технологія та інженерія
- Секція 29.* Біотехнологія в авіації
- Секція 30.* Землеустрій, картографія та кадастр
- Секція 31.* Авіаційна хімотологія
- Секція 32.* Екологічна безпека

ТОМ 6

- Секція 33.* Економічні та управлінські бізнес-процеси розвитку авіаційних підприємств
- Секція 34.* Сучасна журналістика: соціальна місія і професія
- Секція 35.* Туризм
- Секція 36.* Інформаційно-правові засади міжнародних відносин
- Секція 37.* Міжнародні економічні відносини в умовах глобалізації
- Секція 38.* Міжнародно-правова регламентація повітряного простору
- Секція 39.* Мовна підготовка фахівців авіаційної галузі
- Секція 40.* Психологія безпечної експлуатації авіаційного транспорту
- Секція 41.* Людиновимірність авіації в глобалізованому світі

ЗМІСТ

Секція 33. Економічні та управлінські бізнес-процеси розвитку авіаційних підприємств

<i>О.М. Скібіцький</i> ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ УПРАВЛІННЯ ЛЮДСЬКИМ ПОТЕНЦІАЛОМ	33.1
<i>М.В. Новикова</i> ФОРМУВАННЯ ОСНОВНИХ ЕЛЕМЕНТІВ МЕХАНІЗМУ РОЗВИТКУ СТРАТЕГІЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ	33.5
<i>А.В. Шевченко</i> НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ АВІАТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ	33.10
<i>С.О. Ареф'єв</i> СКЛАДОВІ ФІНАНСОВОЇ РЕСТРУКТУРИЗАЦІЇ ПІДПРИЄМСТВ	33.14
<i>О.Я. Ярмолюк, С.Є. Раменська</i> ВИХІД З КРИЗИ УКРАЇНСЬКОГО РИНКУ АВІАЦІЙНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ	33.18
<i>Т.В. Кузнєцова, Т.Г. Остапенко</i> УДОСКОНАЛЕННЯ МЕНЕДЖМЕНТУ МІЖНАРОДНИХ АВІАКОМПАНІЙ ЗАВДЯКИ ПІДВИЩЕННЮ ЕФЕКТИВНОСТІ УПРАВЛІННЯ ЗНАННЯМИ В НАНОТЕХНОЛОГІЯХ	33.22
<i>О.А. Рожок</i> ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ БАНКІВСЬКОГО СЕКТОРУ УКРАЇНИ В ПОСТКРИЗОВИЙ ПЕРІОД	33.26
<i>С.Т. Пілецька</i> КЛАСИФІКАЦІЯ ВИДІВ ФІНАНСОВИХ ПОТОКІВ АВІАПРОМИСЛОВОГО ПІДПРИЄМСТВА	33.30
<i>Т.Г. Остапенко, Т.В. Кузнєцова</i> ЕФЕКТИВНІСТЬ БІЗНЕС-ПРОЦЕСІВ У ЗОВНІШНЬО-ЕКОНОМІЧНІЙ ДІЯЛЬНОСТІ АВІАЦІЙНИХ ПІДПРИЄМСТВ	33.34
<i>І. Marchuk, Y. Remyha, R. Kolomiets</i> INNOVATIVE DEVELOPMENT ENTERPRISES: PROBLEMS AND PROSPECTS	33.38
<i>Т.А. Левковська</i> РИЗИКИ ПІДПРИЄМСТВ В МІЖНАРОДНОМУ МАРКЕТИНГУ	33.42
<i>Ю.І. Дияк</i> ПРОБЛЕМИ РЕАЛІЗАЦІЇ ЗАХОДІВ З ПІДВИЩЕННЯ ЕНЕРГОЕФЕКТИВНОСТІ НА ПІДПРИЄМСТВАХ	33.46

<i>Л.І. Скібіцька</i> ПРОБЛЕМИ АНТИКРИЗОВОГО ІНВЕСТИВАННЯ ІННОВАЦІЙ	33.50
<i>О.В. Артамонова</i> ІНТЕГРАЦІЯ ЯК ІНСТРУМЕНТ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ АВІАЦІЙНИХ ВАНТАЖОПЕРЕВІЗНИКІВ ТА ЇХ ПОСЛУГ НА РИНКУ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ	33.54
<i>І.О. Куцакова</i> РОЛЬ МІЖФУНКЦІОНАЛЬНИХ ПРОЦЕСІВ У СИСТЕМІ УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІЧНИМИ ВІДНОСИНАМИ АВІАКОМПАНІЇ	33.58
<i>Т.Б.Мельниченко, Л.В. Морозова, К.В. Станкевич</i> ОПТИМІЗАЦІЯ БІЗНЕС-ПРОЦЕСІВ НА ВІАПІДПРИЄМСТВАХ	33.62
<i>О.М. Афоніна</i> СКЛАДОВІ ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВА	33.65
<i>О.С. Негрієнко</i> ПЕРЕДУМОВИ ФОРМУВАННЯ БІЗНЕС-ПРОЦЕСІВ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ТРАНСПОРТУ	33.69
<i>Y.M. Chychkan-Khlipovka, V.A. Palamarchuk</i> THE DEVELOPMENT OF PRODUCTION INFRASTRUCTURE FUNCTIONS OF AIRLINES	33.73
<i>С.К. Сыртанов, В.И. Челпаченко</i> РАЗВИТИЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ КАК ОСНОВЫ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН	33.77
<i>Г.В. Астапова, А.Ю. Литвин,</i> МОТИВАЦІЙНИЙ ПІДХІД ЩОДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ УЧАСТІ АВІАТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ У СТВОРЕННІ КОРПОРАТИВНИХ ПЕНСІЙНИХ ФОНДІВ	33.82
<u>Секція 34. Сучасна журналістика: соціальна місія і професія</u>	
<i>Я.В. Козачок</i> АВТОПОРТРЕТ НА ТЛІ ДОБИ В БІОГРАФІЧНОМУ НАРИСІ В.О. ШЕВЧУКА «НА БЕРЕЗІ ЧАСУ. МІЙ КИЇВ. ВХОДИНИ»	34.1
<i>А.А. Іващук</i> ПЕРЕДУМОВИ ВИНИКНЕННЯ І ТРАНСФОРМАЦІЯ ЖАНРІВ В УКРАЇНСЬКІЙ ПРЕСІ	34.9
<i>О.М. Рижко</i> АНАЛІЗ ТЕКСТУ ЯК СКЛАДОВА ЖУРНАЛІСТСЬКОЇ МАЙСТЕРНОСТІ	34.16

<i>Г. І. Назаренко</i> АДАПТОГЕННІ ТРАНСФОРМАЦІЇ УКРАЇНСЬКОГО КЛАСИЧНОГО ЖУРНАЛІЗМУ В АСПЕКТІ СВІТОВИХ КОНВЕРГЕНТНИХ ПРОЦЕСІВ	34.20
<i>Т.Є.Мартінова</i> РОЛЬ ЗМІ У ФОРМУВАННІ ГРОМАДЯНСЬКОГО СУСПІЛЬСТВА ТА НАЦІОНАЛЬНО-ПОЛІТИЧНОЇ СВІДОМОСТІ В УКРАЇНІ	34.24
<i>В.М. Васильченко</i> ОБРЯДОВІ ФРАЗЕОЛОГІЗМИ (ТИП “ОБРЯД-СЛОВО”) В УКРАЇНСЬКИХ МАС-МЕДІА	34.29
<i>І.В. Кевлюк</i> ФРАЗЕОЛОГІЗМИ У ЖУРНАЛІСТСЬКИХ ТЕКСТАХ ЯК ЗАСОБИ ЕМОЦІЙНО-ЕКСПРЕСИВНОГО УВИРАЗНЕННЯ	34.33
<i>Т.М. Андреева</i> АКТУАЛЬНІ ПОДІЇ У ДЗЕРКАЛІ МАС-МЕДІЙНОЇ НЕОЛОГІЗАЦІЇ	34.37
<i>Б.Ю. Рудь</i> КРЕАТИВНИЙ БАЗИС СУСПІЛЬСТВА ЗНАЇ	34.41
<i>І.С. Бондаренко</i> ПРОФЕСІЙНІ СТАНДАРТИ УКРАЇНСЬКОЇ ЖУРНАЛІСТИКИ У КОНТЕКСТІ ДУХОВНОЇ СФЕРИ СУСПІЛЬСТВА	34.46
<u>Секція 35. Туризм</u>	
<i>Г.Ш. Уварова</i> ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ РЕКРЕАЦІЇ В РЕГІОНАХ УКРАЇНИ	35.1
<i>Л.М. Ткачук, С.П. Фокін</i> ПРОБЛЕМИ ВПРОВАДЖЕННЯ КОНЦЕПЦІЇ ЗЕЛЕНОЇ ЕКОНОМІКИ В ТУРИЗМІ	35.5
<i>С.П. Фокін, Л.М. Ткачук</i> ОРГАНІЗАЦІЯ ЕКСКУРСІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ У СПОРТИВНОМУ ТУРИЗМІ	35.9
<i>І.В. Заря</i> ПЕРЕФОРМАТУВАННЯ СУЧАСНОЇ ПАРАДИГМИ УПРАВЛІННЯ В УМОВАХ ЗМІНИ СТАНУ СОЦІАЛЬНО- ЕКОНОМІЧНОЇ СИСТЕМИ	35.13
<u>Секція 36. Інформаційно-правові засади міжнародних відносин</u>	
<i>Ю.Р. Акчурін</i> ВИЗНАЧЕННЯ ПРИНЦИПІВ МІЖНАРОДНОЇ ІНФОРМАЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ	36.1

М.М. Алієв, А.М. Куньо

**ПРОБЛЕМА КІБЕРЗЛОЧИННОСТІ ТА ШЛЯХИ ЇЇ
ПОДОЛАННЯ В СУЧАСНОМУ ІНФОРМАЦІЙНОМУ
СУСПІЛЬСТВІ** 36.5

I.M.Hromivchuk

**THE PRINCIPLE OF RESPECT FOR HUMAN RIGHTS WHILE
COUNTERING TERRORISM** 36.9

N. S. Kelbas

**THE LEGAL NATURE, ORIGIN AND BACKGROUND OF
TERRORISM** 36.13

О.Ю. Кондратенко

ІНФОРМАЦІЙНА ПОЛІТИКА РОСІЙСЬКОЇ ФЕДЕРАЦІЇ 36.17

О.В. Іванкевич, В.І. Мазур

**ІНДЕКСАЦІЯ НАУКОВИХ ЖУРНАЛІВ НАЦІОНАЛЬНОГО
АВІАЦІЙНОГО УНІВЕРСИТЕТУ У МІЖНАРОДНИХ
НАУКОМЕТРИЧНИХ БАЗАХ ДАНИХ** 36.21

С.І. Мошковська

**ІНТЕЛЕКТУАЛЬНА ВЛАСНІСТЬ ЯК ІНСТРУМЕНТ
ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ НА
СВІТОВОМУ РИНКУ ТЕХНОЛОГІЙ** 36.25

Р.В. Фединець

**ПОГЛЯД НА СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ МІЖНАРОДНОЇ
ЕКОНОМІКИ ЧЕРЕЗ ПРИЗМУ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ** 36.29

Секція 37. Міжнародні економічні відносини в умовах глобалізації

М.П. Висоцька

**ДОСЛІДЖЕННЯ ВПЛИВУ ЛЮДСЬКОГО ФАКТОРУ НА
БЕЗПЕКУ І ЕФЕКТИВНІСТЬ АВІАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ** 37.1

Г.А. Клименко

**ПИТАННЯ ЕКОЛОГІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН В
УМОВАХ МІЖНАРОДНОЇ ІНТЕГРАЦІЇ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ** 37.5

О.І. Котлярова

**СВІТОВА ПРОДОВОЛЬЧА КРИЗА: ПРИЧИННИ ТА
ВИРІШЕННЯ ПРОБЛЕМИ** 37.8

І.І. Набок,

**РОЛЬ ІНФРАСТРУКТУРНИХ ПРОЕКТІВ У РОЗВИТКУ
ВІТЧИЗНЯНИХ ПІДПРИЄМСТВ** 37.11

Л.М. Побоченко, А.О. Авраменко, Є.В. Семенов

**ПРОБЛЕМА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРОДОВОЛЬЧОЇ БЕЗПЕКИ У
СВІТІ** 37.15

<i>O.V. Polishchuk</i> THE PROBLEMS AND CHALLENGES IN THE WORLD ECONOMY	37.19
<i>М.А. Ричка</i> КРЕДИТУВАННЯ АВІАКОСМІЧНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ	37.23
<i>С.В. Сіденко</i> РОЗВИТОК ІННОВАЦІЙ В УМОВАХ СТАНОВЛЕННЯ ІНФОРМАЦІЙНОГО СУСПІЛЬСТВА	37.27
<i>З.С. Соколова</i> СТАНОВИЩЕ АВІАТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ В АФРИЦІ	37.30
<i>В.М. Гримайло, С.Д. Бойко</i> РОЗВИТОК ЛЮДСЬКОГО ПОТЕНЦІАЛУ ЯК ГЛОБАЛЬНА ПРОБЛЕМА СВІТОВОЇ ЕКОНОМІКИ	37.36
<i>Р.Б. Бабич, Т.І. Біленко</i> ФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ ІНВЕСТИЦІЙНИМИ ПРОЕКТАМИ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ	37.39
<i>А.Е. Сніжко, О.В. Сніжко</i> ДЕЗІНТЕРМЕДІАЦІЯ ТА ІНСТИТУЦІАЛІЗАЦІЯ В СТРУКТУРНІЙ ТРАНСФОРМАЦІЇ СВІТОВОЇ ФІНАНСОВОЇ СИСТЕМИ	37.43
<i>В.М. Сокол</i> МОДЕРНІЗАЦІЯ ПОЛІТИКИ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ В УМОВАХ СВІТОВОЇ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ	37.47
<i>І.Л. Спірідонова</i> НЕОБХІДНІСТЬ МІЖНАРОДНИХ УГОД У СФЕРІ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЇ ВЛАСНОСТІ	37.51
<u>Секція 38. Міжнародно-правова регламентація повітряного простору</u>	
<i>І.М. Сопілко</i> ПРОБЛЕМАТИКА ЗАЛУЧЕННЯ БЕЗПІЛОТНИХ ЛІТАЛЬНИХ АПАРАТІВ ДО ВИКОНАННЯ ФУНКЦІЙ ДЕРЖАВИ В РОСІЇ І В УКРАЇНІ	38.1
<i>З.І. Боярська</i> БЕЗПЕКА ПОЛЬОТІВ ЯК ОСНОВОПОЛОЖНИЙ ПРИНЦИП АВІАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ	38.5
<i>С.Р. Багіров</i> ЗЛОЧИНИ ПРОТИ БЕЗПЕКИ РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ: ПРОБЛЕМИ ВСТАНОВЛЕННЯ ПРИЧИННОГО ЗВ'ЯЗКУ	38.9

<i>Ю.М. Белуга</i> ЗАХИСТ ПРАВ СПОЖИВАЧІВ ЗА ДОГОВОРОМ АВІАЦІЙНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ	38.14
<i>С.В. Вишиновецька, В.М. Вишиновецький</i> ДО ПИТАННЯ ПРО ДОЦІЛЬНІСТЬ ЗБЕРЕЖЕННЯ ДИФЕРЕНЦІАЦІЇ У ПРАВОВОМУ РЕГУЛЮВАННІ ПРАЦІ ПРАЦІВНИКІВ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ	38.18
<i>А.О. Гелич, В.А. Рибачок</i> ПОВІТРЯНЕ СУДНО ЯК ОБ'ЄКТ ШОТЕЧНИХ ПРАВОВІДНОСИН	38.22
<i>С.Г. Головка, В.В. Собкова</i> ВІПРОВАДЖЕННЯ СТАНДАРТІВ І РЕКОМЕНДАЦІЙ ІКАО В ДІЯЛЬНІСТЬ ВІТЧИЗНЯНОЇ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ	38.26
<i>Я.В.Горбатюк</i> ОСОБЛИВОСТІ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО СТАТУСУ ДЕРЖАВНОЇ АВІАЦІЙНОЇ СЛУЖБИ УКРАЇНИ	38.30
<i>С.І. Хом'яченко, Є.К. Єршов</i> ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ ПОВІТРЯНИМИ СУДНАМИ	38.34
<i>В.О.Зуєва, В.Б.Череватюк</i> ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ АВІАЦІЇ ЗАГАЛЬНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ: ВІТЧИЗНЯНИЙ ТА ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД	38.38
<i>О.В. Іваненко</i> МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ: ОКРЕМІ ПИТАННЯ	38.42
<i>В.П. Козирєва</i> ПРАВА ТА ОБОВ'ЯЗКИ СУБ'ЄКТІВ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗА НАЦІОНАЛЬНИМ ТА МІЖНАРОДНИМ ЗАКОНОДАВСТВОМ	38.46
<i>В.К. Колпаков</i> РЕЖИМ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ ЯК ПРАВОВИЙ ФЕНОМЕН	38.50
<i>Ю.В. Корнєєв</i> ВРАХУВАННЯ СВІТОВОГО ДОСВІДУ У ДЕРЖАВНОМУ РЕГУЛЮВАННІ ТРАНСПОРТНОЮ ГАЛУЗЗЮ УКРАЇНИ	38.55
<i>Н.М. Корчак</i> РОЛЬ АНТИМОНОПОЛЬНОГО КОМІТЕТУ УКРАЇНИ В РОЗБУДОВІ ВІТЧИЗНЯНОГО РИНКУ АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ В КОНТЕКСТІ ПІДГОТОВКИ УКРАЇНИ ДО ВСТУПУ В ЄДИНЕ ЄВРОПЕЙСЬКЕ НЕБО	38.58
<i>С.Я. Лихова, І.О. Роціна</i> КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВА ОХОРОНА БЕЗПЕКИ АВІАЦІЇ	38.62

<i>В.М. Малишко</i> МІЖНАРОДНО-ПРАВОВА РЕГЛАМЕНТАЦІЯ КОМЕРЦІЙНОГО ПОСЕРЕДНИЦТВА НА ПОВІТРЯНОМУ ТРАНСПОРТІ	38.67
<i>Н.В. Мальярчук</i> ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ЛІТАКОБУДІВНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ В УКРАЇНІ	38.71
<i>О.М. Миронець, Л.О. Шапенко</i> ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ТА СТРАХУВАННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ПЕРЕВІЗНИКА ПРИ ПЕРЕВЕЗЕННІ ПАСАЖИРІВ І БАГАЖУ АВІАТРАНСПОРТОМ	38.74
<i>А.Ю. Нащинець-Наумова</i> ПРАВОВА РЕГЛАМЕНТАЦІЯ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ В ДЕРЖАВАХ-ЧЛЕНАХ ЧЕС	38.78
<i>Г.В. Омельченко</i> ОСОБЛИВОСТІ ЗАХИСТУ ПРАВ СПОЖИВАЧІВ З ПОСЛУГ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПАСАЖИРІВ	38.82
<i>О.В. Оніщенко</i> ДОГОВІР ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПОВІТРЯНИМ ТРАНСПОРТОМ	38.86
<i>Ю.І. Пивовар, І.В. Пивовар</i> МІСЦЕ ПРОГРАМИ РОЗВИТКУ ДЕРЖАВНОЇ СИСТЕМИ ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ В СИСТЕМІ ДЖЕРЕЛ ПРАВА	38.90
<i>І.О. Розум</i> ДО ПИТАННЯ ПІДСУДНОСТІ АДМІНІСТРАТИВНИХ СПРАВ ЩОДО ОСКАРЖЕННЯ СУБ'ЄКТОМ АВІАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ РІШЕНЬ УПОВНОВАЖЕНОГО ОРГАНУ З ПИТАНЬ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ	38.94
<i>І.А. Слободська</i> МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ В ГАЛУЗІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ	38.98
<i>О.М. Чабах</i> ПРАВОВИЙ РЕЖИМ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ ТА ЙОГО ДЕЯКІ ПРОБЛЕМНІ АСПЕКТИ	38.102
<i>Ю.Л. Юринець</i> АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РЕЖИМУ БЕЗПЕКИ В ЦИВІЛЬНІЙ АВІАЦІЇ	38.105
<i>С.Г. Головка, М.В. Роцук, І.А. Коцюруба</i> ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПОВІТРЯНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ КРІЗЬ ПРИЗМУ МІЖНАРОДНИХ СТАНДАРТІВ	38.109

Секція 39. Мовна підготовка фахівців авіаційної галузі

<i>О.М. Акмалдінова, О.О. Письменна</i> МЕТОДИЧНІ АСПЕКТИ ПІДГОТОВКИ ПЕРЕКЛАДАЧІВ-РЕФЕРЕНТІВ АВІАЦІЙНИХ СПЕЦІАЛЬНОСТЕЙ	39.1
<i>Г.В. Бабій</i> ВИМОГИ ДО ОСОБИСТІСНИХ ТА ПРОФЕСІЙНИХ ЯКОСТЕЙ ІНЖЕНЕРІВ З ПРОГРАМНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДЛЯ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ В КОНТЕКСТІ ФОРМУВАННЯ ГОТОВНОСТІ ДО ПРОФЕСІЙНОГО СПІЛКУВАННЯ	39.5
<i>С.А. Волгіна</i> СПЕЦИФІКА САМООСВІТНЬОЇ ДІЯЛЬНОСТІ У ПРОЦЕСІ ВИВЧЕННЯ ІНОЗЕМНОЇ МОВИ МАЙБУТНІМИ ФАХІВЦЯМИ У АВІАЦІЙНІЙ ГАЛУЗІ	39.9
<i>О.М. Журавльова, А.В. Головня, Т.В. Смірнова, С.Г. Шурма</i> ФОРМУВАННЯ УСНОЇ ПЕРЕКЛАДАЦЬКОЇ КОМПЕТЕНЦІЇ СТУДЕНТА-ПЕРЕКЛАДАЧА В АВІАЦІЙНІЙ ГАЛУЗІ	39.13
<i>А.А. Заслужена</i> ОСОБЛИВОСТІ РЕАЛІЗАЦІЇ СИСТЕМНОГО ПІДХОДУ В УМОВАХ ВИЩОЇ ОСВІТИ ШВЕЙЦАРСЬКОЇ КОНФЕДЕРАЦІЇ	39.18
<i>О.О. Іванова</i> НАВЧАННЯ ДІЛОВОЇ ІНОЗЕМНОЇ МОВИ СТУДЕНТІВ ЕКОНОМІЧНИХ СПЕЦІАЛЬНОСТЕЙ В АВІАЦІЙНОМУ ВНЗ	39.22
<i>О.О. Коваленко</i> ФОРМУВАННІ НАВИЧОК ПРОФЕСІЙНОГО ІНШОМОВНОГО СПІЛКУВАННЯ МАЙБУТНІХ АВІАФАХІВЦІВ ЗАСОБАМИ КРЕАТИВНИХ ТЕХНОЛОГІЙ	39.26
<i>О.В. Ковтун, А.Г. Гудманян</i> КОМУНІКАТИВНІ СИТУАЦІЇ У ПРОФЕСІЙНО-МОВЛЕНСЬВІЙ ПІДГОТОВЦІ МАЙБУТНІХ АВІАЦІЙНИХ ОПЕРАТОРІВ	39.30
<i>Л.М. Конопляник</i> ВИКОРИСТАННЯ МЕТОДУ ПРОЕКТІВ У ВИКЛАДАННІ ПРОФЕСІЙНО СПРЯМОВАНОЇ ІНОЗЕМНОЇ МОВИ ІНЖЕНЕРАМ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ	39.34
<i>В.О. Кузнєцов</i> ТЕОРІЯ І ПРАКТИКА ПЕРЕКЛАДУ ЯК НЕОБХІДНА СКЛADOVA КУРСУ ІНОЗЕМНОЇ МОВИ ДЛЯ ТЕХНІЧНИХ ФАХІВЦІВ	39.38
<i>О.В. Полякова</i> МІСЦЕ ТА ЗНАЧЕННЯ ІНДИВІДУАЛЬНОЇ РОБОТИ СТУДЕНТА В ПРОФЕСІЙНІЙ ПІДГОТОВЦІ ПЕРЕКЛАДАЧІВ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ	39.42

<i>С.В. Харицька, В.І. Базова</i> ПОШУК ІНФОРМАЦІЇ ЯК ДЖЕРЕЛО ФОРМУВАННЯ ІНФОРМАЦІЙНОЇ КУЛЬТУРИ МАЙБУТНЬОГО ПЕРЕКЛАДАЧА АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ	39.46
<i>S. Shurta, G.P. Casula</i> DEALING WITH TRANSLATION MISTAKES: TEACHING ESL TO ITALIAN AND UKRAINIAN STUDENTS	39.50
<i>І.М. Баклан</i> ДИДАКТИЗАЦІЯ ТЕКСТІВ У ХОДІ ПІДГОТОВКИ ПЕРЕКЛАДАЧІВ ГАЛУЗІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ	39.55
<u>Секція 40. Психологія безпечної експлуатації авіаційного транспорт</u>	
<i>І.І. Вржесневський, І.В. Дейнеко, С.О. Русецький,</i> СТАВЛЕННЯ СТУДЕНТІВ ДО САМООЦІНКИ ФІЗИЧНОЇ ПІДГОТОВЛЕНОСТІ У КОНТЕКСТІ КОГНІТИВНИХ ПРОЦЕСІВ	40.1
<i>В.В. Горбунов</i> ПСИХОФИЗИОЛОГИЧЕСКАЯ НАПРЯЖЕННОСТЬ ПИЛОТА - ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР ЛЕТНОЙ ОПАСНОСТИ	40.5
<i>О.М. Долгова, Т.В.Вашека, О.М.Власова-Чмерук</i> ІНДИВІДУАЛЬНО-ПСИХОЛОГІЧНІ ВЛАСТИВОСТІ ОСОБИСТОСТІ ЯК СКЛАДОВІ ПРОФЕСІЙНОЇ НАДІЙНОСТІ СПІВРОБІТНИКІВ СЛУЖБИ АВІАЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ	40.9
<i>С. Е. Луппо</i> КОНСТРУКТИВНОЕ СОВЛАДАНИЕ С ПРОФЕССИОНАЛЬНЫМИ СТРЕССОРАМИ КАК ОСНОВА ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ НАДЕЖНОСТИ АВИАСПЕЦИАЛИСТОВ	40.13
<i>Н.А. Орленко, В.А. Івахін, К.В. Старостіна</i> ОСОБЛИВОСТІ ПСИХОФІЗИЧНОЇ ПІДГОТОВКИ ЛЬОТНОГО СКЛАДУ В ПРОЦЕСІ ПРОФЕСІЙНОЇ ОСВІТИ	40.17
<i>А.В. Петренко</i> КОМПЕТЕНТНОСТНЫЙ ПОДХОД К ОТБОРУ ПИЛОТОВ- ИНСТРУКТОРОВ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ АВИАКОМПАНИЙ	40.21
<i>Л.В. Помиткіна, Л.Е. Помиткіна</i> РОЗВИТОК ОСОБИСТІСНИХ ЯКОСТЕЙ, НЕОБХІДНИХ ДЛЯ ПРИЙНЯТТЯ РІШЕНЬ МАЙБУТНІМИ ПРОФЕСІОНАЛАМИ	40.25
<i>О.В. Сечейко</i> ПСИХОЛОГІЧНІ ЧИННИКИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЯКОСТІ ПРОФЕСІЙНОЇ ПІДГОТОВКИ СПЕЦІАЛІСТІВ УПР	40.29

<i>Н.І. Турчина, В.О. Акімова, І.В. Лукашова</i> ДОСЛІДЖЕННЯ ПСИХІЧНИХ ПІЗНАВАЛЬНИХ ПРОЦЕСІВ РОЗУМОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ МАЙБУТНІХ ПІЛОТІВ У ПРОЦЕСІ ПСИХОФІЗІОЛОГІЧНОЇ ПІДГОТОВКИ ЛЬОТНОГО СКЛАДУ	40.33
<i>Н.І. Турчина, О.С. Харун, Е. Г. Черняєв</i> ГЕНДЕРНІ ОСОБЛИВОСТІ ВІДНОШЕННЯ СТУДЕНТІВ НАУ ДО ФІЗИЧНОГО ВИХОВАННЯ	40.37
<i>Л.Д. Довгополова</i> ВПЛИВ ЕМОЦІЙ НА ОЦІНУВАННЯ СКЛАДНОЇ ЖИТТЄВОЇ СИТУАЦІЇ	40.41
<u>Секція 41. Людиновимірність авіації в глобалізованому світі</u>	
<i>І.В. Бурлакова, Л.Ф. Верхулевська, Т.М. Дячук</i> ТЕРМІНОЛОГІЧНА МОДЕРНІЗАЦІЯ ЯК ШЛЯХ ДО ЛАКОНІЧНОСТІ ТА ОДНОЗНАЧНОСТІ АВІАЦІЙНИХ ПОВІДОМЛЕНЬ	41.1
<i>І.В. Братусь</i> ЛЮДСЬКЕ ПОДВИЖНИЦТВО В ПІДКОРЕННІ НЕБА: СТЕПАН ГРИЗОДУБОВ	41.7
<i>М.А. Величенко, В.Г. Єременко, В.В. Коротя</i> ПРОФЕСІЙНО-ПРИКЛАДНА ПІДГОТОВКА У ПРОЦЕСІ ФІЗИЧНОГО ВИХОВАННЯ СТУДЕНТІВ НАЦІОНАЛЬНОГО АВІАЦІЙНОГО УНІВЕРСИТЕТУ	41.9
<i>І.І. Вржесневський, Т.І. Ракитіна, Л.О. Шип</i> ФІЗИЧНІ МОЖЛИВОСТІ ЛЮДИНИ У КОНТЕКСТІ ТРАНСФОРМАЦІЙ СУЧАСНОГО СУСПІЛЬСТВА	41.12
<i>Н.В. Глушаниця</i> КОМУНІКАТИВНИЙ ТА ОСОБИСТІСНО-ЗОРІЄНТОВАНИЙ ПІДХОДИ ДО ПРОФЕСІЙНО-МОВНОГО НАВЧАННЯ МАЙБУТНІХ БАКАЛАВРІВ З АВІОНІКИ	41.16
<i>В.М. Гребенніков</i> ВИДАТНА ПОСТАТЬ ВІТЧИЗНЯНОЇ АВІАЦІЇ – ПЕТРО НЕСТЕРОВ	41.20
<i>Л.Г. Дротянко, С.М. Ягодзінський</i> ОСВОЄННЯ КОСМОСУ ЯК ФІЛОСОФСЬКО- АНТРОПОЛОГІЧНА ПРОБЛЕМА ГЛОБАЛІЗОВАНОГО СВІТУ	41.24
<i>Н.В. Захарчук</i> МОДЕЛЮВАННЯ СИТУАЦІЙ МІЖКУЛЬТУРНОЇ КОМУНІКАЦІЇ У ПРОЦЕСІ ПІДГОТОВКИ СПЕЦІАЛІСТІВ АВІАЦІЙНОЇ СФЕРИ	41.28
<i>Г.М. Клешня</i> ЛЮДИНОВИМІРНІСТЬ СОЦІАЛЬНИХ ПРОЕКТІВ В АВІАЦІЙНІЙ ДІЯЛЬНОСТІ	41.32

<i>В.С. Корнілов</i> ДОСВІД РОЗРОБКИ ЗАГАЛЬНОЇ КОНЦЕПТУАЛЬНОЇ СХЕМИ СОЦІОЛОГІЧНОГО ТА СОЦІАЛЬНО-ПСИХОЛОГІЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ АВІАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ	41.36
<i>У.П. Кошетар</i> РЕЛІГІЙНИЙ КОНЦЕПТ ЛЮДИНОВИМІРНОСТІ АВІАЦІЇ	41.40
<i>О.А.Матюхіна</i> МІФОЛОГЕМА ПОЛЬОТУ В РЕЛІГІЯХ СТАРОДАВНЬОГО СВІТУ	41.44
<i>С.С. Орденов</i> ФІЛОСОФСЬКИЙ АСПЕКТ ОСМИСЛЕННЯ АВІАЦІЙНОГО ПРАВА В ГЛОБАЛІЗОВАНОМУ СВІТІ	41.47
<i>М.-М.О.Рибалко, А.В. Чеснокова</i> ЗНАЧЕННЯ УНІФОРМИ У РЕКЛАМНОМУ ДИСКУРСІ КОМПАНІЇ BRITISH AIRWAYS	41.51
<i>М.М. Рогожа, Л.Г. Настенко</i> ПРАКСЕОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ ПРОФЕСІЙНОЇ ЕТИКИ В АВІАЦІЙНІЙ ГАЛУЗІ	41.55
<i>С.М. Романова</i> БАЗОВІ БАГАТОВИМІРНІ КОМПЕТЕНЦІЇ В ІНЖЕНЕРНІЙ ПРОФЕСІЇ	41.57
<i>А.О. Саєнко, Н.О. Половая</i> АВІАЦІЯ ЯК СОЦІАЛЬНИЙ ФЕНОМЕН	41.61
<i>О.М. Сідоркіна, О.П.Скиба, І.П.Скиба</i> ІНФОРМАЦІЙНО-КОМУНІКАТИВНІ СИСТЕМИ В АВІАЦІЇ: ФІЛОСОФСЬКИЙ АНАЛІЗ	41.65
<i>Н.М. Сухова</i> ПРОБЛЕМИ СУЧАСНОЇ ОСВІТИ У ФОРМУВАННІ ЛЮДИНОВИМІРНОСТІ АВІАЦІЙНОГО СЕРВІСУ	41.69
<i>В.М. Тищенко</i> ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ СОЦІАЛЬНО-ПРОФЕСІЙНОЇ КОМПЕТЕНТНОСТІ СТУДЕНТІВ ВИЩИХ ТЕХНІЧНИХ НАВЧАЛЬНИХ ЗАКЛАДІВ	41.73
<i>О.А. Хомерікі, К.В. Настояща</i> ОСВІТА В НАЦІОНАЛЬНОМУ АВІАЦІЙНОМУ УНІВЕРСИТЕТІ: ПОГЛЯД В МАЙБУТНЄ	41.77
<i>Р.А. Черноног</i> ЕТИЧНИЙ АСПЕКТ ПІДГОТОВКИ СУЧАСНИХ ФАХІВЦІВ У ГАЛУЗІ АВІАЦІЇ	41.81
<i>Т.Г. Шоріна</i> ВИМИРИ ЛЮДСЬКОЇ СУБ'ЄКТИВНОСТІ В СИСТЕМІ АВІАЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ	41.85

<i>О. Шостак, Ю. Пришупа</i> САМОСТІЙНА РОБОТА ЯК СИСТЕМОУТВОРЮВАЛЬНИЙ ФАКТОР ПРОФЕСІЙНОГО СТАНОВЛЕННЯ МАЙБУТНІХ ПЕРЕКЛАДАЧІВ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ	41.89
<i>Н.І. Турчина, О.С. Харун, Е.Г. Черняєв</i> ГЕНДЕРНІ ОСОБЛИВОСТІ ВІДНОШЕННЯ СТУДЕНТІВ НАЦІОНАЛЬНОГО АВІАЦІЙНОГО УНІВЕРСИТЕТУ ДО ФІЗИЧНОГО ВИХОВАННЯ	41.93
<i>Ю.А. Усачев, В.В. Билецкая, В.Б. Зинченко</i> ПЕДАГОГИЧЕСКИЕ ТЕХНОЛОГИИ ФОРМИРОВАНИЯ ФИТНЕС-КУЛЬТУРЫ СТУДЕНТОВ НАУ В ПРОЦЕССЕ ФИЗИЧЕСКОГО ВОСПИТАНИЯ	41.96
<i>В.Г. Фотинюк</i> НЕТРАДИЦІЙНІ ВИДИ СПОРТУ ЯК ЕФЕКТИВНИЙ ЗАСІБ ПРОФЕСІЙНО – ПРИКЛАДНОЇ ФІЗИЧНОЇ ПІДГОТОВКИ	41.100
<i>О.В. Добротвор</i> ПРАКТИЧНЕ ЗАСВОЄННЯ ГУМАНІТАРНИХ ДИСЦИПЛІН У ТЕХНІЧНОМУ ВНЗ	41.104
<i>Олеся Мединська</i> АВТОТЕМАТИЗМ У СТРАТЕГІЇ МОДУСУ НАЦІОНАЛЬНОГО В РОМАНІ ВАЛЕРІЯ ШЕВЧУКА «ТІНІ ЗНИКОМІ»	41.108

О.М. Скібіцький, к.е.н., проф.
(Національний авіаційний університет, Україна, м. Київ)

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ УПРАВЛІННЯ ЛЮДСЬКИМ ПОТЕНЦІАЛОМ

Уточненні визначення ключових термінів теорії людського потенціалу, розглянуті його основні складові, і напрямки розвитку та вдосконалення системи управління ним. Визначена об'єктивна необхідність у подальшому розвитку теоретичних та методико-прикладних засад формування ефективних систем управління персоналом.

В результаті економічної реформи з'явилась необхідність розглядати розвиток людського потенціалу через призму стратегічного управління. З усіх організаційних ресурсів саме «людський ресурс» або «людський потенціал» став ресурсом, що має найбільші резерви для підвищення ефективності функціонування сучасної організації. Отже, в умовах ринкової економіки для успішної й стійкої роботи керівництву будь-якого підприємства потрібно розробляти стратегію використання людського потенціалу.

В порядку попередньої констатації необхідно відмітити, що для вітчизняної науки на сучасному етапі термін “людський потенціал” скоріше позначає програмно заданий об'єкт аналізу та практичних зусиль, ніж об'єкт наукового вивчення та науково обґрунтованих оцінок. Ця вихідна методологічна ситуація пояснюється тим, що сьогодні наукове товариство не має такого поняття людського потенціалу, яке можна було б вважати визначеним та якщо не загально-значеним, то хоча б узгодженим в середовищі науковців з даної теми.

Перш за все, має сенс відмітити, що поняття потенціалу взагалі та людського потенціалу зокрема не може тлумачитися як деяка абсолютна та однозначна міра, яка характеризує свого носія – на манер того, як розуміється, скажімо, коефіцієнт інтелекту.

Оскільки наразі не існує однозначного трактування поняття «людський потенціал», остільки в літературі зустрічаються значні відмінності в розумінні сутності його складових елементів, не визначені взаємозв'язки з такими категоріями, як «людський капітал», «трудова потенція», «кадровий потенціал». Омана, що найбільше часто зустрічається, пов'язана з отождоженням категорій людського потенціалу й людського капіталу.

Отже, потенціал – це наявні в суб'єкта (в т.ч. економічного) ресурси, їх оптимальна структура та вміння раціонально використовувати їх для досягнення поставленої мети.

Таким чином, під терміном «потенціал» будемо розуміти латентні можливості.

Розглянемо, що являє собою людський потенціал, адже на сьогоднішній день немає однозначного його розуміння. Зустрічаються дуже різні трактування його сутності та складових елементів і взаємозв'язку з

категоріями «людський капітал», «трудовий потенціал», «кадровий потенціал» тощо.

Людський потенціал – це міра втілення у людині здібностей, таланту, рівня освіти, кваліфікації та їх здатність приносити дохід.

Отже, людський потенціал – це сукупність фізичних і духовних чинностей людини, які можуть бути використані для досягнення індивідуальних і суспільних цілей – як інструментальних, пов'язаних із забезпеченням необхідних умов життєдіяльності, так і екзистенційних, що включають розширення самих потенцій людини й можливостей її самореалізації.

Світовий банк включає в це поняття також стан здоров'я та якість харчування; ООН – освіту, професійний досвід, фізичний стан, здатність до виживання, інші характеристики, що забезпечують продуктивність і самозабезпеченість людей.

Людський потенціал націй – це інтегральна форма різноманітних явних і прихованих властивостей населення країни, що відображає рівень і можливості розвитку її громадян при певних природно-екологічних і соціально-економічних умовах..

Трудовий потенціал – це існуючі фактично, та передбачувані, трудові можливості, які визначаються чисельністю, віковою структурою, професійними, кваліфікаційними та іншими характеристиками персоналу підприємства; складне поєднання фізичних властивостей, знань, досвіду, духовних та моральних цінностей, культурних установок, звичаїв та традицій населення країни.

Людський потенціал нерозривно і двобічно пов'язаний з діяльністю, яка, з одного боку, лежить в основі його формування, а з іншого – служить формою його реалізації.

Проте, людський капітал є важливою (але не єдиною) формою прояву людського потенціалу в системі ринкових відносин, пов'язаної з одержанням потоку доходів завдяки ефективності здійснених інвестицій у розвиток професійних якостей його носія. При цьому, самі по собі видатки на освіту тощо не є гарантією приросту людського капіталу, оскільки між даними факторами, хоча й може відстежуватися статистична кореляція, але є відсутнім стійкий причинно-наслідковий зв'язок. Тобто інвестиції в освіту являють собою лише можливі вигоди в майбутньому, а до сфери можливого ставиться поняття потенціал, отже, тут слід оперувати терміном «людський потенціал», а не «людський капітал».

Потенціал, виступаючи в єдності просторових і тимчасових характеристик, концентрує в собі одночасно три рівні зв'язків і відносин: по-перше, відображає минуле, тобто являє собою сукупність властивостей, накопичених системою в процесі її становлення й можливостей функціонування та розвитку. В цьому плані поняття “потенціал”:

- *по-перше*, фактично набуває значення поняття “ресурс”;
- *по-друге*, характеризує сьогодення з погляду практичного застосування і використання наявних здатностей;

- *по-третє*, орієнтований на розвиток (майбутнє): у процесі трудової діяльності працівник не тільки реалізує свої наявні здатності, але й здобуває нові сили та здатності.

Людський потенціал є інтегральною характеристикою життєздатності суспільства (країни, держави) як суб'єкта власного відтворення, розвитку і взаємодії з іншими суспільствами.

В розумінні різних учених склад компонентів людського потенціалу різний, хоча його змістовне ядро подібне, зводить структуру даного феномена до чотирьох взаємозалежних, але відносно самостійних елементів: соціально-демографічного, соціально-економічного, соціо-культурного та дієвого потенціалу суспільства.

Наразі з використанням людських ресурсів в економіці держави та управлінні підприємствами пов'язані наступні поняття: «людський потенціал», «людський (соціальний) капітал», «трудова потенція», «трудова ресурси», «людські ресурси», «людський капітал», «персонал», «кадри», «кадровий потенціал», «особистісний потенціал», «інтелектуальний потенціал», «інноваційний потенціал», «робоча сила».

На Заході категорії «робоча сила», «трудова ресурси», «людський капітал» нерідко вживають як тотожні. Перелічені категорії характеризують такий комплекс — джерела, можливості й ресурси живої праці на різних рівнях: людина, групи людей, району, регіону, країни, але з різних поглядів.

Особливо часто людський потенціал плутають з людським капіталом. За змістом поняття “людський потенціал” і “людський капітал” явно співвідносяться, але мають значні відмінності.

За визначенням Програми розвитку ООН — **людський капітал** — це *знання, здатності, навички та досвід*.

Отже, у міжнародній практиці останнім часом людські ресурси характеризуються поняттям **«людський капітал»**, під яким розуміють — *сформований або розвинений у результаті інвестицій і накопичений людьми (людиною) певний запас здоров'я, знань, навичок, здібностей, мотивацій, який цілеспрямовано використовується в тій чи іншій сфері суспільного виробництва, сприяє зростанню продуктивності праці й завдяки цьому впливає на зростання доходів (заробітків) його власника*.

Таким чином, коли говорять “капітал”, мають на увазі наявність знань, а коли говорять “потенціал”, мають на увазі здатності до їхнього одержання та використання. Отже, капітал — це реалізований потенціал.

Але, на нашу думку, це поняття більше підходить для характеристики людських ресурсів на макrorівні, що ж стосується рівня підприємства, то краще замінити його на кадровий потенціал.

Людський капітал є важливою (але не єдиною) формою прояву людського потенціалу в системі ринкових відношень. Він пов'язаний з одержанням потоку доходів завдяки ефективності вкладень у розвиток професійних якостей його носія.

Так, концепція використання трудових ресурсів на підприємстві, відома з кінця XIX ст. до 60-х років XX ст., замість людини на виробництві розглядала лише її функції — працю, вимірювану витратами робочого часу й заробітною

платою. Ця концепція знайшла відбиття в марксисті й тейлоризмі, а в нашій країні – в експлуатації праці державою. Центральне місце тут посідають питання витрат і результатів праці, оцінки внеску співробітників у загальні результати підприємства, зниження витрат праці й збільшення випуску продукції.

В концепції управління людськими ресурсами підприємства людина стала розглядатися не як посада (елемент структури), а як ресурс – елемент соціальної організації в єдності трьох основних компонентів: трудової функції, соціальних відносин, стану працівника. В наукових публікаціях ця концепція визначається як *«активізація людського фактору»*. Людські ресурси визначаються сукупністю якостей людини (здоров'я, освіта, професіоналізм), що впливають на результати її діяльності.

Висновки.

1. В Україні тематика людського розвитку, залишаючись цілком прагматичною й ув'язаною із соціально-економічними завданнями, набула нової якості й викликала до життя теоретичні розробки концепцій «людського потенціалу», зокрема, активовані Інститутом людини та Інститутом філософії Російської академії наук. Розробки російських дослідників суттєво збагатили концепцію людського розвитку в теоретико-методологічному (застосуванням тезаурусного підходу, концепції соціального проектування, теорії молоді тощо) і прикладному плані (в області гуманітарної експертизи).

2. Вітчизняні підприємства очікують науково обґрунтованих рекомендацій у галузі формування стратегій розвитку людського потенціалу, які б забезпечували виживання підприємств, їх здатність до саморозвитку, ефективне використання ресурсів, практичну реалізацію науково-технічних ідей. Саме від забезпечення умов для співпраці з персоналом та зовнішнім середовищем залежить майбутнє процвітання підприємств.

3. Цінність людського потенціалу не може виражатися лише у вартісних показниках. Більше того, його в принципі не можливо звести тільки до кількісної оцінки, оскільки методів безпосереднього виміру можливостей не існує. Але на сучасному етапі досліджень для розуміння феномену людського потенціалу важливо не стільки формально обчислені як образ його величин, скільки оцінка якості соціального життя й існуючих економічних умов для формування й реалізації потенціалу людини у трудовій або іншій діяльності. Якщо такі умови існують, то людський потенціал може реалізуватися як людський капітал, виступаючи джерелом доходу для свого носія, економічного росту й соціального прогресу для суспільства. В Україні такі умови ще не створені.

4. Аналіз наукових праць показав, що соціально-економічні перетворення, які відбуваються, висувають потребу у розробці та застосуванні нових підходів до оцінки й розвитку кадрового потенціалу. Оскільки стратегічне управління для українських підприємств є новим, незвичним процесом, то і проблема стратегічного управління кадровим потенціалом є недостатньо вивченою.

М.В. Новикова, к. е. н., доцент, (Національний авіаційний університет, м. Київ)

ФОРМУВАННЯ ОСНОВНИХ ЕЛЕМЕНТІВ МЕХАНІЗМУ РОЗВИТКУ СТРАТЕГІЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ

Визначено структуру й склад елементів механізму розвитку стратегічного потенціалу підприємств авіатранспортного комплексу України відповідно до пріоритетів загальнодержавного розвитку

Розвинений транспортний комплекс країни є найважливішою складовою стабільного функціонування економіки України. Тому, розвиток авіації, як невід'ємної частини транспортної галузі, повинен проводитися в економічно виправданих напрямках, а прийняття рішень при визначенні загальних тенденцій розвитку, вимагають наукового пошуку [1]. За сучасних умов господарювання для підприємств все більш необхідним постає завдання щодо забезпечення довгострокового й стабільного середовища, яке ґрунтується на розвитку. Для більшості підприємств авіаційного транспортного комплексу України (АТКУ), це залишається нездійсненим завданням, що свідчить про дисбаланс організаційно-економічного механізму.

Не зважаючи на широке використання термінів «механізм», «господарський механізм», «організаційно-економічний механізм», погляди на їх тлумачення різні, а іноді й суперечливі. Аналіз публікацій свідчить про відсутність єдиної методології їх дослідження і формування. Механізм є категорією історичною, його структура і зміст змінюються в процесі розвитку суспільного виробництва. На різних етапах історичного розвитку суспільства необхідним є адекватний механізм. Аналіз літературних джерел виявляє велику кількість тлумачень поняття “механізм” з акцентом на ті або інші його аспекти [3]. Але всі автори сходяться в одному: механізм - це складна, багатопланова система. Всі аспекти механізму мають важливе значення для діяльності підприємств, але автора цікавлять економічні і організаційні складові механізму, зміст яких розглядався багатьма авторами, але не визначається с позиції розвитку стратегічного потенціалу.

Розглядаючи в даному дослідженні основи формування й виділяючи принципи формування, елементи організаційно-економічного механізму розвитку стратегічного потенціалу підприємства АТКУ, автор робить припущення про те, що даний механізм повинен бути погоджений та інтегрований у єдиний (агрегований) господарський механізм управління підприємствами АТКУ. Що поєднує в собі не тільки економічні й організаційні складові але й інші. Досліджуючи теоретичні положення розвитку складних систем, автор дійшов висновку, що для формування напрямків якісної зміни як підприємств АТКУ в цілому, так і його стратегічного потенціалу, необхідний комплекс заходів, який реалізується за допомогою спеціалізованого внутрішньофірмового механізму, інтегрованого в загальну систему управління підприємствами, що охоплює й регламентує діяльність за допомогою системи

правових, організаційних, економічних, політичних, екологічних складових, тобто усіх процесів, що відбуваються на підприємствах АТКУ з метою забезпечення його довгострокового рівня конкурентоспроможності.

Під організаційно-економічним механізмом слід розуміти складну систему приватних механізмів, які функціонують на мікрорівні, що здійснюють вплив та перебувають під впливом макрорівня, задля досягнення ефективної взаємодії організаційних процесів і економічних відносин, що виникають при реалізації діяльності підприємства конкретного характеру. Механізм розвитку стратегічного потенціалу підприємства (СПП) АТКУ чітко й органічно повинен входити в систему управління підприємством і конкретизуватися спеціально сформованою системою управління, що оперує власними специфічними принципами функціонування, певною структурою й набором складових елементів.

Виділяючи загальні принципи побудови OEM у розрізі структурних принципів, які покликані забезпечити чітку взаємодію між загальними цілями й завданнями, з одного боку та їх поділом на більш приватні й дрібні, з іншого, сприяють правильному призначенню й добору відповідальних виконавців за розвиток СПП, закріпленню за ними відповідних повноважень і відповідальності, а також створення цільових команд. Характеризуючи систему загальних принципів формування й функціонування OEM управління розвитком СПП можливо виділити принципи сумісності, зворотного зв'язку, розвитку й конкуренції. Механізм функціонування й розвитку стратегічного потенціалу підприємства АТКУ, в основу якого покладена вищевикладена система принципів, повинен являти собою сукупність економічних, організаційних, а також мотиваційних, правових способів цілеспрямованого впливу, що забезпечує узгодження інтересів у процесі функціонування взаємодіючих сторін, об'єктів і суб'єктів управління. Автором сформована поелементна структура механізму розвитку стратегічного потенціалу, що представлена на рис. 1.

Кожний елемент механізму розвитку у свою чергу являє собою приватний механізм: структуризації процесів, що здійснюється в організації; системного планування й стратегічного управління; інформаційної взаємодії; конкуренції; оцінки можливостей і ресурсів підприємства АТКУ та інше. Даний механізм розвитку є невід'ємною частиною інтегрованого механізму управління підприємством АТКУ. Слід також зазначити, що хоча в запропонованій автором структурі приватних механізмів (рис. 1) усі елементи спрямовані на розвиток стратегічного потенціалу (за допомогою організаційних або економічних заходів), проте, сама сутність процесу розвитку зосереджена в рамках стратегічного управління розвитком.

Не слід однак забувати, що сам по собі розвиток не є процесом заради процесу. Найважливішою метою формування механізму розвитку стратегічного потенціалу підприємства АТКУ є його довгострокове стабільне функціонування. Тобто підприємство, яке ефективно працює - це вже певного роду результат, а вирішення завдання підтримки даного стану, повинне забезпечувати механізм розвитку стратегічного потенціалу [6, стор. 222-228]. В узагальненому вигляді структурована схема механізму відображена на рис. 2.

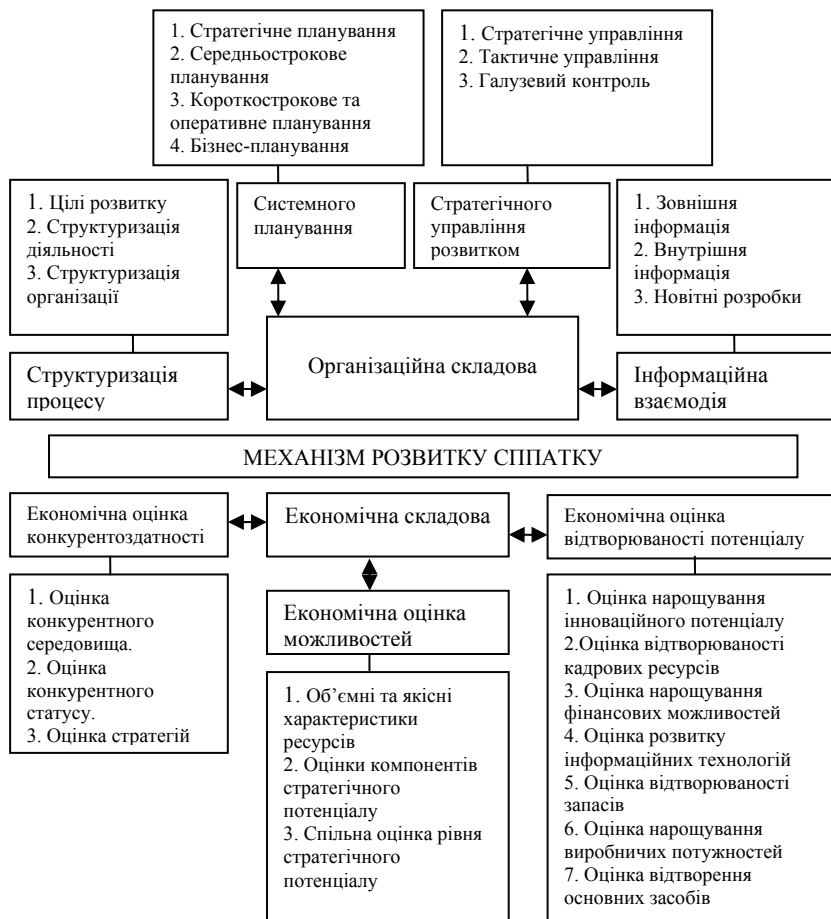


Рис. 1. Структура й склад елементів механізму розвитку стратегічного потенціалу підприємства АТКУ

Механізм розвитку стратегічного потенціалу (рис. 2) містить у собі наступні категорії: ЦР - загальні цілі розвитку підприємства АТКУ; ОР - об'єкт розвитку, представлений або одиничними елементами стратегічного потенціалу (виробничий потенціал, кадровий та інше) або цілісною системою; КР - кількісний аналог цілей - критерії розвитку; Ф та МВ - фактори управління, форми й методи впливу на конкретні фактори або сукупність факторів розвитку стратегічного потенціалу; форми й методи впливу виходячи зі специфіки запропонованого механізму проявляються у двох основних напрямках - через організаційні форми (ОФ) і економічні методи (ЕМ); СЗ - найбільш імовірна система забезпечення, що включає людські, матеріальні,

фінансові, тимчасові ресурси, а також здатність до розвитку підприємства АТКУ й ступінь позитивної сприйнятливості впливу зовнішніх факторів; *МОПП* - методи оцінки результатів розвитку; *ОРР* - оцінка результатів розвитку. У представленому механізмі розвитку кожна з перерахованих категорій є його невід'ємним елементом, що несуть за собою конкретні функції по реалізації основного завдання - розвитку стратегічного потенціалу підприємства АТКУ. У якості вихідних елементів для його формування виступають: конкретний об'єкт управління - стратегічний потенціал підприємства АТКУ та його складові, а також основна мета розвитку об'єкта.

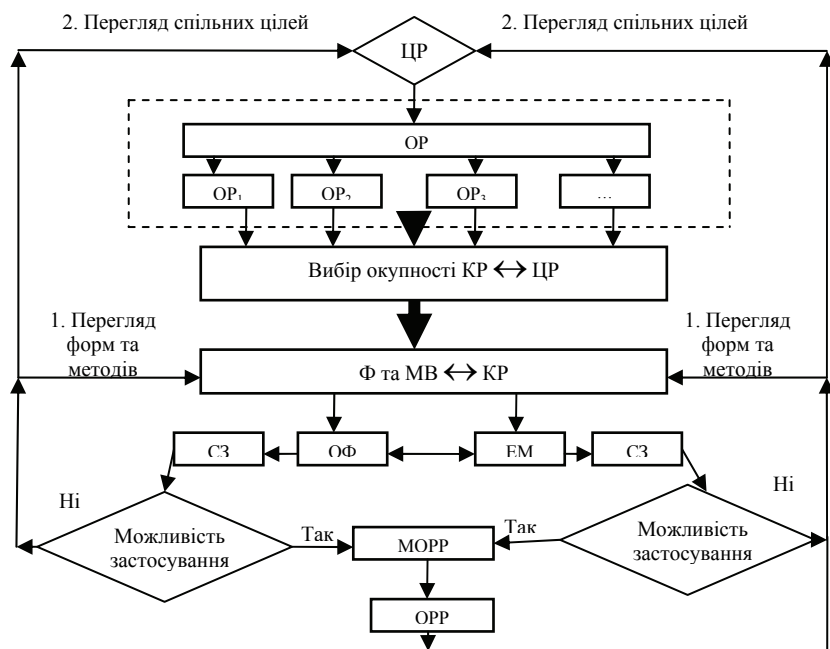


Рис. 2. Модель формування й функціонування механізму розвитку стратегічного потенціалу підприємства АТКУ

Таким чином, сформовані теоретичні основи формування механізму розвитку стратегічного потенціалу підприємств АТКУ дозволили: 1. Виявити сутність і зміст стратегічного потенціалу підприємства АТКУ та його елементів, які орієнтовані на збереження довгострокового рівня конкурентоспроможності за рахунок стратегічного розвитку конкретизованого складу системотворчих елементів. 2. Визначити вплив системи управління в контексті можливості й характеру розвитку стратегічного потенціалу й відзначити, що ні умови системи, ні умови стихійного ринку не в змозі забезпечити довгочасне стратегічне зростання, яке засноване на розвитку стратегічного потенціалу. Найбільш раціональний напрямок може зводитися

лише до пошуку індикативних заходів, спрямованих на формування й реалізацію програм розвитку потенціалу підприємства, галузі, держави в рамках цивілізованого ринку. 3. Розробити концепцію адаптивно-еволюційного розвитку стратегічного потенціалу підприємства, задля вирішення завдання підвищення конкурентоспроможності в довгостроковій перспективі на основі планомірного стратегічного розвитку, як окремих елементів, так і сукупності складових елементів стратегічного потенціалу підприємств АТКУ.

Практичне застосування концепції розвитку стратегічного потенціалу підприємства АТКУ в процесі формування організаційно-стратегічного механізму й формуванні стратегії в результаті дозволить: виявити реальний потенціал організації (стан кожного з елементів потенціалу) і сформувати на його основі стратегію розвитку підприємства АТКУ; враховувати стадію циклу розвитку підприємства при плануванні комплексу заходів щодо нарощування стратегічного потенціалу; отримати прогноз щодо збитків підприємств АТКУ у випадку невиконання запланованих цілей розвитку; сформувати представлення про майбутнє положення організації в макросередовищі й адаптованості рівня розвитку потенціалу підприємства АТКУ умовам цього середовища; більш ефективно використовувати для досягнення цілей організації наявний потенціал і враховувати витрати по його нарощуванню.

Список літератури

1. Кулаев Ю.Ф., Щелкунов В.И. Экономика гражданской авиации Украины [монографія] / Ю.Ф.Кулаев, В.И.Щелкунов – К.: Феникс, 2010-736 с.
2. Ложачевська О.М. Управління функціонуванням та розвитком транспортного комплексу регіону : [монографія] / Олена Михайлівна Ложачевська. – К. : НАУ, 2002. – 248 с.
3. Новикова М.В. Організаційно-економічний механізм транспортного забезпечення зовнішньоторговельних зв'язків [Текст] / М.В.Новикова // Політ: Матеріали V Міжнародної конференції студентів та молодих учених. – К.: НАУ, 2007.– С.87.
4. Новикова М.В. Організаційно-економічне забезпечення формування ефективних умов функціонування інституту власності для підприємств авіаційного комплексу в умовах глобальних змін [Текст] / Проблеми та перспективи організації авіаційних перевезень, застосування авіації в галузях економіки та розвитку транспортних систем [монографія]: за заг. ред. Юна Г.М. – К.: НАУ, 2011. – 184. (С.14-30).
5. Новикова М.В. Формування регіональної політики інноваційно–інвестиційного розвитку підприємств територіальних авіавиробничих комплексів України [монографія]: Новикова М.В./ П.П. «Сердюк В.Л. – К., 2012 – 299с.
6. Новикова М.В. Формування стратегічного потенціалу підприємств авіатransпортного комплексу України [монографія]: Новикова М.В./ ТОВ «ПанТот». – К.: 2013 – 332 с.
7. Стратегічне управління авіатransпортними підприємствами: [монографія] // Жаворонкова Г.В., Садловська І.П., Шкода Т.Н., Жаворонков В.О. / За редакцією Жаворонкової Г.В. – К.: Кондор-Видавництво, 2012. – 676 с.

А.В. Шевченко, к.е.н. (Національний авіаційний університет, Україна, м. Київ)

НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ АВІАТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

Проведено оцінку сучасного стану авіатранспортної галузі України, визначено проблеми, перспективи та пріоритети її подальшого розвитку

В умовах глобалізації світової економіки цивільна авіація стає важливим елементом інтеграції України в сучасну систему міжнародних економічних зв'язків. Вона має особливе значення для розв'язання соціально-економічних задач, підвищення якості життя населення країни та належить до стратегічно важливих секторів економіки України. Але на сьогодні наявний потенціал використовується недостатньо. Авіатранспортна галузь перебуває під впливом зростаючих проявів системної кризи. Це стосується практично всіх найважливіших складових авіаційної галузі: авіабудування, авіаційних перевезень та транспортної інфраструктури. Тому актуальною проблемою, що постає перед авіаційним комплексом України є аналіз сучасного стану розвитку авіатранспортної галузі України, виявлення проблем її розвитку, обґрунтування шляхів виходу з кризи та завоювання стійких позицій на міжнародному ринку.

Ефективність діяльності авіакомпаній залежить від кількості учасників ринку та конкурентних переваг кожної з них. Характерною тенденцією є зростаюча кількість присутності іноземних компаній, які здійснюють міжнародні перевезення пасажирів та мають конкурентні переваги порівняно з національними перевізниками. На даний час найбільші обсяги пасажирських перевезень здійснюються між Україною та Росією, Німеччиною, Чехією, Великобританією, Угорщиною, Австрією, Ізраїлем, США, Туреччиною, Францією, Нідерландами, Польщею та Італією (за звітними показниками Державіаадміністрації за 2010 р.).

У 2011 році комерційні перевезення пасажирів, вантажів та пошти здійснювали 36 вітчизняних авіакомпаній, виконано 105,3 тис.комерційних рейсів (темپ зростання – 106,5 %). Послугами українських авіакомпаній скористалось 7,5 млн.пасажирів, це майже на 23 відсотка більше показника 2010 року. Кількість перевезеного вітчизняними авіакомпаніями вантажу та склала 92,1 тис.тонн, що на 4,8 % більше, ніж за попередній 2010 рік [5].

Загальнодержавні пасажирські перевезення виконують провідні авіакомпанії «Міжнародні авіалінії України», «Аеросвіт», «Дніпроавіа», «Донбасаеро», «Роза вітрів». У 2009 році обсяги пасажирських перевезень авіакомпанії «Міжнародні авіалінії України» скоротились майже на 20%, «Донбасаеро» – на 16,3%, «Аеросвіт» – на 40%, а вже у січні 2013 року компанія опинилась на межі банкрутства. В той же час інші авіакомпанії: «Дніпроавіа», «Візз Ейр Україна», «Роза Вітрів», не дивлячись на складні умови, продовжували розширювати свою присутність на ринку і нарощувати обсяги перевезень.

На ринку вантажних авіаперевезень у 2010 році працювало 18 вітчизняних вантажоперевізників. Значно скоротило обсяги перевезень АТП АНТК «Антонов» (на 17,1%), частка якого в загальнодержавних обсягах

перевезень сьогодні складає 47%. Також, значно скоротили вантажні перевезення авіакомпаній «Аеросвіт» (на 52,4%), «Аеровіз» (на 27,7%), «Ветеран» (на 57,8%), «Урга» (на 12,2%). Водночас майже вдвічі збільшено перевезення вантажів авіакомпанією «Міжнародні авіалінії України», авіакомпанією «Шовковий шлях» – в 2,7 рази, Кримським ДАП «Універсал-Аавіа» – в 7,6 рази.

Співвідношення міжнародних та внутрішніх перевезень українських авіаперевізників складає приблизно 80-85% та 15-20% на користь міжнародних. У 2011 році на міжнародних лініях перевезено 6,3 млн.пас. (84 % загальних обсягів), у межах України –1,2 млн. пас.(16 %), темп зростання склав відповідно 23% та 22,3%.

Значне зростання у 2011 році обсягів перевезень пасажирів авіаційним транспортом України забезпечено за рахунок розвитку міжнародних і внутрішніх регулярних перевезень. За підсумками року середній процент комерційного завантаження міжнародних регулярних рейсів виріс на 2,9 процентних пункта порівняно з 2010 роком та склав 53,9 %, внутрішніх – на 2,3 процентних пункта та склав 52,7 % [6].

В секторі міжнародних регулярних пасажирських перевезень українськими авіакомпаніями досягнуто зростання обсягів майже на 42 відсотка, за 2011 рік перевезено 4,3 млн.пасажирів. Загалом у 2011 році регулярні польоти між Україною та країнами світу здійснювали 9 вітчизняних авіакомпаній (до 48 країн) та 56 іноземних (з 33 країн). Упродовж року українськими авіаперевізниками було розпочато виконання польотів на регулярній основі за 13 новими міжнародними маршрутами (з Борисполя до Кракова, Новосибірська, Самарканду, Актау, Штутгарту, Бишкеку, Хошиміну, з Києва (Жуляни) до іспанських Жирони та Валенсії, з Кривого Рогу до Москви, з Івано-Франківська до Баку, Неаполю та Риму), а також відновлено виконання 4-ох (з Борисполя до Краснодару, Самари, Костаная та з Одеси до Єревану). Що стосується іноземних перевізників, у 2011 році регулярні польоти до нашої країни виконували 10 нових іноземних авіакомпаній – російські «Avianova», «VIM Airlines», «Kontinent» та «Air Bashkortostan», таджицька авіакомпанія «Somon Air», італійська «Wind Jet», «Skywings Airlines» з Греції, «Cimber Sterling» з Данії, турецька «Onur Air», а також «Flydubai» (ОАЕ). Слід зазначити, що у 2011 році на міжнародних регулярних лініях між Україною та країнами світу вітчизняним авіакомпаніям вдалось перевезти більше пасажирів, ніж іноземним [5].

Значне поживлення протягом 2011 року спостерігалось також і на внутрішньому ринку регулярних авіаперевезень, вітчизняними авіакомпаніями перевезено 1,1 млн.пасажирів, темп зростання склав 124,8 відсотка. Пасажирські перевезення на регулярній основі між 13 українськими містами здійснювали 8 вітчизняних авіакомпаній. Слід зазначити, що в 2011 році виконання регулярних польотів в межах України розпочала українська авіакомпанія «Центр Ділової Авіації» та відновила виконання авіакомпанія «Південні авіалінії».

Комерційні рейси вітчизняних та іноземних авіакомпаній у 2011 році обслуговували 28 українських аеропортів та аеродромів, за підсумками року пасажиропотоки збільшились на 21,7% та досягли 12,5 млн.пас., поштовантажопотоки – на 11%та склали 47,2 тис.тонн. З них 8 млн.пасажирів та 37 тис.тонн вантажів та пошти обслуговано головним аеропортом країни

Бориспіль (зростання показників відповідно на 20% та 16%). Мало місце значне зростання обсягів перевезень також в інших провідних українських аеропортах. Зменшення пасажиропотоків в аеропорту Львів пов'язане з реконструкцією штучної злітно-посадкової смуги [5].

Розвиток українських аеропортів гальмує несприятлива податкова політика, яка передбачає перерахування державними аеропортами суттєвої частки доходів до державного бюджету. Через високу собівартість діяльності аеропортів у них не залишається коштів на необхідні капіталовкладення у забезпечення сертифікаційної придатності та розвиток інфраструктури аеропортів відповідно до сучасних стандартів. Літаки українських авіакомпаній в основному базуються в Міжнародному аеропорту «Бориспіль», який перевантажений великою кількістю пасажиропотоків і потребує модернізації та будівництва нових термінальних комплексів. Нині близько 97% всіх пасажиропотоків і 83% пошто-вантажопотоків сконцентровано в семи стратегічних аеропортах: Бориспіль – 66%, Донецьк – 6%, Дніпропетровськ – 3%, Львів – 2%, Одеса – 7%, Сімферополь – 8% і Харків – 2%.

Вітчизняні компанії могли б дозавантажити виробничі потужності за рахунок внутрішніх перевезень, але відкриттю регіональних маршрутів заважає непридатна інфраструктура багатьох регіональних аеропортів, відсутність пасажиропотоку на рейси та парку маломістких повітряних суден, цінова політика у сфері авіаперевезень.

Для концентрації капіталу і спроможності конкурувати із західними авіакомпаніями потрібно створити національного перевізника на українському авіаційному ринку пасажирських і вантажних перевезень. Це дасть змогу спільно використовувати служби транспортної обробки вантажів в аеропортах, розробляти спільні квиткові пропозиції та пропонувати зручний трансфер між рейсами. Можлива навіть інтеграція малих і середніх авіакомпаній з мережею та системою служб, якими користуються більші та сильніші експлуатанти. За підрахунками аналітиків, таке об'єднання дасть змогу збільшити прибутки на 5-7% [3].

Приватизація державних авіаліній і лібералізація наземних послуг в аеропортах дасть змогу модернізувати та розширити пропускну спроможність терміналів, створити додаткові стимули для оновлення парку літаків сучасними моделями, а державі – збільшити доходи бюджету завдяки більшим обсягам перевезень, поліпшити умови інтеграції в європейські структури та впровадити європейські стандарти безпеки й охорони довкілля.

На сьогоднішній день основними проблемами розвитку авіаційної галузі України є: зношеність основних фондів, дефіцит кваліфікованих кадрів, невідповідність технічних можливостей аеропортів сучасним міжнародним вимогам, відсутність державної підтримки створення нової техніки й впровадження сучасних технологій, відсутність державної програми підтримки розвитку авіатransпортної та авіабудівної систем, жорстка податкова політика держави відносно авіаційної галузі, недостатній рівень правової бази сертифікації експлуатантів, невизначеність умов діяльності та підвищений економічний ризик управління авіакомпаній, недостатня модернізація парку повітряних суден, велика кількість формальностей при міжнародних авіаперевезеннях, завантаженість аеропортів та повітряного простору та інші.

Отже, на основі проведеного аналізу бачимо, що для України сьогодні потрібні серйозні реформи в галузі, модернізація парку повітряних суден і аеронавігаційного обладнання в аеропортах, стимулювання попиту населення на пасажирські авіаперевезення, розширення мережі маршрутів і ліквідація монополії на ринку постачання авіапального та наземного обслуговування. Беручи до уваги стан авіаційної галузі та неминучість інтеграційних процесів у сфері транспортування, доцільно здійснювати таку державну політику: – чітко визначити перехідний період для лібералізації ринку авіаперевезень в Україні. Такий період дасть змогу провести програму реорганізації, поповнити парк літаків та урізати неприбуткові напрями діяльності; – зміцнити національні авіакомпанії, заохотивши їх модернізувати парк літаків і розширити географію маршрутів, а також лібералізувати наземні послуги в аеропортах; – структурно відокремити служби управління повітряним рухом від управління аеропортом; – створити «хаб» на базі Міжнародного аеропорту «Бориспіль»; – залучити інвесторів до управління українськими аеропортами та аеродромами з урахуванням інтересів держави.

Практична реалізація вище викладених заходів дозволить забезпечити подальший прогресивний розвиток авіаційного комплексу України, налагодити тісні соціальні та економічні взаємозв'язки з іншими країнами, розширити потенційні ринки збуту української авіабудівної продукції, забезпечити участь вітчизняних підприємств у виконанні іноземних проектів та зайняти гідне місце у глобальному конкурентному середовищі авіатранспортних послуг.

Список літератури

1. PRR 2010 Performance Review Report: An Assessment of Air Traffic Management in Europe during the Calendar Year 2010. Eurocontrol http://www.centreforaviation.com/files/analysis/52496/PRR_2010.pdf.
2. Баран Р.Т. Проблеми розвитку авіатранспортної галузі України та їх вирішення. // Наукові конференції. Соціум. Наука. Культура. Економіка, [Електронний ресурс].
3. Європейські авіакомпанії розорять українські? «Економічна правда» 07.03.2011 <http://www.epravda.com.ua/publications/2011/03/7/275503/>.
4. К. Зарембо. Європейська інтеграція згори: наслідки приєднання України до Спільного авіаційного простору з ЄС. МЦПД http://www.icps.com.ua/files/articles/55/75/EF_6_2010_UKR.pdf.
5. Підсумки діяльності авіаційної галузі України. Розділ «Новини» / [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: <http://avia.gov.ua/>.
6. Підсумки роботи транспорту України. Розділ «Експрес-випуски» [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: <http://ukrstat.gov.ua/>.
7. Прейгер Д. Стан і проблеми розвитку авіаційної галузі України. /./ Економіка України. Науковий журнал Міністерства економіки України, Міністерства фінансів України та Національної академії наук. – №6 (571). – К.: Преса України., 2009. – С. 4-21.

*С.О. Ареф'єв, к.е.н., докторант
(Національний авіаційний університет, Україна, м. Київ)*

СКЛАДОВІ ФІНАНСОВОЇ РЕСТРУКТУРИЗАЦІЇ ПІДПРИЄМСТВ

Розкрито елементи фінансової реструктуризації підприємств, обґрунтовано передумови та заходи її здійснення на підставі адаптивних можливостей до змін зовнішнього середовища.

Кризові явища в економіці, викликані зниженням купівельної спроможності населення і падінням виробництва, обумовлюють необхідність докорінної перебудови існуючої системи виробництва. Вона може бути практично реалізована шляхом проведення реструктуризації підприємств, які потенційно є конкурентоспроможними, або ж ліквідації збиткових підприємств. В сучасних умовах господарювання проведення фінансової реструктуризації потребують різних механізмів адаптації управління фінансами підприємств для забезпечення відповідності до швидко змінюваних економічних, соціальних, науково-технічних умов діяльності.

Процес реструктуризації можна розглядати як спосіб зняття суперечності між вимогами ринку й застарілою логікою дій підприємства. По суті, реструктуризація підприємства трактується як здійснення організаційно-економічних, правових, технічних заходів, спрямованих на зміну структури підприємства, форм власності, організаційно-правових форм, управління ним, як здатність привести підприємство до фінансового оздоровлення, збільшити обсяг випуску конкурентоспроможної продукції, підвищити ефективність виробництва [5]. Основним елементом загальної є фінансова реструктуризація, яка повинна привести до збалансованості ресурсної бази підприємства, його запасів та можливостей, методів управління фінансами та елементів фінансового механізму, так щоб в майбутньому сталося можливе обслуговування боргу, якщо він існує та процесу виробництва продукції чи надання послуги.

Програма реструктуризації фінансів підприємства може бути проведена за ініціативою правління при появі платіжних труднощів або у рамках адаптації системи розрахунків до його платіжного стану. В даному випадку, коли виникає потреба ведення переговорів з банками і іншими кредиторами, які мають привести до угоди підприємства з кредиторами щодо зміни в графіку платежів та виплат. Проведення переговорів щодо реструктуризації повинні полягати в: погашенні частини заборгованості; зміні умов сплати затягнутих зобов'язань (розкладання в розстрочку сплати прострочених зобов'язань, відстрочка терміну платежу грошових внесків, зміни ставки опроцентування реструктуризованого боргу і т.п.); одержання додаткових кредитів; списання безнадійної заборгованості; збільшення статутного фонду; зниження процентної ставки щодо заборгованості; заморожування інвестиційних вкладень; отримання від інвесторів нових інвестицій, заміні дивідендної політики та інше.

Слід зазначити, що безперервне функціонування підприємства можливе за умови збереження рівноваги між стратегічними цілями та потенціалом, складовими фінансових ресурсів та джерел їхнього формування, між вхідними та вихідними грошовими потоками, між власними та залученими коштами. Потреба в капіталі підприємства при незмінних інших умовах господарювання обумовлюється обсягами його діяльності. Розміри формування власних фінансових ресурсів в певному періоді обумовлюють можливості підприємства із зростання обсягів товарообігу в майбутніх періодах. Таким чином, управління формуванням власних фінансових ресурсів закладає основу для забезпечення необхідних темпів зростання обсягів товарообігу, а відповідно, і можливостей підприємства щодо зростання обсягів прибутку. Одним з етапів процесу управління формуванням власних фінансових ресурсів має бути пошук та мобілізацію найбільш прийнятних джерел поповнення власного капіталу, в цілому, та фінансового капіталу, зокрема. Використання дешевих фінансових ресурсів дозволить знизити середньозважену вартість капіталу підприємства та є необхідною передумовою відповідного підвищення ринкової вартості підприємства.

Сигналами в потребі фінансової реструктуризації слід визнати такі явища в діяльності підприємства: значне збільшення готової продукції на складах, зниження рентабельності продажів або постійні збої в надходженні коштів від реалізованої продукції; відсутність збалансованого з цілями підприємства використання ресурсів призводить до появи спочатку кризових симптомів, а потім, до фінансової нестабільності, врешті, до кризи діяльності, яка проявляється в його нездатності здійснювати функціонувати як цілісної структури.

У ході фінансової реструктуризації вирішують два головних завдання: забезпечення ліквідності й значне поліпшення економічних показників, що характеризують діяльність підприємства. Основними напрямками фінансової реструктуризації є: скорочення дебіторської й кредиторської заборгованості; зменшення запасів оборотних активів шляхом виявлення й реалізації (ліквідації) зайвих запасів (так званих неліквідів); відмова (продаж) від участі на паях в інших господарчих товариствах; припинення всіх інвестицій, окрім життєво необхідних для підприємства й обґрунтованих із позицій розвитку ринку.

Основними завданнями фінансової реструктуризації підприємств, що мають добрий та задовільний фінансовий стан, в сучасних можуть бути: покращення фінансово-економічних показників функціонування підприємства; створення умов залучення на внутрішньому і зовнішніх ринках довгострокових вкладень капіталу у вигляді прямих інвестицій або боргових зобов'язань; підвищення рівня концентрації капіталу та використання фінансової синергії, що виникає внаслідок злиттів або поглинань, а також формування фінансово-економічного резерву для недопущення ворожого поглинання; забезпечення зростання ринкової вартості підприємства; підвищення ефективності використання фінансових ресурсів підприємства шляхом вдосконалення внутрішньогосподарських і зовнішніх фінансових відносин, зокрема, через децентралізацію фінансової відповідальності і

розвиток партнерських відносин з публічною владою; створення систем мотивації й оцінки ефективності діяльності на вартісні оціночні показники та залучення усіх структурних підрозділів підприємства у процес зниження витрат [2, с. 167-168].

Найбільш значущою складовою фінансової реструктуризації є реструктуризація заборгованості, тобто процес підготовки й виконання ряду послідовних операцій між підприємством, його кредиторами й дебіторами, спрямований на скорочення розміру заборгованостей і термінів платежів. Специфіка реструктуризації заборгованості полягає в тому, що господарюючий суб'єкт, як правило, виступає одночасно і кредитором, і дебітором, що зумовлює розгляд цього процесу не ізольовано, а комплексно, із урахуванням взаємозв'язків різних видів заборгованостей і залежності способу погашення одного виду заборгованості від іншого. При цьому може спостерігатися несумісність способів реструктуризації заборгованостей, необхідність дотримання певної послідовності застосування різних способів, раціональність об'єднання певних підходів до реструктуризації різного виду заборгованостей [3].

Місце реструктуризації підприємств у системі корпоративних фінансів визначається фінансовими домінантами реструктуризації, якими в загальному вигляді є: вдосконалення внутрішньогосподарських фінансових відносин та децентралізація фінансової відповідальності; переорієнтація систем мотивації й оцінки ефективності діяльності на вартісні оціночні показники; створення стратегічних передумов для залучення капіталу на зовнішніх ринках; підвищення рівня концентрації капіталу бізнес-структур; забезпечення формування доданої вартості за результатами реструктуризації; вдосконалення фінансових відносин між підприємством і стейкхолдерами, зокрема власниками, кредиторами, конкурентами, державою; формування фінансово-економічного резерву для недопущення (ворожого) поглинання, в тому числі за рейдерськими схемами [4, с. 90].

Саме тому сучасні умови господарювання спонукають промислові підприємства до максимального розширення прогнозування та фінансового планування, подальшого удосконалення методології й методики розроблення як прогнозів, так і планів. Відомо, чим вищий рівень фінансового планування, тим ефективнішим є управління фінансовою діяльністю промислових підприємств. Фінансовий план визначає конкретну мету й передбачає детальний фінансовий розвиток об'єкта, що досліджується. У плані фіксуються шляхи й засоби фінансового розвитку підприємств відповідно до поставлених завдань та прийнятих управлінських рішень.

Невід'ємною складовою здійснення процесу фінансової реструктуризації має бути фінансовий контроль, який спираючись на дії загальноекономічних законів дозволяє проведення перевірки господарських та фінансових планів-прогнозів для досягнення поставлених цілей щодо перетворень майбутніх періодів з урахуванням рівня впливу зовнішніх та внутрішніх факторів, а також зниження можливого рівня ризиків. Загальною метою фінансового контролю вважають дотримання правильного використання оборотних засобів під час господарської діяльності, а також

ведення оперативного контролю за надходженнями та витратами при веденні бухгалтерського обліку.

Наступною складовою фінансової реструктуризації підприємств слід визначити фінансову ризикозахищеність, оскільки реструктуризаційні перетворення супроводжуються інвестиційними вливаннями та мають варіативність інвестування й ризик. При проведенні такого виду реструктуризації, як диверсифікація, то доцільним є диверсифікувати й фінансові ризики. Основними формами диверсифікації фінансових ризиків підприємства є: диверсифікація видів фінансової діяльності, яка передбачає використання альтернативних можливостей отримання доходу від різних фінансових операцій; диверсифікація валютного портфеля підприємства, яка передбачає вибір для проведення зовнішньоекономічних операцій декількох видів валют; диверсифікація депозитного портфеля, яка передбачає розміщення великих сум тимчасово вільних грошових коштів на зберігання в декількох банках; диверсифікація кредитного портфеля, яка передбачає різноманітність покупців продукції підприємства і спрямована на зменшення його кредитного ризику; диверсифікація портфеля цінних паперів, яка дозволяє знижувати рівень несистематичного ризику портфеля, не зменшуючи при цьому рівень його прибутковості; диверсифікація програми реального інвестування, яка передбачає включення в програму інвестування різних інвестиційних проектів з альтернативною галузевою і регіональною спрямованістю, що дозволяє понизити загальний інвестиційний ризик за програмою [1, с.54].

Висновки.

Отже, правильний розподіл елементів реструктуризаційних перетворень дозволяє своєчасне врахування всіх можливих негативних впливів факторів з моменту планування до моменту реалізації стратегії перетворень.

Список літератури

1. Алехин Е.И. Теория риска и моделирование рискованных ситуаций. Конспект лекций / Е.И. Алехин. – Орел, 2006. – 90 с.
2. Василик О.Д. Аналіз інноваційних моделей реструктуризації сучасних підприємств / О.Д. Василик // Вісник Хмельницького нац. уні-ту. – 2009. – № 5. – С. 134–138.
3. Сердюк В. Теоретичні й прикладні аспекти реструктуризації бізнесу [Електронний ресурс] // "Схід", спецвипуск. – 2009. – № 3(94). – Режим доступу: http://www.experts.in.ua/baza/analitic/index.php?element_id=50006
4. Терещенко О.О., Волошанюк Н.В. Фінансові доміанти реструктуризації підприємств // Фінанси України. – 2009. – №4. – С. 82-90.
5. Фінансова діяльність підприємств: Підр./Бандурка О.М. Коробов М.Я.Петрова К.Я.- 2-ге вид., перероб. і доп.-К.: Либідь, 2002.- 423 с.

О.Я. Ярмолюк, к.е.н., С.С. Раменська, к.е.н., доцент
(Національний авіаційний університет, Україна, м. Київ)

ВИХІД З КРИЗИ УКРАЇНСЬКОГО РИНКУ АВІАЦІЙНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Розглядаючи український ринок транспортних послуг в цілому, слід зазначити, що відновлення після кризи відбувається досить повільно, але попит на послуги окремих сегментів транспортного ринку України зростає більш інтенсивно, обумовлюючи зростання відповідних сегментів.

Світова фінансово-економічна криза здійснила негативний вплив, суттєво знизивши рівень зростання економіки України. Не уникла значного погіршення і галузь надання транспортних послуг, що обумовлено значним скороченням попиту на пасажирські і, особливо, вантажні перевезення.

Український ринок транспортних послуг відновлюється дуже повільно – середньорічні темпи росту галузі за період з 2009 по 2011 рр. становлять (-8,5%), але попит на послуги окремих сегментів транспортного ринку України зростає більш інтенсивно, обумовлюючи зростання відповідних сегментів. Український ринок авіаційних перевезень в посткризовий період характеризується суттєвим зростанням обсягів, що свідчить про досить стрімкий вихід з кризової ситуації 2009 року: середньорічні темпи росту за період з 2009 по 2011 рр. склали майже 10%. Для порівняння той же показник в сегменті пасажирських перевезень залізничним транспортом становить (-1,75%).

Зростання обсягів наданих послуг в сегменті авіаційних пасажирських перевезень відбувається за рахунок збільшення платоспроможного попиту, що зумовлено рядом факторів, визначення яких дозволить стабілізувати досягнуті позиції і покращити їх в майбутньому.

Дослідження вузьких місць, які мають місце в сегментах транспортної галузі України в посткризовий період, дозволяє визначити причини, що їх обумовлюють.

Фінансово-економічна криза характеризується скороченням обсягів виробництва, падінням платоспроможного попиту, зниженням рівня цін на світових сировинних ринках та ринках товарів низького рівня переробки. Одночасно посилюється нестабільність фінансових ринків, а в країнах з несталою або слабкою економікою спостерігається прискорений відтік капіталу. Транспортна система не є виключенням, і в результаті скорочення внутрішнього виробництва і попиту всередині країни і на зовнішніх ринках знижується завантаженість транспорту.

Транспорт відіграє одну з ключових ролей в економічному розвитку будь-якої країни, в тому числі України. Досягнення стійкого економічного зростання є неможливим без ефективної системи транспортних комунікацій. За даними Державної служби статистики України частка транспортної діяльності у створенні валової доданої вартості становить 13%.

Державною програмою розвитку транспортної галузі передбачається її поступове інтегрування у європейську та світову транспортну мережу, оскільки надійні міжнародні транспортні комунікації створюють необхідні умови для прискореного розвитку, сприяють вирішенню важливих завдань сьогодення у зовнішньоторговельних операціях й дозволяють збільшити обсяги міжнародних перевезень. Важливим тут є дотримання вимог євростандартів. Інтеграція національної транспортної інфраструктури в єдину транснаціональну мережу є державним пріоритетом дій на найближчі роки.

Тенденції, які склалися на українському ринку транспортних послуг, є свідченням поступового виходу галузі з кризової ситуації.

«Після найбільшого падіння в історії авіації в 2009 році, люди знову почали подорожувати і займатися бізнесом» - так заявив генеральний директор IATA Джованні Бізіньяні.

2009 рік характеризується найбільшим скороченням обсягів пасажирських транспортних послуг, але за результатами 2011 року ринок транспортних пасажирських послуг демонструє позитивну динаміку. Порівнюючи тенденції в окремих сегментах зазначеного ринку, а саме в сегменті авіаційних і залізничних пасажирських перевезень, можна дійти висновку про більш інтенсивне збільшення попиту саме на авіаційні перевезені в посткризовий період.

Збільшенню різноманіття маршрутів та розширенню географії авіаційного сполучення України разом із поступовим економічним відновленням обумовлюють зростання попиту на пасажирські авіаперевезення.

Чому ж обсяги авіаційних пасажирських перевезень зростають більш стрімко, ніж обсяги перевезень іншими транспортними засобами? Відповісти на це питання допоможе аналіз ринку споживачів авіаційних пасажирських перевезень.

Споживачів авіаційних пасажирських перевезень можна умовно поділити на три цільові сегменти за рівнем доходів:

- споживачі з дуже високим рівнем доходів, до яких належать пасажирів регулярних міжнародних перевезень бізнес класом. До цього цільового сегменту відносяться політики та члени їх родин, представники шоу-бізнесу, публічні особи, бізнесмени, представники керівництва міжнародних організацій/компаній, державні службовці вищої ланки. Представники цього цільового сегменту користуються послугами авіаційного транспорту для здійснення численних перельотів міжнародними авіалініями. Цей сегмент споживачів формує попит на ринку дорогих авіаційних послуг, який характеризується ціновою нееластичністю. Більш вагомими для цього сегменту споживачів є нецінові фактори: імідж авіакомпанії, рівень безпеки і сервісу, прямі рейси або рейси зі зручними стиковками. Альтернативу внутрішнім перевезенням для цього сегмента складають перевезення власними літаками, вертольотами або автомобілями;

- споживачі з високим рівнем доходів, до яких належать споживачі послуг регулярних і нерегулярних міжнародних перевезень економ класу та внутрішніх перевезень. Цей цільовий сегмент складають представники малого і середнього бізнесу, успішні фермери, співробітники банків, страхових,

консалтингових фірм, державні службовці середньої ланки. Цей сегмент споживачів характеризується певною ціновою еластичністю попиту, рівень якої нівелюється необхідністю у ділових відрядженнях;

- споживачі з середнім рівнем доходів, до яких можна віднести споживачів послуг міжнародних бюджетних авіаліній та частково внутрішніх перевезень. Для цього сегмента споживачів альтернативу внутрішнім перевезенням складають перевезення автомобільним і залізничним транспортом. Цей сегмент характеризується високим рівнем цінової еластичності, так як вартість перевезення (ціна на квитки) є вирішальним і, скоріш за все, єдиним фактором, яким визначається вибір тієї чи іншої послуги перевезення.

Для оптимізації тарифів на авіаційні пасажирські перевезення слід розглянути структуру. Як відомо, найбільш вагомими складовими в структурі тарифу є аеропортові збори і витрати на паливе. Можливо, одним із шляхів зниження вартості авіаційних пасажирських перевезень є впровадження на авіаційних суднах сучасних систем скорочення витрат палива. Якщо тарифи на внутрішні авіаційні пасажирські перевезення стануть конкурентними за ціновим фактором тарифам на залізничні авіаперевезення, принаймні 15% їх споживчого ринку приєднаються до споживачів авіаційних пасажирських перевезень, тому що ціновий фактор в цьому випадку втратить свою вирішальну силу, і вплив таких факторів вибору як швидкість і зручність перевезення

В 2012 році залізничним транспортом було перевезено 429,60 млн. пасажирів, отже частка ринку, яка може стати споживчим ринком послуг авіаційних пасажирських перевезень складає 64,4 млн. пасажирів, що забезпечить авіакомпанії-перевізники, суттєві прибутки.

Комерційні рейси вітчизняних і іноземних авіакомпаній обслуговували 28 українських аеропортів і аеродромів, а в Україні нараховується більше тисячі злітно-посадкових смуг, які занедбані і ніяк не використовуються. Впровадження нових сучасних підходів до організації авіаційних пасажирських перевезень дозволить збільшити їх обсяг, особливо в області внутрішніх перевезень.

За кількістю пасажирів, які обслуговані, лідерами в Україні стали аеропорти Донецьк, (кількість пасажирів зросла на 30%), Бориспіль (кількість пасажирів зросла майже на 20%), Одеса (зростання на 16%), Сімферополь (зростання кількості пасажирів майже на 15%), Київ Жуляни (кількість пасажирів зросла в 16 разів).

Висновки.

Нарощування обсягів авіаційних пасажирських і вантажних перевезень залишається першочерговим завданням. Слід зазначити, що у 1990 році послугами авіаційного транспорту України скористалися 15 млн. пасажирів, а пасажирооборот дорівнював 16,1 млрд. пасажиро-кілометрів, тоді як у 2011 р. авіаційним транспортом було відправлено близько 7,5 млн. пасажирів, що на 22,9% більше показника 2010 р. Загальний пасажирооборот продемонстрував зростання на 25,5% і склав у 2011 р 13,8 млрд. пасажиро-кілометрів. Основну частку (до 85%) склали міжнародні перевезення, на внутрішні ж, внаслідок високих тарифів, припадає невелика частка ринку. Спираючись на метод

порівняння, можна стверджувати, що український ринок пасажирських авіаційних перевезень має суттєвий потенціал, і темпи його зростання обумовлені вирішенням низки питань, пов'язаних, в першу чергу, із задоволенням національних інтересів в розвитку цивільної авіації, які полягають у збільшенні доходів вітчизняних авіапідприємств і, відповідно, податкових надходжень до бюджету, у забезпеченні національної безпеки в сфері авіаційних пасажирських перевезень.

Інше питання, яке потребує вирішення, є забезпечення населення якісними послугами з пасажирських авіаперевезень за оптимальними цінами. В цьому контексті можна розглядати створення мережі так званих «авіаційних таксі», вартість перевезення якими залежатиме від кількості наявних на рейсі пасажирів. Крім того, створення «авіаційних таксі» допоможе вирішити проблему використання значної кількості невеликих аеродромів та злітно-посадних смуг. Споживачами такої послуги стануть пасажирів з дуже високим і високим рівнем доходів.

Інтеграція у європейську та світову транспортну мережу шляхом збільшення кількості напрямків прямого сполучення України з іншими країнами світу для задоволення з одного боку попиту в сегменті споживачів з високим і дуже високим рівнем доходів лишається питанням першочергового вирішення, а з другого – вирішення державних завдань..

Окремої уваги потребує питання розвитку бюджетних авіаційних перевезень на міжнародних і внутрішніх авіалініях для задовольнити попиту на авіаційні швидкісні перевезення в сегменті споживачів з середнім рівнем доходів. Розширенню сегменту споживачів з середнім рівнем доходів за рахунок приєднання споживачів перевезень залізничним транспортом, відбудеться, завдяки зниженню тарифів.

Економічний фактор макросередовища, який включає зростання валового продукту, зменшення рівня інфляції, збільшення обсягу прямих іноземних інвестицій, реальних доходів населення, та інше) здійснює суттєвий вплив на розвиток ринку авіаційних пасажирських перевезень. Наприклад, зростання реальних доходів населення покличе за собою зростання попиту, а значить збільшення сегментів споживачів з високим і середнім рівнем доходів. Таке розширення ринкових сегментів, разом з оптимальними тарифами, обумовить динамічний розвиток внутрішніх авіаліній.

Список літератури

1. Офіційний портал державної авіаційної служби України [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua/>
2. Офіційний сайт державної служби статистики України [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
3. Кулаев Ю.Ф. Экономика гражданской авиации Украины. Монография. – К.: Издательство «Фенікс». 2004 – 667 с.
4. Leader W.G, Kyritsis N. Marketing in practice. – London.: Stanley Thornes (Publishers) Ltd. 2000 –242 p.

*Т.В. Кузнєцова, к.е.н., Т.Г. Остапенко, к.е.н.
(Національний авіаційний університет, Україна, м. Київ)*

УДОСКОНАЛЕННЯ МЕНЕДЖМЕНТУ МІЖНАРОДНИХ АВІАКОМПАНІЙ ЗАВДЯКИ ПІДВИЩЕННЮ ЕФЕКТИВНОСТІ УПРАВЛІННЯ ЗНАННЯМИ В НАНОТЕХНОЛОГІЯХ

Доведено, що управління знаннями в нанотехнологіях міжнародних авіакомпаній дає відмінні результати, якщо визначальною складовою загального процесу управління людським капіталом є менеджмент знань.

Проаналізовано, що нанонауки і нанотехнології – це такі дві новітні галузі науки, досягнення яких знаходять застосування у багатьох галузях промисловості та бізнесу, серед яких на чільному місці є аеронавігація. Вони високоякісно вплинули на авіабізнес. Засновано спеціальну Фейнманівську премію для нагородження вчених в області нанотехнологій [1-3].

Показано, що управління знаннями є однією з основних концепцій менеджменту, що впливають на сучасні тенденції розвитку авіабізнесу. Дослідження виявило, що часто в міжнародних авіакомпаніях складається помилкове уявлення про управління знаннями, яке будується на основі тих інструментів менеджменту, які використовує організація в конкретний момент. Однак, це лише одна з граней управління знаннями – технологічна. Системи документообігу та підтримувannya Інтернету, це всього лише інструменти і просто використання їх не є, по суті, управлінням знаннями. Технології самі по собі не можуть вирішити проблеми знання або, наприклад, створити певне середовище для обміну знаннями. Впровадити навіть складну техніку для проведення нанорозробок і технологій, як показує практика набагато простіше, ніж розвивати культуру обміну знаннями і культуру співпраці. Багато керівників міжнародних авіакомпаній, орієнтованих на застосування нанотехнологій, помилково вважають, що тільки за допомогою застосування складної техніки і нанотехнологій можна домогтися конкурентних переваг. Насправді технології вторинні по відношенню до людського та організаційного факторів.

Визначено, що серйозна проблема управління знаннями полягає в тому, що досі не створено стандартне уявлення знань. Наявність окремих розрізнених систем представлення знань (у математиці, фізиці, хімії та багатьох інших науках) не дає можливості побудови логічно повних систем представлення знань, що охоплюють багато областей аеронавігації. Особливістю управління знаннями в нанотехнологіях є те, що воно залежить не стільки від кількості інформації, скільки від розгалуженості мережі, що забезпечує доступ людей до наявної інформації. Управління знаннями робить упор на забезпечення людей інформацією за допомогою цінностей організації і ланцюжки спеціальних процедур, що утворює ланцюжок знань. Ланцюжок знань формулює основні ланки, які визначають самобутність і довговічність міжнародної авіакомпанії. Це чотири ланки, які забезпечують здатність

авіакомпанії до інновацій і успішним перетворенням: внутрішня обізнаність; внутрішня реакція; зовнішня реакція і зовнішня обізнаність.

Запропоновано практичне застосування теоретичних знань та їх конкретне використання за авіапрофесіями. При цьому в процесі роботи за проектом, з моменту його початку розробки, реалізації і аж до випуску нановиробів з використанням нанотехнологій – практичне застосування знань та їх конкретизація здійснюється строго за професіями. Прикладом тому є лондонський аеропорт Хітроу (Heathrow), інфраструктура якого була розрахована на обслуговування 45 млн. пасажирів на рік, коли фактично через Хітроу проходило порядку 67-68 мільйонів. Теоретично Хітроу міг би розвиватися за рахунок будівництва нових терміналів та злітно-посадкових смуг. Практично – це було недоречно вкрай невідлого розташування аеропорту щодо міста, бо аеропорт Хітроу знаходиться в межах Великого Лондона, а його злітно-посадкові смуги орієнтовані із заходу на схід, тобто літаки повинні були б злітати прямо над містом. З метою підвищення ефективності роботи Хітроу керуюча організація аеропорту British Airport Authority (BAA) прийняла рішення про відмову від використання застарілих замовних ІТ-систем на користь сучасних методів менеджменту знань та засобів інтелектуальної автоматизації. Було реалізовано масштабний галузевий проект управління знаннями в нанотехнологіях SESAR (Single European Sky ATM Research). SESAR – це найбільший ІТ-проект з формування єдиного європейського повітряного простору [6]. Одне з ключових завдань SESAR полягає в тому, що аеропорти стають частиною мережі з управління повітряним рухом. Успішна реалізація проекту здатна забезпечити триразове збільшення обсягів авіаперевезень, дворазове зниження витрат на організацію повітряного руху, істотне підвищення рівня безпеки і зниження шкідливих викидів в атмосферу на 10%. Вибираючи платформу для створення системи, менеджмент Хітроу визнав існуючі на ринку галузеві рішення занадто дорогими і застарілими. Тому було вирішено побудувати нову бізнес-архітектуру аеропорту і зіставити її з процесами інших організацій. Зокрема, всесвітньо відомої логістичної компанії DHL. Результат перевершив всі очікування. Виявилось, що процеси збіглися на 90%, що дозволило розглянути діяльність аеропорту в термінах, єдиних для всіх галузей. Як наслідок, для створення системи управління знаннями (прийняттям рішень) A-CDM стало можливим використовувати універсальне програмне забезпечення. Так, в якості платформи була обрана лідируюча в світі Pega BPM американської компанії Pegasystems.

До складу рішення для реалізації комплексу бізнес-процесів Хітроу на базі движка Pega BPM були інтегровані всі дії служб аеропорту з моменту потрапляння літака в зону відповідальності диспетчерів і до тих пір, поки цей літак не покине повітряний простір аеропорту (Aircraft Turn-Around). Таким чином, посадка повітряного судна, рулювання, буксирування, післяпольотного обслуговування (прибирання салону, розвантаження багажу) і підготовка до наступного вильоту (кейтеринг, заправка паливом, складання розкладу вильоту, посадка пасажирів та обробка їх багажу) почали відбуватися в рамках єдиної системи – системи управління знаннями в нанотехнологіях.

В ході проекту всі описані процедури аеропорту були змодельовані та реалізовані в цілісній, наскрізній автоматизованій наносистемі. Всі співробітники Хітроу не тільки отримали доступ (в рамках своїх компетенцій, за своїми професіями) до актуальної інформації про статус рейсів, але і – можливість брати участь в оперативному спільному прийнятті рішень. При цьому частина інформації про хід виконання процесів (наприклад, про заправку літаків) почала надходити в систему A-CDM автоматично.

До речі, архітектура IT-рішення припускає також ручне введення/обробку даних і допускає процесинг, керований зовнішніми системами. Більш того, система справляється з незапланованими обставинами, оскільки забезпечена регламентами та політиками виділення ресурсів та запуску алгоритму реагування на зміну погоди, виникнення загрози безпеці польоту або технічних проблем. І що особливо важливо для користувача, в системі заборонено використовувати традиційний програмний код для спрощення процесу зміни правил і процедур.

В результаті впровадження системи управління кейсами на базі платформи Pega BPM, відсоток вильотів, скоєних за розкладом, виріс з 68% до 83%. Літаки вилітали вчасно навіть під час національного страйку службовців у Великобританії. Відповідно, підвищилася і лояльність пасажирів. Відсоток використання ємності інфраструктури аеропорту склав 98,7%. Відчули економію і авіакомпанії, що літають в Хітроу – в середньому по 90 літрів палива за політ завдяки зниженню часу очікування дозволу на зліт на 1 хвилину. Попутно система допомогла збільшити доходи аеропорту з роздрібного продажу більш ніж на 20 млн. фунтів на рік, дозволяючи пасажирам довше перебувати в залах очікування [6].

Отримано ефект синергії. Як відомо синергія – це комбінована дія окремих осіб або груп, що працюють таким чином, що остаточний загальний результат перевершує суму досягнутого учасниками окремо, тобто вигода для організації більше, ніж використані ресурси [4]. Однак, для того щоб у міжнародній авіакомпанії заробила синергія, необхідне створення синергічного клімату. Синергізм виникає в ході реалізації 4-х фаз процесу: взаємодії, доброзичливих взаємин, інтеграції та впровадження. Між цими фазами існує взаємозв'язок і окремі співробітники повинні бути готові і здатні працювати у відповідності з характеристиками, властивими кожній фазі. Більшість же проблем, пов'язаних з впровадженням, виникає через те, що поведінка персоналу не спрямована на досягнення синергічного ефекту.

Проаналізовано, що в міжнародних авіакомпаніях, заснованих на нанотехнологіях, при створенні системи управління знаннями необхідно створювати нейронну мережу робочих місць (Workplace Neural Network, WNN), для чого, як мінімум, WNN зобов'язана забезпечувати користувачів точною інформацією [5]. Крім того, робоче місце користувача повинно відкривати доступ до отримання додаткового навчання або до допомоги експертів. При цьому, інформація, навчання і підтримка повинні надаватися користувачеві в режимі реального часу. Застарілі або невживані знання повинні своєчасно вилучатися із системи. Знання – це швидкопсувний продукт багаторазового використання. Будь-яке знання актуально протягом фіксованого часу, після

закінчення, якого знання застаріває. Система управління знаннями марна без постійного поповнення та оновлення їх сховищ.

Висновки

Сьогодні знання – це найважливіший актив міжнародних авіакомпаній. Управління знаннями – це систематичні процеси, завдяки яким знання, необхідні для успіху міжнародної авіакомпанії, створюються, зберігаються, поширюються і застосовуються. Будучи найбільш динамічною складовою управління людським капіталом, менеджмент знань забезпечує міжнародній авіакомпанії стійку конкурентну перевагу. Управління знаннями досліджує методи переваги за допомогою нематеріальних активів авіабізнесу, таких як досвід, знання, культура і здатність до інновацій. Головне завдання вищого керівництва та менеджменту, заснованого на знаннях в нанокомпанії, полягає в тому, щоб створювати умови, в яких працівники зможуть повністю розкрити свій творчий потенціал, допомагаючи міжнародній авіакомпанії досягти намічених цілей. Робота зі знанням припускає нестандартне мислення і облік впливу різних факторів, головним з яких є людський фактор.

Список літератури

1. Деффейс К. Удивительные наноструктуры / К. Деффейс, С. Деффейс; ред. Л.Н.Патрикеев. - М.: БИНОМ. Лаборатория знаний, 2011. - 206 с.
2. Справочник Шпрингера по нанотехнологиям. В 3-х т. - М.: Техносфера, 2010. - (Мир материалов и технологий). Т. 1 / ред. Б. Бхушан, пер. с англ., ред. А. Н. Сауров. - 2010. - 862 с.
3. Уорден К. Новые интеллектуальные материалы и конструкции. Свойства и применение / К. Уорден; пер., ред. С. Л. Баженов. - М.: Техносфера, 2006. - 224 с.
4. Вільна енциклопедія: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ru.wikipedia.org/>
5. Сайт о нанотехнологиях: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.nanonewsnet.ru>
6. Як аеропорт Хітроу з «національного приниження» перетворитися на символ національної гордості: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://i-business.ru/blogs/25728>

О.А. Рожок, к.е.н. (Національний авіаційний університет, Україна, м. Київ)

ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ БАНКІВСЬКОГО СЕКТОРУ УКРАЇНИ В ПОСТКРИЗОВИЙ ПЕРІОД

За результатами дослідження діяльності українських банків з надання кредитів та розміщення депозитів можна зробити прогнозування розвитку банківської системи України в короткостроковій перспективі.

Вплив світової фінансової кризи суттєво дестабілізував розвиток України як в цілому, так і банківську систему зокрема. До другої половини 2008 року українська банківська система характеризувалася позитивною динамікою зростання, що обумовлювало інвестиційну привабливість сектору для іноземного капіталу. На початку 2009 року ситуація зазнала значних змін: криза вплинула на підвищення відсотків за кредитами і зумовила зниження кредитного рейтингу банків, що, в свою чергу, викликало нестабільність світової і національної валюти. Падіння курсу гривні по відношенню до долара США викликало паніку на валютному ринку. Особливо негативного впливу зазнала діяльність банків з кредитування.

Банки Європейського Союзу утримують 25% активів українських банків, що значно менше частки у 50%, яка належить в банках країн Центральної та Східної Європи. В першій половині 2011 року банки Австрії і Італії поступово зменшували частку у кредитних зобов'язаннях зарубіжних банків, а банки Франції і Швеції проявляли значну активність в цьому напрямку, демонструючи скорочення консолідованих зобов'язань в іноземних банках на 31,3% і 27,4% відповідно, порівняно з попереднім періодом. В той же час банки Німеччини і Швейцарії задекларували зростання відповідно на 0,8% і 37,9%. Це зростання лишилося в минулому, сьогодні європейські банки здійснюють зменшення зобов'язань. Усі банки Євросоюзу, представлені в банківському секторі України, є відкритими банками, які знаходяться, в першу чергу, під допитливим поглядом їх акціонерів і фокусуються на рекапіталізації, вважаючи більш ефективним процес скорочення ризикових активів, аніж збільшення капіталу акціонерів

Росія є більш значним інвестором в український банківський сектор, ніж будь-яка з країн Євросоюзу. Російські банки діють в протилежному напрямку. Криза не змінила відношення російських банків до українського ринку, які демонструють протистояння європейським банкам та відрізняють себе від Західно-Європейських банків, по-перше, тим, що пізно прийшли на кредитне «пирування» 2005-2007 рр.

Незалежно від форми власності, приватні чи державні, банки Росії лишили сліди в банківській сфері України. Контрольні пакети акцій 10 банків, які функціонують в Україні, належать росіянам. Три банки (Сбербанк, ВТБ та Внешкономбанк), які належать російському уряду і діють прибутково в будь-якому куточку вітчизняної та зарубіжної власності, управляють 76%-ми загальних активів десяти зазначених банків, визначаючи за пріоритет

поширення стратегічних бізнесінтересів російської економіки. Російська валюта (рубль) отримує широке використання як засіб позичання та платежу у торгівлі.

Серед російських приватних банків є такі, які зазнали невдачу, й такі, які, впроваджуючи модель російського ринку на українському ринку банківських послуг, досягли помітних успіхів. Альфа-банк Україна є прикладом найбільш успішної діяльності в Україні приватного банку Росії. Російські банки продовжують своє успішне функціонування в банківському секторі України, не зважаючи на суттєве погіршення умов після кризи 2008 року.

Слід зазначити, що вже відбувається вихід банків Євросоюзу з банківських секторів країн центральної і східної Європи, і України в тому числі, що робить її економіку в цілому і банківський сектор, зокрема, досить вразливими.

Українська економіка зазнала відчутного буму кредитування у 2005-2007 рр., слідом за яким відбулося його зменшення до нормального рівня. На кінець 2011 року обсяги кредитів у сім разів перевищували обсяги депозитів, на сьогодні суттєве скорочення кредитування зменшило це співвідношення 2 до 1. Збалансованість банківського сектору є однією із запорок зменшення ризику діяльності банків.

Банки з європейським капіталом демонструють вищий рівень ліквідності, ніж інші. У 2011 році загальний обсяг готівки та готівкових еквівалентів українських банків мали тенденцію до зростання і досягли близько 142 трил. гривень. Банкам із західно-європейським капіталом належить 28,9% усіх банківських активів.

На кінець 2011 року банками України було надано кредитів на загальну суму 573,7 трил. гривень. Кредити українських банків розподілялись за галузями, найбільш активними споживачами кредитів стали підприємства торгівлі (36%), промислово-виробничі підприємства (21,3%), кредитування нерухомості сягнуло 16,5%.

В той час, як НБУ заборонив надання кредитів в іноземній валюті в кінці 2008 року банки з західноєвропейським капіталом не перенаправили свої ресурси до експортерів, а постійно зменшували обсяги позичок на валютній біржі. Більшість кредитів в іноземній і національній валютах надавалась українськими банками.

З моменту відтоку матеріальних ресурсів банків в ситуації, що склалася протягом 2008-2009 років, депозити клієнтів представляли значний ризик для банків. Чинне законодавство, враховуючи структуру термінів депозитів, дозволяє клієнтам банків відкликати їхні кошти майже в будь-який час, не зважаючи на те, чи закінчився термін, чи ні. Отже, для більшості банків безстрокові депозити стали більш переважними ніж строкові із-за їх меншої вартості.

Згідно із даними відділу статистики НБУ на кінець 2011 року загальна сума коштів на депозитах резидентів складала 471,6 трильйонів гривень (серед них 64,9% депозити домогосподарств). Темпи росту склали 16,8% у порівнянні з попереднім періодом (річні темпи росту депозитів домогосподарств склали 14,5%).

Навіть при найбільш песимістичному сценарії розвитку економіки безстрокові депозити є першим елементом відтоку матеріальних ресурсів банків. Однак, тенденція таких депозитів швидко змінюється, і після відтоку

спостерігається їх вливання в банківську систему. Українська банківська система сьогодні більше покладається на безстрокові і коротко-строкові депозити. Наряду з цим, українська банківська система характеризується суттєвим відтоком в середньо-строкових депозитах із строками погашення від одного до двох років. Такі депозити занурилися у сон наприкінці 2008-2009 роках і є найбільш нестабільним різновидом депозитів. Найбільша частка безстрокових депозитів припадає на українські банки, чого не можна сказати про банки з іноземним капіталом, і слід згадати про зростання останнім часом матеріальних ресурсів цих банків як від домогосподарств, так і від бізнесу. Це відбувається завдяки збільшенню депозитної ставки українськими банками і пасивністю банків з іноземним капіталом, які залежать від їхніх головних офісів, що стежать за темпами зростання (наприклад, російські банки).

Зростання ризиків на світових ринках відіграло свою роль у формуванні українськими банками співвідношення кредит до депозиту. Банки з європейським капіталом мають на меті формування співвідношення кредит/депозит 1-1.1х на ринках, що розвиваються. Вважається доцільним для українських банків притримуватися того ж балансу в структурі кредит/депозит.

Здатність банків формувати резерви для покриття втрат не порушуючи норми достатності капіталу передбачає поточний рівень достатності капіталу та наявність ризикованих активів. Для песимістичного сценарію розвитку розрахунок резервів на покриття можливих втрат по кредитах має враховувати історичну інформацію банку, а також висновки наглядової ради щодо їх збільшення.

Тільки державні банки, такі як Ощадбанк та Укресімбанк здатні вдвічі збільшити резерви для покриття невиключених кредитів. Беручи до уваги найгірший сценарій зростання резервів на покриття можливих втрат по кредитах, до двох досить консервативних банків можна додати УкрСиббанк та ОТП Банк. Інші банки, які належать до групи найбільших банків згідно з класифікацією НБУ можуть потребувати вливань капіталу при песимістичному сценарії розвитку, що може бути непосильним завданням для деяких з них.

Щодо капіталізації банків слід зазначити, що 13% є рівнем безпеки для нормативу достатності капіталу банків (RCAR). З огляду на це, є п'ять банків з групи найбільших банків України, які мають це норматив на рівні 13% або нижче: Приватбанк, Райффайзен Банк Аваль, ВТБ Банк, Надра Банк, Банк Фінанси і Кредит, у яких недостатньо можливостей абсорбувати втрати шляхом формування резервів у випадку необхідності і які мають збільшити капітал або зменшити ризиковані активи. Найбільше зменшення (на 36,3% до 5,2 трил. грн.) достатнього капіталу спостерігалось наприкінці 2011 року в Райффайзен Банк Аваль і на 56,4% в Укргазбанк до 2,7 трил.грн.

Висновки.

Беручи до уваги очікуване скорочення зростання обсягів кредитування впродовж наступних років, банки схиляються до стабілізації доходів у вигляді комісійних наряду з продовженням структурної оптимізації та скорочення витрат. В очікуванні можливої девальвації національної валюти, буде скорочуватися частка позик FX у кредитних портфелях банків. Не відбувається

зменшення банківських відсотків як з боку депозитів, так і з боку кредитів, водночас для банків бажаними є клієнти з хорошою кредитною історією. Наступним напрямком розвитку банківської діяльності є надання короткострокових споживчих кредитів, які забезпечують найвищу маржу.

Останнім часом відбувається відтік ресурсів банків із західноєвропейським капіталом з економіки України. На думку експертів цей відтік не нанесе критичної матеріальної шкоди, вивільнюючи частку ринку, яку можуть посісти українські банки за умови активізації кредитної діяльності галузей промисловості, сільського господарства, бізнесу, а також впровадження російської моделі розширення споживчих короткострокових кредитів.

Темпи зростання обсягів кредитів лишаються млявими. Банки продовжують свою повсякденну роботу по поверненню своїх базових ресурсів шляхом залучення депозитів, результатом чого має бути суттєве зниження високого кредитно-депозитного індексу з 1.7х станом на кінець 2011 року до 1.2х в кінці 2013 року.

З початку 2010 року безстрокові депозити отримали значну підтримку, в той час, коли середньострокові депозити демонструють найбільшу несталість. Очікується подальший рух індексу кредит-депозит до 1х, однак капіталізація банків має не дуже райдужну тенденцію. Українські банки сьогодні мають коротку валютну позицію і при можливому знеціненні гривні вони єдині постраждають матеріально.

Збалансованість банківського сектору є однією із запорук зменшення ризику діяльності банків.

Згідно з даними, опублікованими Банком з міжнародних розрахунків (БМР) економіка України має заборгованість перед іноземними банками у розмірі 32 трильйонів доларів США станом на кінець 2011 року, при чому європейським банкам належить найбільша частка претензій на заборгованість.

Список літератури

1. Загородний А.Г., Возняк Г.Л., «Финансово-экономический словарь», – Л., 2005. – с.122.
2. <http://www.analitik.org.ua/current-comment/economy/48d793e16b8bb>
3. Raghuram G. Rajan, author of Fault Lines: How Hidden Fractures Still Threaten the World Economy
4. Журнал «Економіст» – 2009.-№3. – с.52-53.
5. Офіційний сайт НБУ / www.bank.gov.ua

КЛАСИФІКАЦІЯ ВИДІВ ФІНАНСОВИХ ПОТОКІВ АВІАПРОМИСЛОВОГО ПІДПРИЄМСТВА

Запропоновано доповнити класифікацію фінансових потоків за вірогідністю відвернення коштів для фінансування політичних потреб та від надзвичайної діяльності, що дає можливість формувати більш точну базу для наступного їх прогнозування й оптимізації

У монографії [3] проведено розмежування між поняттями «грошові потоки» та «фінансові потоки». Відзначено, що «фінансові потоки» – більш повне поняття, що включає в себе рух не тільки готівки, але й грошових еквівалентів, цінних паперів. «Грошові потоки», або «SC-Потоки» – рух винятково готівки. Співвідношення фінансових відносин та грошових, як їх частини, визначає міру порівнянності фінансового й грошового потоків.

Розмежування понять виключить неадекватні результати розрахунків і, як результат, прийняття помилкового економічного рішення.

Фінансові потоки в системі управління фінансово-господарською діяльністю промислових авіапідприємств займають провідне місце: аналіз їх стану є важливою складовою оцінки фінансового становища, планування розміру вхідних і вихідних потоків пов'язане з узгодженням операційних, інвестиційних і фінансових стратегій розвитку. Від ефективності управління фінансовими потоками залежить реалізація поточних і довгострокових цілей і завдань підприємства, виконання зобов'язань перед кредиторами, стабільність виробничої діяльності, фінансова стійкість у перспективі. Система управління фінансовими потоками підприємства — це сукупність цілей, задач, функцій, методів та інструментів управління, які дозволяють вирішувати проблемні питання у процесі формування позитивних і негативних фінансовими потоками на різних рівнях управління фінансово-господарською діяльністю підприємства під впливом факторів внутрішнього і зовнішнього середовища.

В основі вдосконалення механізму управління фінансовими потоками промислового авіапідприємства лежить їх класифікація.

Класифікація видів фінансових потоків підприємства істотно полегшує вивчення об'єкта, дає можливість розкрити фактори й оцінити їх вплив, підвищити ефективність управління. Взявши за основу класифікацію, запропоновану автором [2], адаптувавши й доповнивши її, пропонується відзначати наступні види фінансових потоків промислового авіапідприємства: за вірогідністю відвернення коштів для фінансування політичних потреб та від надзвичайної діяльності (табл. 1).

Розглянемо більш детально класифікацію фінансових потоків за видами господарської діяльності:

- фінансовий потік від операційної діяльності. Операційна (основна, поточна) діяльність визначена статутом підприємства при його створенні, пов'язана з реалізацією товарів, робіт, послуг. Рух фінансових потоків

відображає операції з формування чистого прибутку. Оскільки операційна діяльність є головним джерелом прибутку підприємства, вона генерує основний фінансовий потік. Якщо підприємство здійснює кілька видів діяльності (наприклад, виробничу й посередницьку або торгівельну й посередницьку), то фінансові потоки також повинні розділятися в обліку, аналізі й управлінні;

Таблиця 1

Класифікація видів фінансових потоків авіапромислового підприємства

Вид фінансового потоку	Характеристика потоку
1	2
За методом розподілення у часі	стандартний фінансовий потік
	нестандартний фінансовий потік
За масштабами обслуговування господарського процесу	за підприємством в цілому
	за структурними підрозділами
	за господарськими операціями
За видами господарської діяльності	від операційної діяльності
	від фінансової діяльності
	від інвестиційної діяльності
	від надзвичайної діяльності
За напрямом руху грошових коштів	позитивний
	негативний
За рівнем достатності обсягу	надлишковий
	дефіцитний
За методом обчислення обсягу	валовий
	чистий
За стабільністю формування у періоді	регулярний
	дискретний
За змістом	SC – грошовий потік
	загальний
За можливістю прогнозування	не прогнозовані
	прогнозовані
За вірогідністю відвернення коштів для фінансування політичних потреб	статечні
	обмежені
	від’ємні

– фінансовий потік від операційної діяльності характеризується, з одного боку, виплатами постачальникам сировини й матеріалів, стороннім виконавцям послуг, заробітної плати персоналу, податковими платежами в бюджет і в позабюджетні фонди та іншими виплатами, з іншого боку, надходженнями авансів від покупців, платежів за реалізовану продукцію, повернення податків з бюджету, іншими платежами;

– фінансовий потік від інвестиційної діяльності характеризує платежі й надходження, пов’язані зі здійсненням реального й фінансового інвестування, продажем вибулих основних коштів та нематеріальних активів,

ротацією довгострокових фінансових інструментів інвестиційного портфелю й інші потоки, що обслуговують інвестиційну діяльність підприємства;

- фінансовий потік від фінансової діяльності характеризує надходження й виплати, пов'язані із залученням додаткового акціонерного або пайового капіталу, одержанням довгострокових та короткострокових кредитів і позик, виплатою дивідендів та іншими потоками, пов'язані зі здійсненням зовнішнього фінансування господарської діяльності підприємства;

- фінансовий потік від надзвичайної діяльності.

Як відомо, згідно Положенню (стандарту) бухгалтерського обліку 3 «Звіт про фінансові результати» надзвичайна подія це – подія або операція, яка відрізняється від звичайної діяльності підприємства, та не очікується, що вона повторюватиметься періодично або в кожному наступному звітному періоді [1]. До таких подій відносять стихійне лихо, пожежі, техногенні аварії, експропріація приватної власності державою тощо. Таким чином, надзвичайні події є випадковими і нехарактерними для діяльності даного підприємства, відрізняються від звичайної діяльності і не відбуваються часто або регулярно. Критеріями для віднесення події до надзвичайної є її неочікуваність і незвичайний характер, інших критеріїв у Положеннях (стандартах) бухгалтерського обліку не наводиться. Виходячи з вищезначеного, класифікація події як надзвичайної є компетенцією керівництва підприємством.

Якщо метою звичайної діяльності є отримання прибутку, то метою надзвичайної діяльності – відновлення звичайної діяльності підприємств в обсягах, не менших тих, що були до надзвичайної події, або недопущення чи мінімізація впливу надзвичайних подій на звичайну діяльність, вона може бути достатня або недостатня для відновлення звичайної діяльності.

Під надзвичайними витратами розуміють невідшкодовані збитки від надзвичайних подій, вони виникають досить рідко; не є частиною звичайної господарської діяльності суб'єкта господарювання, не залежать від рішень керівництва і власників. Виходячи з цього, надзвичайні витрати поділяються на: втрати (прямі витрати) від події, яка вже здійснилась; витрати, пов'язані з ліквідацією наслідків; витрати, пов'язані з попередженням надзвичайних подій. Надзвичайні витрати включаються до фінансової звітності за вирахуванням суми, на яку зменшується податок на прибуток від діяльності підприємства внаслідок збитків від надзвичайних подій.

Оскільки вплив зовнішнього середовища, у тому числі політико-економічних факторів є неочікуваним, то діяльність, яка пов'язана з ліквідацією або мінімізацією цих факторів можна вважати як надзвичайну. Збільшення негативного впливу зовнішнього середовища може бути мінімізовано за допомогою планування надзвичайних витрат для обліку яких доцільно відкрити окремий субрахунок «Витрати, пов'язані з мінімізацією впливу надзвичайних подій зовнішнього середовища» або «Витрати зовнішнього середовища».

Джерелами фінансування надзвичайних витрат можуть бути власні кошти підприємства (чистий прибуток) і надзвичайні доходи.

Положення неінституціональної теорії дає уявлення про залежність фінансових потоків від змін на політичних ринках. Кон'юнктурні зміни в політичній системі відповідно до даної точки зору спричиняються як оптимізацією фінансових потоків суб'єктів господарювання, так і грошовою нестачею. Посилення фінансової незалежності підприємств можливе за умови якісного прогнозування величин фінансових потоків та виявлення джерел коштів і ефективних напрямів їх використання.

Таким чином, за вірогідністю відвернення коштів для фінансування політичних потреб:

- статичні фінансові потоки – відвернення коштів для фінансування політичних потреб неможливе, підприємство має абсолютну фінансову незалежність;

- обмежені фінансові потоки – можлива часткове відвернення коштів за згодою власників;

- від'ємні фінансові потоки – відвернення відбувається залежно від зацікавленості політичних сил, підприємство фінансово залежне.

Групування фінансових потоків за видами господарської діяльності дає можливість проводити аналіз поточних фінансових потоків, виявити, яка діяльність генерує основний позитивний фінансовий потік, оцінити потребу в зовнішньому фінансуванні й визначити його способи, контролювати платоспроможність, ліквідність, фінансову незалежність підприємства.

Під час прогнозування майбутніх фінансових потоків важливо дотримуватися правил, ігнорування яких може призвести до помилкових інвестиційних рішень: амортизація розглядається як особливий елемент при розрахунку фінансових потоків; необхідно враховувати податки; приріст обсягу необхідних оборотних коштів має бути включений у прогнозовані фінансові потоки; ліквідаційна вартість має бути включена в прогноз фінансових потоків, тому що продаж чи купівля активу зумовлює фінансові потоки, пов'язані з розглянутими капіталовкладеннями; безповоротні витрати чи витрати попередніх періодів не слід включати в прогноз фінансових потоків.

Висновки

Доповнення класифікації фінансових потоків за вірогідністю відвернення коштів для фінансування політичних потреб та від надзвичайної діяльності дає можливість формувати більш точну базу для наступного їх прогнозування й оптимізації.

Список літератури

1. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 3 «Звіт про фінансові результати» N 87 від 31.03.99 <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/z0397-99>
2. Бланк И.А. Финансовый менеджмент. / И.А. Бланк // – К.: Ника-Центр, Эльга, 2001. – 528с.
3. Пілецька С.Т. Фінансова незалежність авіапідприємств в умовах негативного впливу зовнішнього середовища.: монографія / С.Т. Пілецька. – Київ, НАУ, 2012. – 328 с

*Т.Г. Остапенко, к.е.н, Т.В. Кузнєцова, к.е.н.
(Національний авіаційний університет, Україна, м. Київ)*

ЕФЕКТИВНІСТЬ БІЗНЕС-ПРОЦЕСІВ У ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНІЙ ДІЯЛЬНОСТІ АВІАЦІЙНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Доведено, що ефективність зовнішньоекономічної діяльності авіатранспортних підприємств залежить від якості здійснення ними бізнес-процесів

Проаналізовано, що в умовах розвитку світогосподарських зв'язків особливої актуальності набуває ефективна зовнішньоекономічна діяльність підприємств України, а особливо авіатранспортних, які апriorі дуже інтенсивно еволюціонують і в нашій країні, і у світі. Зовнішньоекономічна діяльність (далі - ЗЕД) в цілому визначається Законом України, що був прийнятий 16 квітня 1991 року, таким чином: зовнішньоекономічною є діяльність, що побудована на взаємозв'язках між суб'єктами господарювання України та їх іноземних контрагентів, що має місце як на території України, так і за її межами. Іншими словами, ЗЕД є процесом перетворення внутрішньої економічної діяльності підприємств на таку, що пов'язана з виходом у міжнародне середовище. Така діяльність є певним процесом, а саме – бізнес-процесом, тобто сукупністю дій контрагентів з перетворення внутрішньої діяльності підприємства та міжнародну діяльність. Бізнес-процес у ЗЕД складається з таких трьох основних етапів: підготовчого, основного та забезпечуючого. Визначення цих етапів пов'язано з характеристикою основного елементу бізнес-процесу у ЗЕД – зовнішньоекономічного контракту, його підготовки, підписання, виконання і забезпечення його виконання.

Досліджено, що підготовчий етап бізнес-процесу у ЗЕД – це набір дій, що забезпечують підготовку підписання зовнішньоекономічного контракту: дослідження міжнародних ринків, підготовка техніко-економічного обґрунтування, пошук іноземного партнера, вибір потенційного закордонного контрагента. Зазначимо, що підготовчий етап є досить важливим і для ЗЕД авіаційних підприємств України та інших країн світу, оскільки дослідити ринки, позитивні для прийняття рейсів та пересадок є майже половиною успіху міжнародних пасажирських перевезень. Так, авіакомпанія Wizz Air позиціонує себе як компанія бюджетних перевезень і намагається зробити доступними перельоти для громадян Центральної та Східної Європи, це означає: поїздки без білетів, використання більш дешевих аеропортів, відсутність бізнес-класу, надання закусок та напоїв на борту, провезення багажу за додаткову оплату. Для того, щоб розробити таку стратегію компанія мала досить ретельно дослідити ринки країн Центральної та Східної Європи. І успішне позиціонування компанії у цьому регіональному середовищі залежало від активного здійснення бізнес-процесів у зовнішньоекономічних зв'язках Wizz Air [4].

Основний етап у бізнес-процесі ЗЕД передбачає здійснення всіх контрактних дій від підготовки тексту контракту через його підписання до його виконання. Основний етап бізнес-процесу у ЗЕД є відповідальним важелем

здійснення зовнішньоекономічних операцій, оскільки від якості підготовки контракту залежить досягнення ефективності зазначених операцій на зовнішніх ринках. Важливими фазами основного етапу бізнес-процесу у ЗЕД є: встановлення контакту з іноземним партнером щодо укладення угоди; проведення переговорів та підписання протоколу про наміри; підписання зовнішньоекономічного договору (контракту) на проведення експортних (імпортних) операцій. Бізнес-процеси у ЗЕД виконуються, коли зовнішньоекономічні операції є простійними та регулярними (якщо виконується не менше 1 операції у тиждень). Не виключенням є зовнішньоекономічні операції авіатранспортних компаній. Так, компанія «Міжнародні авіалінії України», що була заснована у 1992 році як спільне закрите акціонерне товариство, є одним з лідерів авіаперевезень на ринку України. Її частка на ринку українських авіаперевезень оцінюється у більше ніж 30%. Авіакомпанія першою в СНД одержала сертифікат ISOA і була внесена в міжнародний реєстр якості IATA. «Міжнародні авіалінії України» виконує найбільшу кількість рейсів з України в Європу, а також в країни Близького Сходу, виконує більше 300 регулярних рейсів за тиждень. Компанія співпрацює з авіакомпаніями по всьому світу на основі 126 угод. Очевидно, що для авіакомпанії «Міжнародні авіалінії України» основний етап бізнес-процесів щодо здійснення міжнародних авіарейсів є принциповим, оскільки на основі міжнародних угод здійснюється основина діяльність щодо міжнародних перевезень пасажирів в Європі та Азії [4].

Третім етапом бізнес-процесу у ЗЕД є забезпечуючий. Цей етап передбачає здійснення таких дій, що допомагають виконанню того, що зафіксовано у зовнішньоекономічному договорі, та забезпечують ефективне здійснення зовнішньоекономічних операцій. Забезпечуючий етап бізнес-процесу у ЗЕД складається з таких процедур і операцій: проведення кредитно-розрахункових операцій; проведення логістичних операцій; проведення митного оформлення поставки товару; оприбуткування товару; прийняття рішення щодо подальшого використання товару. Для міжнародних транспортних компаній забезпечуючий етап бізнес-процесу є важливою ланкою просування своїх продуктів на міжнародних ринках. Цей етап розглядається з двох аспектів: 1) забезпечення поставки вантажів, що перевозяться повітряним шляхом; 2) здійснення зовнішньоекономічних бізнес-процесів щодо ввезення та вивезення пасажирів як експорту та імпорту послуг. Забезпечуючий етап передбачає здійснення логістичних дій щодо супроводу вантажу як матеріального потоку протягом всього маршруту його транспортування. Всі авіакомпанії, що здійснюють перевезення у міжнародному середовищі використовують логістичний підхід до організації таких перевезень. В Україні є така авіакомпанія, що забезпечує авіаційну техніку двигунами для літаків та гвинтокрилів, вона називається АО «Мотор Січ». Це компанія, що є виробником двигунів, з одного боку, та авіатранспортна компанія – з іншого. Забезпечення авіаперевезень є основною діяльністю даного товариства. АТ «Мотор Січ» - це одне з найбільших у світі та єдине в Україні підприємство з розробки, виробництва, випробування, супроводу в експлуатації та ремонту двигунів для літаків та гвинтокрилів. Виготовляє та обслуговує 55

типів і модифікацій двигунів для 61 видів літаків та гвинтокрилів різного призначення, які експлуатуються у 106 країнах світу [4].

Звернемо увагу, що у тих організаціях, де зовнішньоекономічна діяльність ведеться у значних обсягах, є стійкою та цілеспрямованою, має споживчу цінність, доцільно розглядати її як єдиний бізнес-процес. Ми вже зазначали, що діяльність авіатранспортних підприємств є зовнішньоекономічною, оскільки передбачає перевезення вантажів між країнами, виступаючи забезпечуючими організаціями для експортно-імпортних операцій суб'єктів господарювання з різних країн світу. І, з іншого боку, авіатранспортні підприємства перевозять пасажирів, здійснюючи міжнародні послуги транспортування окремих індивідів та їх груп при міжнародних поїздках. І якщо бізнес-процес вантажоперевезення літаками вкладається у систему бізнес-процесів контрагентів з зовнішньоекономічних операцій, тобто вантажоперевезення є складовою забезпечую чого етапу бізнес-процесу експортно-імпортних операцій, то перевезення пасажирів є окремим бізнес-процесом зі своїм входом і виходом, а саме:

- Підготовчий етап бізнес-процесу передбачає такі дії пасажирів та авіаперевізника: пошук оптимального перевізника за обраним географічним напрямком; викуп білету, що забезпечує таку якість перевезення, яка відповідає потребам даного пасажирів; підготовка пасажирів до перевезення (ручний багаж, формування основного вантажу, який рухається у багажному відділенні, можливість при дбати товар у системі дьюті-фрі);

- Основний етап передбачає, що пасажир має прибути за 2 години в аеропорт відправлення, одержати місце в салоні, пройти check-in, розміститися в салоні літака відповідно до одержаного білета та пройденої реєстрації, зрештою здійснити за допомогою даної авіакомпанії переліт в певну географічну місцевість;

- Забезпечуючий етап передбачає надання послуг стюардів, харчування під час перельоту, проходження митного контролю та прикордонного контролю при від'їзді з пункту відправки та приїзді у пункт призначення.

Проаналізовано, що будь-який вид зовнішньоекономічної діяльності (чи з транспортування вантажів, чи міжнародного перевезення пасажирів) супроводжується здійсненням відповідних операцій. вони обслуговують обмін матеріальними цінностями та послугами, особливо авіатранспортними. Для здійснення такого обміну треба визначитись не тільки з тим, хто буде виступати в якості експортера і імпортера, але і з тим, хто буде забезпечувати транспортування, та укласти з цією особою угоду (контракт), виконати її, отримавши чи поставивши обумовлений товар (послугу). При цьому кінцевий результат залежить від праці менеджерів, що працюють на авіатранспортних підприємствах, та вибору споживачів такого роду послуг, - а саме від того, які рішення вони приймають щодо надання та одержання такого роду послуг, як організовують виконання цих рішень, як мотивують виконавців окремих операцій, як контролюють увесь процес із надання авіатранспортних послуг у міжнародному середовищі [3].

Визначено, що в цілому вибудовування зовнішньоекономічної діяльності авіатранспортних підприємств як ефективного бізнес-процесу має

відповідати таким принципам [2]:

1.Орієнтація авіатранспортного підприємства на клієнта (необхідно розуміти потреби іншої сторони, намагатися задовольнити очікування іноземних на національних споживачів транспортних послуг щодо якості послуги, ціни, процесу реалізації послуги);

2.Залучення працівників авіакомпанії у розробку та описання бізнес-процесу, сприяння творчому зростанню учасників процесу і підтримка внесених ними інноваційних ідей;

3.Процес-орієнтований підхід до організації авіатранспортних перевезень (вихід одного процесу (отримання білету для індивідуального пасажирів та укладання контракту на перевезення) формує вхід іншого процесу (підготовчий етап зовнішньоекономічного процесу));

4.Системний підхід до управління (виявлення й організація взаємодії всіх елементів процесу для досягнення поставленої мети – якісного перевезення, - що сприяє підвищенню результативності і ефективності авіатранспортного підприємства);

5.Глибокий аналіз результатів дослідження ринку, ефективності зовнішньоекономічних операцій і постійне внесення змін з метою поліпшення окремих елементів «авіаційного» бізнес-процесу.

Висновки

Проведене дослідження дозволяє зробити певні висновки, підтвердити деякі існуючі положення, які стосуються впливу бізнес-процесів на ефективність зовнішньоекономічної діяльності авіатранспортних підприємств України. Зокрема, кожний аспект зовнішньоекономічної діяльності характеризується особливим бізнес-процесом, який має певні загальні риси (підготовчий, основний та забезпечуючий етапи). Принципи ефективного бізнес-процесу відповідають загальним тенденціям ведення зовнішньоекономічних операцій в Україні. Авіатранспортні компанії мають забезпечити ефективний бізнес-процес щодо міжнародних перевезень і вантажів і пасажирів, від чого залежатиме ефективність всієї транспортної системи нашої держави.

Список літератури

1.Голдрат Э.М. Цель. Процесс непрерывного улучшения. Цель – Дело не в везеньи. Кейсы о внедрении ТОС / Э. Голдрат, Д. Кокс. – К.: ЗАО «Максимум», 2005. – 776с.

2.Робсон М. Практическое руководство по реинжинирингу бизнес-процесов : пер. с англ. / М. Робсон, Ф. Уллах. – М.: ЮНИТИ-Дана, 2003. – 222с.

3.Чайка Г.Л., Остапенко Т.Г. Праця менеджерів з управління зовнішньоекономічною діяльністю як бізнес-процесом / Г.Л. Чайка, Т.Г. Остапенко // Зовнішня торгівля: право та економіка. – 2009. - № 5 (46) – С. 9-14.

4.Mejdynarodnie_avialinii_Ukraini: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.file.liga.net/company/2286.html>

*V. Marchuk, Ph.D., associate professor, Y. Remyha, postgraduate, assistant,
R. Kolomiets, student
(National Aviation University, Ukraine, Kyiv)*

INNOVATIVE DEVELOPMENT ENTERPRISES: PROBLEMS AND PROSPECTS

Main problems and prospects of innovative development companies in the current economic conditions using technology of continuous information support products life cycle have been considered.

Modern approach to lifecycle (LC) management technology products brings new requirements for the development of innovative enterprises, which requires a radical revision used in domestic management practice methodological tools and mechanisms of its development. Implementation and effective use of modern IT-management to ensure rapid response to business changes in external competitive environment enhance organizational flexibility and agility of industrial and economic systems, focusing on solving strategic tasks during its operation and development.

To enhance organizational and technological potential of Ukrainian aviation industry except to increase investment in technical retooling of enterprises accelerate implementation processes create products and systems promoted products (CALS-technologies) to provide building integrated information and communication systems management with functions adapt structurally technological procedures of products and other management functions [1].

It should be noted the development and implementation problem of integrated logistics support lifecycle technology products, which is seen as a means of enhancing international competitiveness and export development not only for civil and military aircraft, as well as any high-tech product content. Experts predict that countries that won't possess these technologies by 2015 can be fully driven not only from the international aviation market, but also in all markets complex, high technology products [2].

Special requirements in the methodology of integrated logistics support require the specific technologies development for solving CALS-strategy by automating and reengineering business processes within the virtual enterprise. The achieve directions may be different, but they are determined performance developed and implemented approaches and technologies within the methodology of integrated logistics support.

Ukraine's backlog in the information field threatens the loss of its traditionally strong position in key areas of fundamental and applied sciences and knowledge. Without the implementation of state policies on the concentration of available country's scientific and technological potential and the establishment of national innovation systems, and the inclusion of domestic enterprises and organizations in international organizations that coordinate the use of CALS-technologies, Ukraine will not be able to reach a qualitatively new stage of social

development (stage of information society) and to successfully integrate into the global economy.

CALS-technologies implementation requires to perform complex organizational, technical and other work, but the primary problem still remain state support and development of the legal framework, teaching materials, which by law is the basis of new ways and means of information exchange.

The technical problems include:

1. Development of an integrated enterprises information environment, which will be kept information about products and data about the enterprises. Information integration processes will be achieved through the use of public databases that enable more effective and widely to solve the problem, functions and processes at all stages of the products LC, namely, development and product design, technological preparation of production planning and production control, logistics.

Typically, the total database consists of three sections: legal background, long-term and current. In the referenced section stored information objects that contain information about construction materials, component parts and standard parts of production, the standard calculation methods, state, international and domestic standards and other regulations. Summary of reference section is updated as new and cancellation of existing regulations. In the long section stored information objects that contain data accumulate personal experience company. Its section is updated and supplemented if necessary, creating new technical solutions. In the actual section (apparently the largest volume and most complex in structure) stored information objects that contain information about products that are at different stages of LC.

Total base company consists of sections: economy and finances, external relations companies, industrial and technological enterprise environment, system quality, informational links with the processes of technological and organizational and economic production preparation, and production (including shipping processes and finished product transportation).

As input data used information contained in an integrated information environment and information objects are generated during the process, returned in an integrated information environment for storage and subsequent use in other processes.

Thus, a set of databases that are part of an integrated information environment provide all information necessary processes product LC.

2. Formation of a common information space (Integrated Information Environment) high-tech industries, which include businesses and organizations through the use of ISO 10303 (STEP - Standards for the Exchange of Product Model Data), which is a key technology product data description for the world market. This standard provides a description of the physical and functional parameters of the product throughout its LC, and effective exchange of information with partners, customers and suppliers worldwide.

3. Development of an integrated information security system at the enterprise level and in its interaction in cooperation with other companies. Nowadays, technical information security is an integral part of Ukrainian national security in the information field and is presented as a measure aimed at providing

engineering activities confidentiality, integrity and availability of information in computer systems and facilities information activities. Development of an integrated information security system should be implemented on the basis of the state standard DSTU 3396.1-96 Ukraine "Protection. Technical data protection. The order of the work".

4. Providing electronic digital signature in the exchange of electronic documents. Regulatory and legal framework to address its problem is the Law of Ukraine "About an electronic digital signature" (2004), which clearly defined concept, scope and use of legal force of electronic digital signature. Legal validity of electronic documents signed with electronic digital signature is equivalent to the legal effect of the document on paper with the handwritten signature of eligible persons and sealed.

5. Adjustments to existing standards requirements "Single system design and technological documentation" (ESKD, ESTD) to modern ways of presenting information and the use of concurrent engineering to reduce the time and cost of designing. To solve this problem, install the legitimacy of the use of electronic engineering design and technical documentation in enterprises and organizations, management and access by all LC participants.

6. Selection and justification of basic models and principles of technology configuration management products, as one of the most effective mechanisms for integrated logistics support LC technology products. Its technology will provide documentation of all data about product tracing all the steps associated with making changes to the structure, composition and design of the individual components of the product. It allows at any time to reproduce the process of making a product copy with warranty receipt of the required characteristics.

7. Development of an electronic maintenance and repair documentation. Creation and use of such documentation at all stages of the product LC and its information support will reduce costs and shorten the time in research and development product samples, improve system operation and maintenance, form a single information space "customer-developer-manufacturer", reduce the cost of developing, publication, distribution and storage of technical documentation.

8. Development of the basic provisions the infrastructure organization based in customers, monitoring technical state of prognosis estimation needs to supply spare parts for the maintenance and restoration of their disability.

The organizational problems include:

1. Development the Ukrainian public policy on the implementation of CALS-technologies. It is necessary to create a public body that would coordinate the work and provided necessary assistance to businesses and organizations implement CALS-technologies. Effectiveness of such bodies brought in the United States (American Industrial CALS-technologies Management Board), in Great Britain (United Kingdom Industry CALS Council), Europe (European Industrial CALS Group), Japan (Industrial CALS Forum) and others.

2. Creating the company specialized unit to implement CALS-technology.

The main economic problems include:

1. Lack of funds for enterprises sufficient to

a) development the IT concept and strategy and its application technical equipment;

b) acquisition of modern computer technology, operation of CALS-technologies and purchase special software;

c) implementation of international and national standards in the field of CALS-technologies.

2. Lack of funds to state sufficient to

a) development of national standards for CALS-technologies;

b) introduction of software and hardware bases certification and training industry and national standards that summarize experience in implementing software and hardware for the formation and operation of integrated management systems;

c) establishment the training specialists system in designing hardware and software complex, as well as experts who will engage in the implementation of CALS-technology enterprises.

It is clear that the introduction of CALS-technologies technical and organizational issues intersect with economic and human: solving technical problems is impossible without extensive work in the field of training in IT and constrained lack of financial and material resources, lack of consistency in training methods and creation efficient organizational structure, therefore necessary to resolve all issues in the complex.

Conclusions

Innovative enterprises development in our country due to the necessity constant improvement and maintenance of products competitiveness. But, it is necessary to be aware that the growing competitiveness result not all innovations, but only those that are targeted to new markets and accompanied by original designs. These innovative technologies certainly applies continuous information technology support LC products, the international experience of which goes back several decades and shows significant benefits that are enterprises and the state of their implementation.

Possible confidently assert that the situation in Ukrainian enterprises, especially that produce high-tech products, products that are moving into international markets, demands for early use of experience and introduction fully CALS-technologies. For this purpose, as stated in this article, there is no other way but to deal with organizational, economic, technical, personnel and other problems.

References

1. Розпорядження Кабінету міністрів України від 27 грудня 2008 р. N 1656-р, «Про схвалення Стратегії розвитку вітчизняної авіаційної промисловості на період до 2020 року»
2. Клочков В.В. CALS-технологии в авиационной промышленности: монография / В.В. Клочков. – М., 2008. – 122 с.

РИЗИКИ ПІДПРИЄМСТВ В МІЖНАРОДНОМУ МАРКЕТИНГУ

Розглянута класифікація, аналіз, оцінка та методи контролю ризиками в міжнародному маркетингу.

Перш ніж прийняти рішення про доцільність виходу на зовнішній ринок, підприємство повинно оцінити можливий ризик і власну здатність діяти в глобальному масштабі. Потім фірма повинна визначити цілі і стратегії власного міжнародного маркетингу.

Розробляючи конкурентні стратегії підприємства слід враховувати, що комерційна діяльність завжди пов'язана з ризиком. Розрізняють статичний ризик, тобто небезпека втрат реальних активів, і динамічний ризик - ризик непередбачених змін унаслідок тенденцій ринкової ситуації.

Ризики в міжнародному маркетингу прийнято поділяти на дві великі групи.

Непередбачувані: непереборна сила (форс-мажор), втручання держави, ризики кон'юнктури ринку.

Передбачувані: політичні (включаючи деякі соціальні ризики), фінансові, ризики операцій зовнішньоторговельної діяльності (зовнішньоторговельний ризик), ризики виробничої діяльності (виробничий ризик), науково-технічні, інфляція і інші макроекономічні фактори.

При виході господарських суб'єктів на світові галузеві ринки, зазначені види ризиків можуть модифікуватися і значно посилюватися, насамперед, під впливом зарубіжної середовища. В результаті цього у світовій торгівлі з'являються такі види ризиків.

Господарсько-правові ризики пов'язані з національними відмінностями в законах та інших нормативних актах, які регулюють зовнішньоекономічну діяльність.

Політичні ризики пов'язані зі зміною політичної ситуації в тій чи іншій країні. Наприклад, прихід до влади нового уряду і введення їм обмежень на експорт, імпорт, ембарго на товари і т.д.

Ризик країни - ризики, пов'язані з інвестиціями в конкретній країні і однакові для всіх компаній: інфляційний ризик, ризик виникнення соціальної нестабільності і т.п.

Власне міжнародні ризики. Ці ризики пов'язані з діями міжнародних економічних і фінансових організацій, які вводять нові умови торгівлі, міжнародні стандарти, режими заборонних або заохочувальних заходів в міжнародній торгівлі.

Нарешті в самій зовнішній торгівлі кожної країни особливо при експортно-імпортних операціях, їх укладенні та виконанні виникають такі ризики:

- Ризик невиконання умов міжнародного контракту (терміни поставки, невідповідність кількості, якості і т.д.).

- Ризик невиконання зобов'язань по взаємним платежах або так званий кредитний ризик.

- Валютний ризик, що виникає у зв'язку з постійним коливанням валютних курсів.
- Збутової ризик пов'язаний із коливанням попиту на експортні та імпорتنі товари в країні чи окремому сегменті зарубіжного ринку;
- Ціновий ризик виникає через постійно змінюються світових цін.
- Комерційний ризик проявляється у недобросовісності чи неплатоспроможності населення країни-імпортера і недоотримання прибутку.
- Виробничо-технічний ризик пов'язаний з неможливістю використання у виробництві куплених на світовому ринку ліцензій, патентів, «ноу-хау» або з неможливістю належної наладки купленого устаткування.

Для кожного окремого ризику можна дати оцінку його питомої ваги і оцінити його в балах. Тому можливо кількісний вимір як окремих груп ризиків, так і всього ризику по країні загалом, а також і оцінка на цій основі інвестиційного клімату, (тобто ситуації в країні з точки зору вигідності вкладення інвестицій).

Оцінка ризику об'єднує в собі результати всіх попередніх проведених аналізів ринку і самого підприємства. Метою оцінки є максимально більш раннє попередження про зміну ринкових обставин, зовнішніх причин і ситуації в макросередовищі, які мають відношення до сильних і слабких сторонах продукту.

Аналіз ризику починається з виявлення можливих джерел ризику, його причин і місць виникнення. У всіх випадках ризик пов'язаний з достатністю, або недостатністю інформаційного забезпечення діяльності підприємства. Отримана оцінка ризику є основою для вибору сценарію дій для виходу на зовнішні ринки.

При проведенні аналізу ризиків повинні бути визначені точки і місця можливої появи ризику. У цих точках визначаються тимчасові характеристики, причини і тривалість дій ризику. Підсумковим результатом кількісної оцінки ризику є побудова системи критичних значень головних індикаторів ризику. Природно, що у різних підприємств різна стійкість по відношенню до ризику. Зниженню ризиків сприяє диверсифікація діяльності підприємства, але без розпорощення коштів і ресурсів. При проведенні оцінки ризиків необхідно розглядати критерії оцінки інвестиційного клімату та тенденції розвитку ситуації.

Критерії оцінки інвестиційного клімату країни охоплюють: політичну стабільність, ставлення до іноземних інвесторів і їх прибуткам, небезпека націоналізації, девальвацію грошей, платіжний баланс, бюрократичні бар'єри, економічне зростання, конвертованість валюти, можливість судового опротестування договорів, трудові витрати і продуктивність праці наявність експертів та експертних послуг, зв'язок і транспортне сполучення, наявність місцевих менеджерів і партнерів, можливість отримання кредитів, наявність власного капіталу.

Слід чітко надавати переваги і недоліки систем оцінки інвестиційного клімату. Зокрема, важливий підбір факторів ризику і їх питомі ваги. У будь-якій системі оцінки ризиків вони не можуть бути повністю об'єктивні. Доцільно порівнювати оцінки ризику, що даються різними системами. При

аналізі чинників ризику інвестору потрібно приділити особливу увагу тим, з якими він буде стикатися найчастіше.

Сформовані до теперішнього часу системи оцінки ділових ризиків недостатньо конкретні та слабо спеціалізовані за галузями, в яких фірма має намір здійснити інвестиції. Вони в основному націлені лише на те, щоб допомогти потенційному інвестору лише на початковій стадії інвестиційного проекту.

При виході на зарубіжний ринок додатково доводиться аналізувати складні об'єкти, яких немає в ринку внутрішнього: наприклад, митне регулювання, валютні курси, баланси міжнародних розрахунків і пр. Нарешті, у міжнародній маркетинговій діяльності не можна ігнорувати політичні ризики, пов'язані з виходом на країнові ринки, вибрані національною компанією як найбільш привабливі для реалізації експортної продукції, або інші форми міжнародного маркетингу. При експорті товарів, і особливо при створенні за кордоном своїх філій, національна компанія більшою мірою ризикує втратити свої активи, ніж свого власній країні. Війни, революції або гострі соціальні конфлікти здатні призвести до руйнування виробничих приміщень, обладнання, пошкодження товарних запасів, а зміна політичної влади чревата конфіскацією майна закордонного інвестора.

Для ефективної діяльності на зовнішніх ринках необхідно творчо і дуже гнучко використовувати різні маркетингові процедури. Стандартних підходів тут не існує. Використовувати різні маркетингові прийоми слід з урахуванням кон'юнктурних коливань і прогнозу розвитку зарубіжних ринків, що склалася там комерційної практики і торговельних звичаїв, особливостей навколишнього маркетингового середовища. Особливо важливо враховувати специфіку соціокультурного середовища. Очевидно, що багато параметрів товару, байдужі покупцям однієї країни, можуть бути досить важливими для споживачів іншої країни. При укладанні міжнародних угод необхідно враховувати наслідки і визначати зони ризику в залежності від величини очікуваних втрат. К таким зонам відносяться:

- Допустимий ризик - це ризик рішення, в результаті нездійснення якого підприємству загрожує втрата прибутку; в межах цієї зони підприємницька діяльність зберігає свою економічну доцільність, тобто втрати мають місце, але вони не перевищують розмір очікуваного прибутку.

- Критичний ризик - це ризик, при якому підприємству загрожує втрата виручки; інакше кажучи, зона критичного ризику характеризується небезпекою втрат, які свідомо перевищують очікуваний прибуток і в крайньому випадку можуть призвести до втрати всіх коштів, вкладених підприємством в проект.

- Катастрофічний ризик - це ризик, при якому виникає неплатоспроможність підприємства; втрати можуть досягти величини, рівної майновому стану підприємства. Також до цієї групи відносять будь-який ризик, пов'язаний з прямою небезпекою для життя людей або виникненням екологічних катастроф.

Існують різні методи проведення маркетингового дослідження:

- Кабінетні здійснюються на основі вторинних даних і мають на меті оцінити стан митного законодавства, кон'юнктури зовнішнього ринку, тенденцій його розвитку, доступність ринку. Джерелами інформації є Інтернет, звіти,

періодичні видання. Однак кабінетні дослідження дозволяють дати тільки якісну оцінку ринку, оскільки вторинні дані можуть бути застарілими і недостовірними.

- Польові передбачають встановлення контактів з потенційними покупцями, їх анкетування, здійснення контрольних закупок аналогічних товарів. Ці методи є найбільш ефективними, але складними і дорогими.

- Пробних продажів використовується при відсутності інформації про зовнішній ринок, дефіциті часу, при реалізації нових товарів. При цьому переслідуються мета зав'язати ділові зв'язки з інопартнером. В результаті моделюється загальна ринкова ситуація по дослідженню регіональної ситуації, що не завжди коректно.

- Підтримка особистих контактів з представниками іноземних фірм на товарних біржах, виставках, ділових зустрічах, конференціях та презентаціях.

Контроль над ризиком складає істотну частину успішного міжнародного бізнесу. Ефективне управління ризиком вимагає не тільки уважного спостереження за розміром ризику, але також стратегію мінімізації збитків. Для боротьби з ризиками застосовуються відомі методи управління. Для зменшення виробничих ризиків (наприклад, невиконання планових завдань за обсягом і якістю продукції, що випускається) розробляються відповідні організаційно-технологічні заходи, що включають систему поточного і оперативно-календарного планування, систему управління якістю та інші аналогічні заходи, що мають на меті створення на підприємстві системи, що виключає невиконання планових завдань у строк та належну якість продукції. Для зниження інших ризиків розробляються адекватні заходи, головним критерієм яких є їх ефективність, тобто відношення результату (зменшення збитків або приріст прибутку) до витрат на їх здійснення. Виділяють кілька факторів, що сприяють зниженню ризику в міжнародному бізнесі: стабільна державна політика в галузі підприємництва та зовнішньоекономічної діяльності; заходи, що сприяють припливу фінансових коштів у бізнес; створення ринкової інфраструктури: інноваційних, консалтингових, маркетингових, інформаційних, аудиторських, страхових, посередницьких, кредитно-фінансових та інших фірм, що сприяють функціонуванню бізнесу; ефективна система захисту власності, в тому числі й інтелектуальної; спрощення процедури реєстрації, обліку, регулювання господарської діяльності; наявність на ринку кваліфікованих кадрів, у тому числі і в галузі міжнародного бізнесу, маркетингу; відсутність адміністративних бар'єрів та ін.

Головна проблема управління ризиками у зовнішньоекономічній діяльності підприємства полягає в управлінні ризиками, настання яких не залежить від зусиль підприємств, і які є зовнішніми.

Перераховані способи не в змозі забезпечити абсолютний захист від можливих ризиків, хоча і можуть істотно їх зменшити. Значною мірою ризики можуть бути запобігати шляхом ефективного внутрішньофірмового управління (наприклад, диверсифікацією діяльності тощо). Найбільший ефект може бути досягнутий за рахунок поєднання, комбінації різних методів управління ризиками: страхування, хеджування, застосуванням сучасних методів управління, форм і методів розрахунку у зовнішньоекономічних операціях.

ПРОБЛЕМИ РЕАЛІЗАЦІЇ ЗАХОДІВ З ПІДВИЩЕННЯ ЕНЕРГОЕФЕКТИВНОСТІ НА ПІДПРИЄМСТВАХ

Розглянуто основні проблеми впровадження енергоефективності та їх класифікація, наведено ряд заходів щодо подолання негативних факторів, що впливають на підвищення енергоефективності

Підвищення енергоефективності розглядається як центральна стратегія для сталої енергетичної системи, яка сприятиме економії витрат підприємств, скороченню емісії тепличних газів та інших забруднюючих агентів. Впровадження енергоефективних технологій зменшить залежність від імпорту і підвищить безпеку постачання енергії, необхідної для виробництва. Також, заміна імпорту палива на інвестиції в енергоефективність, сприятиме збільшенню національного виробництва та зайнятості, зокрема в будівельній, електроенергетичній та машинобудівній галузях. Нарешті, підвищення енергоефективності в середині країни, може привести до збільшення експортних можливостей для нових енергоефективних технологій.

З метою визначення переліку заходів з підвищення енергоефективності необхідно виділити проблеми, які можуть виникнути в процесі їх реалізації. Серед основних проблем при впровадженні енергоефективності можна виділити наступні: ризик, недосконалу інформацію, приховані витрати, доступ до капіталу, конфлікт стимулів та обмежену раціональність.

1. Ризик. Високі банківські ставки на кредити для інвестицій в енергоефективність можуть бути раціональною відповіддю на фінансові ризики, такі як специфічний для бізнесу ризик, загальний економічний ризик (діловий цикл, інфляція, процентні ставки, змінні курси, і так далі), потенційні зміни в урядовій політиці, цінові тенденції на ринках палива, або технічні ризики, такі як ненадійність, пов'язана з впровадженням нових технологій. Оскільки інвестиції в енергоефективність вкладені зазвичай в будівлі та устаткування обмежені для подальшого перепродажу, вони несуть вищий фінансовий ризик, тому що порівняно з акціями та облігаціями вони неліквідні й безповоротні, з обмеженими можливостями для диверсифікації ризиків.

2. Недосконала інформація. Відсутність інформації відносно можливостей енергоефективності, може привести до того, що певні витратоефективні можливості будуть втрачені. Якщо індивідууми відчувають нестачу адекватної інформації про енергоефективні проекти та технології, вони можуть обмежити інвестування в енергоефективність.

Інформаційні проблеми, що перешкоджають інвестиціям в енергоефективність, можна згрупувати в три категорії:

1) неадекватна інформація стосовно рівня і структури поточного вжитку енергії. Наявність такої інформації залежить від інформаційного змісту рахунків за комунальні послуги, наявності обґрунтованих еталонних тестів,

використання комп'ютерних інформаційних систем, часу, присвяченому аналізу інформації про споживання енергії тощо.

2) недосконала інформація відносно специфічних можливостей щодо зменшення витрат енергії в межах організації складається з двох компонентів. Один стосується того, в якому обсязі організація оцінила продуктивність енергоефективності, наприклад через аудит енергії. Оскільки результат аудиту стає відомим лише після того, як аудит був здійснений, то лише ретроспективний аналіз може дати відповідь, чи був аудит корисний. Інший компонент стосується наявності інформації щодо витрат і ефективності (продуктивності) певних технологій з енергозбереження. Оскільки витрати на пошук енергоефективних технологій можуть бути набагато вище, ніж на пошук енергоносіїв (електрика, газ, мазут тощо), вибір індивідуумів та організацій може бути упередженим щодо застосування енергоефективності.

3) інформація відносно енергоспоживання нових і відреставрованих будівель, переробних заводів, устаткування та обладнання може бути асиметричною, призводячи до несприятливого вибору, а отже і неефективних результатів. Наприклад, вартість будинку повинна відображати його енергоефективність, і якщо ця інформація є доступною лише для продавця, то потенційні покупці матимуть складність у визначенні та оцінюванні потенційного заощадження енергії.

3. Приховані витрати включають накладні витрати на управління, перерви у виробництві, заміну і навчання штату, витрати пов'язані із збором, аналізом і використанням інформації. Прихованими вони є лише для стороннього спостерігача, але не для індивідуума або організації, що ухвалює рішення.

Можна виділити три групи прихованих витрат:

1) витрати від втрати корисності, після впровадження енергоефективних проектів виникають від незадовільного функціонування впровадженого проекту, так енергоефективний процес виробництва може призвести до зростання шуму, встановлення ізоляції стін в старій будівлі сприятиме підвищенню вологості тощо, можуть виникати проблеми з безпекою, умовами праці, якістю послуг, що призведе до витрати на додаткове обслуговування;

2) витрати, характерні для індивідуальних інвестицій в енергоефективність або при виборі альтернативних варіантів - витрати на визначення можливостей, детальне дослідження і проектування, оцінку інвестицій та схвалення капіталовкладень, на визначення технічних вимог до проекту для виробників і підрядчиків, витрати на додаткове обслуговування, витрати на заміну або перекваліфікування персоналу тощо;

3) загальні накладні витрати на управління - ці витрати залежать як від чинників за межами контролю організації, що впроваджує або розглядає інвестиції в енергоефективність, так і від внутрішніх чинників, це і витрати на підбір фахівців, витрати на збір даних щодо енергоспоживання, аналіз та коригування даних, виправлення помилок.

4. Доступ до капіталу. Інвестиціям в енергоефективність можуть перешкодити неможливість залучення індивідуумами та організаціями достатніх зовнішніх коштів, внутрішні процедури бюджетування та інструменти інвестиційної оцінки.

Комерційні банки приймають рішення щодо надання коштів на проекти з енергоефективності на основі кредитоспроможності не лише проекту, але і клієнта в цілому. Якщо в цілому бізнес компанії є достатньо надійним, то головне, що необхідно зробити, щоб переконати банк профінансувати проект з енергоефективності, це скласти добре підготовлену документацію, що ґрунтується на надійних даних та прискіпливому фінансовому аналізі. Прийняття рішення про фінансування проекту спирається на економічне оцінювання – його показники фінансової звітності є індикаторами прибутковості кожного окремого проекту для компанії.

Метою економічного оцінювання є вирішення, які з інвестиційних проектів будуть з найбільшою користю використовувати кошти компанії; впевненість що кожна з інвестицій, що розглядається, принесе оптимальну кількість переваг; мінімізація ризиків компанії; створення основи для подальшого аналізу функціонування кожної інвестиції. Процес економічного оцінювання вказує ступінь фінансового оздоровлення, який може дати для компанії кожен проект; виявляє ризики та невизначеності в кожному проекті; вказує витрати і прибутки, очікувані в кожному проекті. Економічне оцінювання дає фінансові показники потенціалу кожного інвестиційного проекту, що розглядається компанією. Ці показники надалі використовуються при прийнятті рішень стосовно того, які проекти вимагають фінансування і в якій послідовності.

5. Конфлікт стимулів. Можливості від впровадження енергоефективності можуть бути втрачені, якщо дійові особи не зможуть отримати вигоди від інвестицій.

Якщо компанія орендує приміщення, ані власник, ані орендар не матимуть стимулів для інвестування в енергоефективність, тому що інвестор не зможе привласнити заощадження від зменшення вартості енергії. З одного боку, власник не інвестує в енергоефективність, тому що витрати на інвестування не можуть бути перенесені на орендаря, який отримає вигоду від інвестицій через зниження вартості енергії. З іншого боку, орендар не інвестує в енергоефективність, якщо він збирається залишити орендоване приміщення до того, як повністю отримає вигоду від зменшення вартості енергії. Цю дилему можна вирішити, якщо інвестор надасть достовірну інформацію про вигоду (тобто збереження коштів в майбутньому), що є результатом інвестицій та укладе договір з тими, хто отримає вигоду від інвестицій.

Так само, якщо відділи у великих організаціях не відповідають за їх власні витрати енергії, вони не мають жодних стимулів аби інвестувати в енергоефективність, тому що вигода від економії накопичується в іншому місці, покупець устаткування, має стимул до мінімізації капітальних витрат, але може не відповідати за експлуатаційні витрати, у тому числі витрати енергії тощо.

6. Обмежена раціональність. Через відсутність часу, уваги, або здатності адекватно обробити інформацію при прийнятті складних рішень індивідууми не приймають рішення у формі, що передбачається в класичних економічних моделях. Як наслідок, вони можуть ігнорувати енергоефективні можливості, навіть за наявності досконалої інформації та відповідних стимулів, натомість обмежена раціональність призводить до використання шаблонів. Так, приймаючи рішення про інвестиційні пріоритети, фірми можуть зосередитися на

основному виробничому процесі замість того, щоб визначити шляхи збереження енерговитрат. Також, у випадках, де розглядаються інвестиції в енергоефективні технології, прибутковість або критерії окупності мають бути такими ж, як і від основних виробничих технологій, не дивлячись на те, що економічні ризики, що асоціюються з останніми, набагато нижчі.

Визначення та розподіл за категоріями проблем реалізації заходів з енергоефективності полегшить розробку відповідних заходів з їх покращення. Ці заходи можуть бути розроблені та впроваджені як за державної участі, так і на рівні підприємств, суспільними та приватними секторами, академічними колами, навіть через дії окремих індивідуумів. Найбільш значущими з них, є наступні:

1. З метою розвитку ринку енергоефективності підприємствам необхідно отримати державну допомогу в розробці привабливих для банків проектів у сфері енергоефективності та в залученні партнерів.

2. Уряд має покращити інформування щодо доступних інвестиційних можливостей в Україні, це доведеться серйозність намірів Уряду та забезпечило б потенційним інвесторам здатність прогнозувати можливі ризики.

3. Має бути ліквідовано перехресне субсидування, впроваджено новий тарифний режим, оптимізовані адміністративні процеси і впроваджено єдиний підхід для інвесторів з метою покращення інвестиційної політики. Місцеві та іноземні компанії мають отримати рівні можливості доступу до ринку, оскільки іноземні компанії можуть бути не лише постачальниками обладнання, але й довгостроковими інвесторами.

4. Необхідно забезпечити допомогу місцевим органам самоврядування щодо реалізації проектів з енергоефективності на законодавчому рівні та в розробці та впровадженні освітніх програм в сфері енергоменеджменту.

Висновки

Енергоефективність має великий потенціал, але певні проблеми можуть знівельовати її впровадження. Ці проблеми вірогідніше можуть бути в організаціях, де частка витрат енергії в загальних витратах виробництва низька - наприклад в секторі послуг, державних адміністраціях, харчовій промисловості. І навпаки, важливість витрат енергії в енергоємній промисловості – електроенергетичній та металургійній галузях - створює економічні стимули для того, щоб знайти і використати потенціал ефективності.

Список літератури

1. Енергетична стратегія України на період до 2030 року
<http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/145%D0%B0-2006-%D1%80>
2. Закон України Про енергозбереження
<http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/74/94-%D0%B2%D1%80>
3. Проект Закону про енергетичний баланс України
http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb_n/webproc4_1?id=&pf3511=41963
4. Постанова КМУ Про затвердження Державної цільової економічної програми енергоефективності і розвитку сфери виробництва енергоносіїв з відновлюваних джерел енергії та альтернативних видів палива на 2010-2015 роки
<http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/243-2010-%D0%BF/paran14#n14>

ПРОБЛЕМИ АНТИКРИЗОВОГО ІНВЕСТУВАННЯ ІННОВАЦІЙ

Розглянуто актуальне питання опрацювання методів інноваційно-інвестиційного управління підприємством на стадії кризи.

Проблема виживання підприємств у швидкоплинному оточуючому середовищі є дуже гострою в усіх розвинутих країнах. Важливою є вона і в Україні на сучасному етапі формування ринкових економічних відносин. Підприємство, як і будь-яка система іншого походження та призначення, незалежно від форми власності, галузі та масштабів діяльності, підпорядковується циклічним законам життєдіяльності і закономірно не уникає криз. Можливість модифікуватись, переходити на вищі стадії розвитку або ж, навпаки, потрапляти у кризові становища, потребує від керівництва підприємства зміни цілей, стратегій та способів їх реалізації. Наразі необхідне наукове обґрунтування способів діагностики, розпізнавання та визначення положення підприємства на кривій його життєвого циклу. Вивчення та врахування теоретичних, практичних процесів циклічності розвитку підприємств дозволяє зацікавленим особам передбачати їх стан у майбутньому, керівникам приймати обґрунтовані управлінські рішення.

Отже, наразі важливим та актуальним постає питання окреслення проблем інвестування інновацій підприємства на стадії кризи.

Інвестування інновацій направлене на забезпечення життєдіяльності підприємства, основними параметрами якої є:

- наявність чистих активів (різниця між ринковою вартістю наявних активів та обсягами зобов'язань), що характеризується показниками фінансової стійкості;
- наявність активів для забезпечення виконання зобов'язань щодо повернення позикового капіталу та забезпечення необхідного рівня ліквідності активів, які фінансуються за рахунок позикових коштів, що характеризується показниками ліквідності;
- забезпечення фінансової рівноваги, тобто здатності до генерування грошових надходжень в обсягах та у терміни, достатні для фінансування грошових витрат, пов'язаних з операційною, інвестиційною діяльністю підприємства, що характеризується показниками платоспроможності;
- забезпечення беззбитковості або досягнення цільових показників господарсько-фінансової діяльності відповідно до поставлених стратегічних цілей підприємства, що характеризується показниками рентабельності та прибутковості.

Вірогідно, що впровадження інновацій має носити випереджаючий, профілактичний характер. Зрозуміло, що здійснення таких запобіжних заходів має здійснюватися до настання кризи.

Опрацювання і втілення інновацій, зазвичай вимагають певного інвестування. Інвестиції являють собою вкладення капіталу з метою

подальшого його збільшення. При цьому приріст капіталу повинен бути достатнім, щоб компенсувати інвестору відмову від використання наявних коштів на споживання в поточному періоді, винагородити його за ризик, компенсувати втрати від інфляції в наступному періоді.

Отже, між інвестиціями і інноваціями існує щільний нерозривний зв'язок, оскільки останні вимагають фінансування, вкладення коштів:

- у нові вироби, їх розробку (проектування), в технології їх виробництва та просування,
- підвищення кваліфікації персоналу,
- вдосконалення системи управління (в т.ч. комп'ютеризації),
- вдосконалення системи маркетингу (дослідження ринку, реклама і просування товарів, логістика).

Таким чином, економічна діяльність окремих суб'єктів господарювання значною мірою характеризується обсягом і формами здійснення інвестицій. Від уміння інвестувати залежать розквіт чи занепад власного виробництва, можливості вирішення соціальних та економічних проблем підприємства, виживання у кризі.

Інновація визначається як кінцевий результат інноваційної діяльності, який одержав втілення у вигляді нового або удосконаленого продукту, впровадженого на ринку, нового або удосконаленого технологічного процесу, який використовується в практичній діяльності чи в новому підході до соціальних послуг.

Інноваційна діяльність підприємства ґрунтується на вдосконаленні та модифікації існуючих товарів, пошуку іншої сфери їх застосування, поширенні їх на інші сегменти ринку, наданні їм нових властивостей, тобто здатності краще задовольняти суспільну потребу. Це особливо нагально у період криз, як невід'ємної складової життєвого циклу підприємств і економік, адже, конкурентні переваги не є вічними, вони завойовуються та утримуються тільки за умов ефективної інноваційної політики і належної організації інноваційної діяльності на підприємстві.

Інновації містять у собі не тільки технічні і технологічні розробки, але й всі зміни, що сприяють поліпшенню діяльності фірми (нові товари, послуги, нові сприятливі умови для клієнтів, включаючи ціни тощо). Нововведення повинні упроваджуватися в міру потреби ринку, але підприємець зобов'язаний передбачати їх необхідність і доцільність для забезпечення конкурентоздатності й ризикозахищеності свого підприємства для запобігання кризовим явищам і банкрутству.

Між окремими видами інноваційної діяльності також існує відносно щільний взаємозв'язок. Технічні новинки зумовлюють передусім відповідні організаційні нововведення, а останні потребують, як правило, певних змін в економічному механізмі діяльності підприємства.

Таким чином, попит на інновації виникає внаслідок змін, що відбуваються у середовищі господарювання. Ринкова динаміка, особливо кризові тенденції у світовій та вітчизняній економіках, починаючи з 2008 року, вимагають від підприємств щоденної копіткої роботи, спрямованої на вдосконалення своєї діяльності: перехід на принципово нові, екологічно чисті,

мало- та безвідходні технології; конструювання, технічну підготовку та освоєння випуску нових видів продукції; знаходження нових способів використання існуючих ресурсів. Це в першу чергу стосується зниження матеріалоемності та енергоємності виробництв, мікромініатюризації виробів, застосування нових композитних матеріалів із заздалегідь заданими властивостями, екологічна безпека виробів для споживачів і виробництва для довкілля.

Одним з найважливіших внутрішніх факторів життєдіяльності підприємства є ефективність менеджменту, кадрове забезпечення, зокрема рівень організаційно-економічних знань засновників і керівників та рівень професійної підготовки персоналу. Чим вищий освітній і професійний рівень управлінських, інженерних, робочих кадрів, тим більше гарантій, що буде виготовлятися якісна, потрібна на ринку продукція, на яку буде збуд у запланованому обсязі. При одноосібному володінні й управлінні підприємством, його діяльність і, відповідно, тривалість життєвого циклу, щільно пов'язана з роботою конкретної людини. Строк існування індивідуального підприємства обмежений тривалістю життя приватного власника, який заснував його.

Окреслимо деякі досліджені інвестиційні проблеми формування людського капіталу в антикризовому управлінні підприємствами:

1. Інвестиціями в людський капітал називається будь-який захід, здійснюваний для підвищення продуктивності праці. Незважаючи на те, що вкладення в людський капітал є інвестиціями, оцінка їх ефективності традиційними методами інвестиційного аналізу є проблематичною.

2. Інвестувати в людський потенціал треба априорі, до настання кризи.

3. При інвестуванні фінансових ресурсів у людський капітал у керівництва підприємства виникає низка питань, пов'язаних з ефективністю таких вкладень, а саме:

- Чи окупується вкладені кошти (який ефект буде досягнуто)?
- В які строки можна чекати результату від вкладення коштів?
- У яких обсягах буде потрібно вкласти кошти?
- Які можливі варіанти інвестицій?
- Як оцінити доцільність вкладення коштів у розвиток людського капіталу?

4. Найважливішим фактором успіху у формуванні (в т. ч. інвестуванні) людського капіталу стає безперервне теоретичне й практичне навчання керівників нового типу: високопрофесійних, компетентних в економічних, соціальних і технологічних питаннях, з високим почуттям відповідальності за результати діяльності свого підприємства. А це вимагає активізації наукових досліджень в цій царині, розробки конкретних шляхів і методів реалізації кадрової політики, перебудови формування й використання кадрового потенціалу управління організаціями.

5. Найважливішою передумовою підвищення ефективності інвестицій в освіту є прогнозування потреб на ринку праці. Інвестиції індивіда у власну освіту можуть виявитися неефективними, якщо він не має у своєму розпорядженні оцінки потенційної потреби підприємств у певних фахівцях. Неадекватна оцінка компанією своїх потреб у навчанні й розвитку персоналу

також негативно позначиться на ефективності відповідних інвестицій. Прогнозування ситуації на ринку праці необхідне й державі для запобігання структурних диспропорцій на ринку праці або масового безробіття.

Висновки

1. Інвестиційно-інноваційна політика є частиною загальної політики підприємства, яка регламентує взаємодію науково-технічної, маркетингової, виробничої та економічної діяльності в процесі реалізації нововведень. Завершальною ланкою і результатом інноваційного процесу є створення певного конкурентоспроможного продукту. Проте, конкурентоспроможність залежить від ступеня новизни ідеї, взятої за основу нового продукту чи технології. В результаті вивчення теоретичних аспектів проблеми, було виявлено, що конкурентоспроможність підприємства на стадії загострення економічної кризи підприємства, галузі, держави, світової економіки в цілому, є особливо важливим показником, оскільки її підвищення забезпечує найбільш високу купівельну спроможність виробів/послуг.

2. Оскільки антикризова інвестиційна діяльність підприємства спрямована на власне створення і залучення із зовнішнього середовища таких інновацій, які б сприяли підвищенню його конкурентоспроможності, зміцненню ринкових позицій, забезпечували б перспективу розвитку, подолання криз, остільки, прямуючи до гнучкого використання своїх внутрішніх можливостей підприємство повинно забезпечувати собі технічну та економічну ефективність.

3. Дослідження (моніторинг і аналіз) інновацій, який здійснюється як у сфері інноваційних продуктів, створених суб'єктами інноваційної діяльності, так і в сфері підприємницької діяльності, дасть змогу правильно оцінити тенденції розвитку попиту і пропозиції, кон'юнктури ринку і сформулювати оптимальну науково-обґрунтовану інноваційну політику конкретних підприємств щодо реалізації інноваційних програм і проектів.

4. Аналіз існуючих методик показав, що немає єдиного підходу до визначення стадій життєвого циклу підприємства та кризи, як одного з ймовірних його етапів.

5. Подальше дослідження та вивчення процесів циклічного розвитку вітчизняних та зарубіжних підприємств дадуть можливість більш повно розкрити сутність життєвого циклу розвитку підприємства та його стадій. Особливо гостро питання стосується передкризової, кризової та посткризової стадій для конкретного підприємства, особливо в умовах глобальної (світової) фінансово-економічної кризи 2008-2012 рр.

6. Перспективним напрямком наукових досліджень вбачається визначення адаптованості деяких існуючих моделей та методик інвестування інновацій до використання в сучасних умовах господарювання українських підприємств, як провідного профілактичного антикризового заходу.

О.В. Артамонова (Національний авіаційний університет, Україна, м. Київ)

ІНТЕГРАЦІЯ ЯК ІНСТРУМЕНТ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ АВІАЦІЙНИХ ВАНТАЖОПЕРЕВІЗНИКІВ ТА ЇХ ПОСЛУГ НА РИНКУ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Розглянуто сутність інтеграції як інструменту підвищення конкурентоспроможності авіаційних вантажоперевізників та їх послуг на ринку вантажних авіап перевезень. Досліджено світовий досвід об'єднань підприємств на ринку вантажних авіап перевезень з метою підвищення їх конкурентоспроможності.

Світовий ринок вантажних авіап перевезень характеризується високою концентрацією авіакомпаній, що спричиняє загострення конкурентної боротьби між ними за обмежений обсяг попиту на їх послуги. Посилення конкуренції на ринку вантажних авіап перевезень змушує орієнтувати діяльність авіакомпаній на постійне забезпечення конкурентоспроможності як останніх так і їх послуг на ринку вантажних авіап перевезень. На сучасному етапі світового розвитку конкуренція як рушійна сила змушує підприємства постійно шукати нові шляхи підвищення якості їхньої продукції (послуг), зниження ціни, підвищення якості сервісу. В авіаційній сфері у зв'язку з дефіцитністю ресурсів постає нова проблема – ефективного їх використання, зменшення собівартості і підвищення якості послуг, що надаються.

Окремі аспекти формування якості транспортних послуг, економіки транспорту та маркетингу авіатransпортних послуг представлені в роботах провідних російських та українських вчених Костроміної Є.В., Арутюнової Г.І., Трихункова М.Ф., Кураченко Ю.П., Кулаєва Ю.Ф., Габрієлової Т. Ю., Косарева А.І. та ін. Питання аналізу та оцінки конкурентоспроможності авіакомпаній були представлені в роботах Л.Н. Конової, О.В. Коваленко, Т.Н. Шкода. Питання конкурентоспроможності підприємств, підходи до класифікації конкурентних переваг і стратегій досягнення конкурентоспроможності підприємств висвітлюються у працях багатьох зарубіжних і вітчизняних вчених Ж.-Ж. Ламбена, М. Портера, Г. Хамела, К. К. Прахалада, М. Трейсі, Вірсеми, А. М. Бранденбурга, Б. Дж. Нейлбафа, Г. Л. Азоева, А. П. Челенкова, Р. А. Фатхутдінова, А. Ю. Юданова, Р. М. Тіхонова, Н. К. Мойсєєвої, Ю. П. Аніскіна, Г. В. Осовської, Л. В. Балабанової, В. В. Холод, Г. В. Кривенко тощо.

Інтеграція є одним з головних інструментів забезпечення конкурентоспроможності авіаційних вантажоперевізників та їх послуг на ринку вантажних авіап перевезень. В авіаційній галузі інтеграція досягається шляхом об'єднання юридично самостійних дрібних фірм для забезпечення нових конкурентноздатних переваг за рахунок утворення нових науково-дослідних баз, нових інформаційних технологій, складного обладнання тощо. Авіакомпанії виробляють свій варіант інтеграції в формі альянсів, що пов'язано, в першу чергу, з необхідністю переходу на новий дорогий парк літаків (найбільшим

попитом користуються далекомагістральні лайнери з вантажопідйомністю 50-80 тон). Учасники альянсу, об'єднуючи замовлення на нові літаки, завжди можуть досягти від авіабудівних компаній більш вигідних цін. По-друге, альянс також сприятиме оптимізації використання парку ПС, стикуванню магістральних і регіональних рейсів, що дозволяє знизити ціни і значно підвищити вантажообіг. Авіакомпанії, які вступають в альянс координують розклад своїх польотів, надають термінали партнерам з альянсу, разом надають інформацію про свої послуги в комп'ютерних системах бронювання. Таким чином, альянси дозволяють швидко наростити виробничі потужності, поповнити свій парк повітряних судів, отримати комерційні права, які належать іншій авіакомпанії. Окрім того, поглинання іншої авіакомпанії, яка має свій hub, дозволяє зробити цей аеропорт фортецею, недоступною для конкурентів. Проте на шляху розвитку альянсів постає чимало труднощів, зокрема: авіакомпанії мають різні стратегії свого розвитку, неоднаковий рівень сервісу, неузгоджені розклади польотів і різні системи тарифів. Розв'язання цих проблем потребує чимало зусиль з боку працівників всіх компаній, які створюють альянс.

Таким чином, створення авіаційного ринку перевезень вантажів забезпечує добрі можливості для налагодження партнерських відносин, створення компаній і об'єднань власників всіх тих ресурсів, які є необхідними для успішного ведення цього бізнесу. Таке партнерство може приймати різні форми. В статті пропонуються різні схеми існуючих моделей співпраці, які дозволяють поєднати різні фірми з метою підвищення ефективності їх діяльності [1].

Компанія NCA, яка є однією з найбільших акціонерних компаній, де акціонерами є фірми найрізноманітнішого роду діяльності, які так чи інакше пов'язані з перевезенням вантажів, є лідером на ринку перевезень.

Рисунок 1 відображає приклад рівноправного партнерства компаній транспортної промисловості. NCA була заснована в Японії у 1978 році виключно для міжнародних перевезень. Таким чином, була створена авіакомпанія, яка здійснює перевезення у Північну Америку, Азію і Європу. Склад компанії показує, що серед основних акціонерів – найбільші суднохідні компанії, експедиторська фірма, авіакомпанія, тобто фірми, які володіють всіма ресурсами і знаннями, які необхідні для створення вантажної авіакомпанії.

На рисунку 2 наведений інший приклад співпраці, обумовлений існуванням на ринку вантажних авіаперевезень і матеріально-технічного забезпечення компанії Swiss Air Group, яка придбала 10% акцій однієї з найбільших в світі фірм, які займаються питаннями постачання, Panalpina Holding. Після цього відбулося об'єднання капіталів Air Sea Broker (відділення Panalpina Holding) та SAir Logistic (відділення SwissAir Group), внаслідок якого була утворена нова компанія Swiss Global Cargo. Це транспортне агентство має можливість користуватися послугами дочірньої фірми Swiss Cargo (перевезення комерційних вантажів на пасажирських літаках) і фірми Cargolux (вантажні B-747), 34 відсотки акцій якої належить SAir Logistic. Така схема (рис. 2) являє собою прекрасний приклад вертикальної інтеграції в сфері матеріально-технічного постачання: брокер (транспортне агентство)/оператор (авіакомпанія).

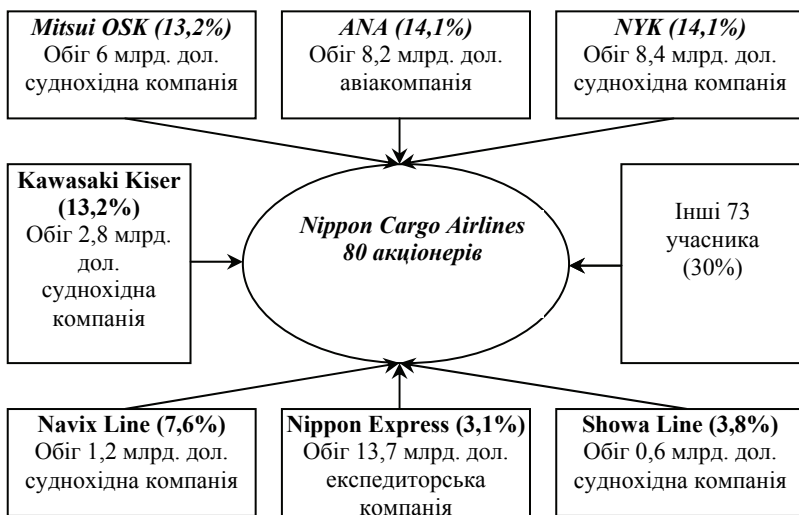


Рис. 1 Партнерські зв'язки авіакомпанії NCA

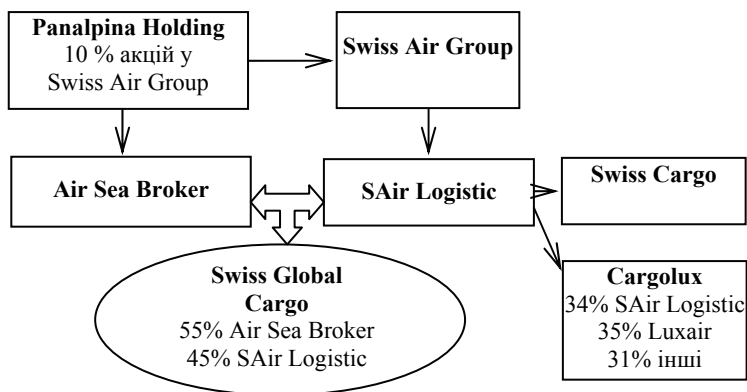


Рис. 2 Партнерські зв'язки транспортного агентства Swiss Global Cargo

Подібний приклад вертикальної інтеграції був продемонстрований компанією Federal Express, котра придбала акції брокерських компаній Caliber Logistics, RPS, Robert Express і Tower Global. Був проголошений курс на утворення унікального холдингу, в якому об'єднуються FedEx і Caliber. Основною перевагою холдингу буде забезпечення інтегрованого продажу товарів із наскрізною доставкою повітряним транспортом, в найкоротший термін, незалежно від ваги вантажу, що відкриває нові можливості для кур'єрської та експрес-пошти [2].

Ще одним прикладом стратегічного партнерства є укладання довгострокового контракту про використання потужностей нової компанії Fast Ship Atlantic Inc., який укладений між декількома фірмами. Дослідження ринку показало, що для 18% перевезень через Північну Атлантику існує необхідність підвищити швидкість доставки вантажу, навіть при збільшенні її вартості [3]. Частково ця задача може бути вирішена за рахунок розробки судна, яке буде здійснювати регулярні рейси зі швидкістю 30 вузлів між Філадельфією і Шербуром, що дозволить досягти наскрізної доставки товарів за 7-9 діб, замість 17-25 діб зазвичай. В 2007 році було акумульовано до 35% ринку вантажних перевезень. Це добрий приклад об'єднання зусиль різних фірм, які працюють на ринку перевезень.

Висновки

Отже, посилення конкуренції на ринку вантажних авіаперевезень зумовлює авіакомпанії орієнтувати свою діяльність на постійне забезпечення конкурентоспроможності як самих авіакомпаній, так і їх послуг з вантажних перевезень. Наведений у статті аналіз показує, що партнерська інтеграція створює авіапідприємству додаткові можливості підвищення якості послуг в результаті розширення співпраці незалежних організацій, установ, фірм, які виконують різні функції, а їх сумісна діяльність в єдиному логістичному ланцюгу створює синергійний ефект. Аналіз світового досвіду успішного партнерства підтверджує його перспективність. Отже, партнерські відносини і альянси – інструменти підвищення конкурентоспроможності авіаційних вантажоперевізників та їх послуг на ринку вантажних авіаперевезень.

Список літератури

1. Boeing. BC-17X: обзор характеристик, возможностей и перспектив., сентябрь 2010.
2. Звіт Panalpin за 29 квітня 2003 року.
3. Cargovision, червень 2009 року.

І.О. Куцакова, асп. (Національний Авіаційний Університет, Україна, м. Київ)

РОЛЬ МІЖФУНКЦІОНАЛЬНИХ ПРОЦЕСІВ У СИСТЕМІ УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІЧНИМИ ВІДНОСИНАМИ АВІАКОМПАНІЇ

Розглянуто основні міжфункціональні процеси авіакомпаній та їх роль у системі управління економічними відносинами авіакомпанії.

З тих пір, як провідні авіакомпанії світу стали використовувати у своїй практиці управління процесний підхід, тобто управляти не окремими структурними підрозділами, а базовими процесами авіакомпанії, актуальним є питання координації міжфункціональних зв'язків у рамках базових економічних процесів. Планування мережі маршрутів, розкладу, екіпажів, організація технічного обслуговування парку ПС, управління доходами авіакомпанії та економічне планування - все це є процесами, кінцевою метою яких є надання кінцевого продукту своєї діяльності в певний, заздалегідь запланований момент часу.

Разом з тим, існує важливий вид діяльності, що пронизує і з'єднує між собою ключові процеси і функції авіакомпанії - це міжфункціональні процеси.

Для більшості авіакомпаній можна виділити шість основних міжфункціональних процесів, що мають найбільшу важливість для успішної реалізації поставлених стратегічних цілей.

1. Процес розробки та реалізації маркетингової стратегії. Те, що розуміється під терміном «маркетинг» в авіакомпаніях, в більшості випадків є одним єдиним «Р» (promotion) з «Чотирьох «Р» типового маркетингового комплексу компанії, що діє на ринку, тобто продукт, ціна, місце, просування.

Класичні «Чотири «Р» маркетингу» поширюються принаймні на чотири або п'ять процесів, таких, як планування парку ПС, планування мережі маршрутів та управління продукцією, продажі, в тому числі управління каналами та мережею продажів, і тарифна політика авіакомпанії. Кожен з цих процесів, або структурних підрозділів авіакомпанії містить в собі аналіз споживачів «під різним кутом». З точки зору управління мережею маршрутів, вони розглядаються як «одиниця виміру» в статистичних аналізах, наприклад, при аналізі пасажиропотоку на певному напрямку. Для служби продажів клієнти певною мірою можуть бути охарактеризовані як посередники (в протилежність їх характеристиці як кінцевих споживачів).

Типовим для маркетингових служб є сегментування пасажирів у відповідності з набраними ними преміальними балами за програмою часто літаючих пасажирів (ЧЛП). До серйозніших досліджень відноситься сегментування клієнтів по всьому спектру соціально-демографічних і поведінкових критеріїв. Все це, однак, у більшості випадків є окремо взятими видами аналізу, мають обмежене значення для більшості підрозділів авіакомпанії.

Однак маркетингова стратегія може і повинна відігравати ключову роль в рамках процесу реалізації загальної корпоративної стратегії. Її основним

завданням виступає екстраполювання корпоративної стратегії в конкретні маркетингові заходи, фокусування авіакомпанії на найбільш важливих стратегічних цілях, а також інтеграція продажів і маркетингу як по функціональних напрямках, так і за географічними сегментами. Саме для цього і потрібен структурно вивіреним, упорядкований міжфункціональний процес, що має чітко виражений результат - інтегрований план маркетингу та продажів.

2. Процес управління доходами. Більшість авіакомпаній здійснюють діяльність з управління доходами шляхом вибудовування двох основних процесів:

а) Проведення аналізу показників комерційної ефективності експлуатації окремих авіаліній з точки зору загальної прибутковості мережі маршрутів. Зазвичай подібні заходи робляться через кілька тижнів або місяців після початку польотів за прийнятим розкладом, і дуже часто заходи, що стосуються внесення коригувань у розклад, вимагають певного часу на практичне впровадження.

б) Періодичних перевірок механізмів попереднього бронювання по регіонах для виявлення слабких місць в плані співвідношення розвитку доходів і бюджету. Це ще один напрямок для спільної діяльності служб продажів і маркетингу, що має своєю метою розробку заходів щодо додаткового збільшення доходів, що виступає основою для ведення більш гнучкої тарифної політики.

Найчастіше два дані процеси не скоординовані між собою не тільки за спрямованістю вимірювань (наприклад, один охоплює минулу діяльність, інший спрямований на майбутні доходи), але і по системі вимірювань їх ефективності. У нормально діючому міжфункціональному процесі у діяльності з управління доходами повинні бути задіяні такі підрозділи, як відділ розкладів, служби продажів, маркетингу, тарифів і управління доходами, які ведуть спільну роботу над показниками діяльності авіакомпанії як за минулий період часу (різні його проміжки), так і на перспективу, відбиваючи абсолютні показники прибутковості послідовно по сегментах ринку (послідовно по підрозділам). Дані підрозділи будуть спільно виробляти комплекс можливих заходів щодо забезпечення можливості отримання доходів авіакомпанією (в протиставлення просування в тарифній політиці як окремо взятої проблеми, пов'язаної з доходною діяльністю), які базуються на ясній, фактично обґрунтованій діагностиці, що показує, чому реальні показники діяльності на тому чи іншому ринку за своїми результатами відрізняються від абсолютних теоретичних показників прибутковості для даного ринку. Потім слід вживати дії, спрямовані на підвищення доходів: підвищення або зниження тарифів, варіювання провізними ємностями тощо, що повинно бути впорядковано, розвинене, збалансовано кількісно і вимагає серйозної координації при управлінні. Результатом повинні стати зміни в концепції управління доходами на основі впорядкованого аналітичного підходу, і створення узгодженої з усіма підрозділами, що беруть участь, фактичної бази для прийняття рішень.

3. Процес управління ресурсами. Незважаючи на те, що переваги інформаційних технологій (ІТ) стали очевидними за минулі кілька років,

процес управління ресурсами в авіакомпанії, такими, як наприклад, екіпажі ПС є в більшій своїй частині безперервним процесом: планування мережі маршрутів є основою для створення розкладу, типи ПС з наявного парку прив'язуються до розкладу, розклад визначає порядок ротації ПС, ротації і планування екіпажів, призначення екіпажів визначає конкретних людей для виконання польотів і т.д. Зрозуміло, в загальних процесах існують прогалини в зворотному зв'язку, але, в основному, всі ці процеси і асоційовані з ними ІТ впливають на їх специфічний кінцевий результат, який, у свою чергу, служить базою для подальших кроків управління. При цьому підході кожен складовий процес буде обмежувати рівень свободи в реалізації наступних процесів. В ідеалі, всі ці процеси повинні управлятися як єдиний. Наприклад, моделі визначення типу ПС для виконання рейсу успішно працюють в поєднанні з моделями зі створення прибутковості в розкладі, разом з швидкими повтореннями в розкладі та парку ПС. Інтегрування планування технічного обслуговування ПС, мережі маршрутів і через визначення ПС для виконання рейсу, також може привести до скорочення експлуатаційних витрат.

4. Процес управління виробничою діяльністю. Все більш зростаюча мінливість попиту в області скорочення термінів бронювання піддає тиску традиційну філософію економічного планування: намагатися прогнозувати попит на найближчі 9 - 12 місяців настільки точно, наскільки це можливо, і передбачати його мінімальні коливання на основі виконавчих підходів має ясно визначені обмеження. Приклад нового планування необхідно вибудовувати разом з розумінням того, що невизначеність зовнішнього середовища є високою та існує необхідність вибудовування гнучких процесів за короткий період часу, в цілях максимальної відповідності вимогам ринку. Це не означає, що виробнича діяльність не вимагає оптимізації стосовно до сезонних коливань попиту на авіаперевезення – сучасні системи управління доходами припускають варіювання провізних ємностей і регулярні коректування з бронювання різних класів обслуговування. З іншого боку, авіакомпанія повинна бути готова до подальшої оптимізації загального виробничого процесу на основі наявних поточних даних настільки швидко, наскільки будуть виявлені відхилення від прийнятого річного плану. Це має бути нормальний, робочий процес, а не форс-мажорні заходи з погляду експлуатаційної діяльності.

5. Процес управління надійністю. Затримки і відміни рейсів є не тільки основними причинами незадоволеності клієнтури, але також і істотною статтею витрат для авіакомпанії, як в частині оплати готелів, перебронювання, і т. д., так і в частині втрати доходів у майбутньому внаслідок зниження споживчої вірності пасажирів. Деякі авіакомпанії вирішують дані проблеми шляхом виділення додаткових ресурсів, але в даному випадку існує висока ймовірність підвищення надійності шляхом надлишкових витрат, наприклад, додавання великої кількості ПС до оперативного резерву та зменшення середньодобового нальоту на одиницю парку ПС. Управління надійністю є міжфункціональним процесом, що зачіпає цілий комплекс оперативних процесів планування. Кінцевою метою має бути створення найбільш

економічного рівня забезпечення регулярності шляхом роботи, як із структурними, так і з експлуатаційними факторами.

6. Процес управління взаємовідносинами з клієнтами (УВК). Результати досліджень, спрямованих на з'ясування того, чим же є насправді процес УВК в авіакомпанії, і на що він спрямований, можуть бути досить суперечливі - у багатьох випадках даний процес сприймається як частина процесу ІТ - інформування. У той час як ІТ - інформування може грати роль ключового допоміжного процесу, процес УВК є найбільш важливим міжфункціональним процесом. Введення можливих даних про клієнтів у базу і оперування ними за допомогою наявних програм обробки не принесе суттєвих результатів, оскільки є лише складовою частиною завдання. Навіть у випадку, коли дані ефективно використовуються для здійснення тих чи інших цільових програм, базуються на поведінці, потенційних можливостях та вподобаннях пасажирів, все вищеназване складає лише одну частину від наявного в даній області потенціалу. Більш науковий, змістовний підхід до процесу УВК повинен включати в себе скоординований менеджмент усіх точок дотику пасажирів і авіакомпанії на всьому циклі послуги з перевезення, що надається. Існує велика кількість можливих рішень, які повинні прийматися і виконуватися персоналом авіакомпанії, що безпосередньо працює з пасажирями в різних підрозділах і на різних етапах процесу надання пасажирю послуги з перевезення.

Висновки

Вдосконалення систем управління міжфункціональними процесами авіакомпанії може стати стійкою конкурентною перевагою і внести істотний внесок у сприйняття менеджментом самої суті діяльності керованих підрозділів. Разом з тим необхідно чітко розуміння, що запропонований метод не є заміною корпоративної стратегії, так само як тарифної політики і позиціонування на ринку.

Список літератури

1. Андреев, А. В. Совершенствование управления межфункциональными процессами как способ достижения конкурентного преимущества авиакомпании / Научный вестник Московского государственного технического университета гражданской авиации. – 2005. - № 88. - с.115-120
2. Кожуров Игорь Николаевич. Организация, методика внутреннего контроля в авиакомпаниях: диссертация кандидата экономических наук : 08.00.12.- Москва, 2008.- 204 с.

Т.Б.Мельниченко, Л.В. Морозова, К.В. Станкевич
(Національний авіаційний університет, Україна, м. Київ)

ОПТИМІЗАЦІЯ БІЗНЕС-ПРОЦЕСІВ НА АВІАПІДПРИЄМСТВАХ

Розглянуто основи процесного підходу, бізнес-процесів для оптимізації управління авіапідприємствами. Визначено, що на підприємствах, взагалі, необхідно впровадити міжнародний стандарт якості ISO 9001 завдяки чому опис бізнес-процесів буде оптимальним. У цьому сенсі рекомендуємо починати з процесів управління документацією

Процесний підхід, розроблений Робертом Капланом та Робіном Купером, ґрунтується на тому, що цінність (вартість) любого підприємства складається з внутрішніх бізнес-процесів.

Бізнес-процес – це набір дій, що перетворюють деякі вхідні дані в деякі вихідні дані, за допомогою застосування певних ресурсів і під певним управлінням.



Рис. 1. Схема бізнес-процесу

У кожній компанії мають місце бути ряд бізнес-процесів. Це можуть бути процеси продажів, закупівель, ряд виробничих процесів, процеси діловодства, процеси управління, і багато інших.

Основні бізнес-процеси є рушійною силою стратегії підприємства. Опис і моделювання бізнес-процесів допомагає описати і змодельовати, яким чином стратегія може бути реалізована. Підприємство повинно визначити основні бізнес-процеси, що виділяють її серед аналогів і є найбільш важливими з точки зору споживної цінності для клієнтів. Постійне вдосконалення основних бізнес-процесів підвищує ефективність підприємства і визначає її конкурентоспроможність

Слід зазначити, що відповідно до методології управління підприємством на базі системи збалансованих показників основні внутрішні бізнес-процеси розділяються на чотири блоки:

- операційний менеджмент
- взаємини з клієнтами
- інновації
- внесок у розвиток суспільства

Кожен з основних бізнес-процесів операційного менеджменту ділиться на безліч підпроцесів.

Управління бізнес-процесами, орієнтованими на високу ефективність і продуктивність, дозволяє підприємству зробити клієнтам привабливу пропозицію споживної цінності.

Кожен з основних бізнес-процесів управління взаємин з клієнтами також ділиться на безліч підпроцесів. Так, наприклад, бізнес-процес "вибір клієнтів" означає процес визначення найбільш вигідних для підприємства клієнтів, процес розробки пропозиції споживної цінності, процеси створення іміджу товарів і послуг, привабливих саме для цих клієнтів.

Для того, щоб мати стійку конкурентну перевагу, підприємство повинно не зупинятися на досягнутому, а постійно працювати над інноваціями товарів, послуг, технологій, процесів. Вдалі інновації сприяють залученню покупців, розширенню клієнтської бази і зростанню прибутку.

Незалежно, в якій галузі функціонує підприємство, воно повинно постійно підтверджувати своє право на виробництво і продаж товарів і послуг. Підприємство управляє регулюючими і соціальними процесами по декількох напрямках: довкілля, безпека і здоров'я, працевлаштування та інвестування в суспільство.

Системний підхід до управління, заснований на управлінні бізнес-процесами, дозволяє підприємству реалізувати стратегію максимально ефективним способом.

З точки зору автоматизації, дуже добре, коли підприємство вже замислилося про опис бізнес-процесів. Ще краще, коли на підприємстві впроваджена і підтримується система менеджменту якості (за міжнародним стандартом ISO 9001), яка несе в собі підхід з позицій процесу, і має на увазі повний опис виділених на підприємстві бізнес-процесів. Інакше будь-який проект по автоматизації повинен починатися саме з цього: виділення і опис бізнес-процесів, що автоматизуються.

Саме тому, фахівці з автоматизації, беруть участь і у виділенні, і в описі, і в оптимізації бізнес-процесів для усіх рівнів підприємства. Навіть ідеально побудований і описаний бізнес-процес з часом потребує реорганізації. Адже з часом міняються умови праці, підключаються нові робочі місця, виникають нові процеси (технології), міняється кількість учасників процесу, втрачаються налагоджені зв'язки. Внаслідок цього можуть виникати конфлікти, значно сповільнюється виконання бізнес-процесів, знижується якість вихідних даних, і у результаті – знижується прибуток підприємства.

Стає очевидною необхідність в перегляді і оптимізації бізнес-процесів: аналіз (опис моделі "як є") і оптимізація - побудова моделі як буде. Та ж сама ситуація виникає, коли перед підприємством встає питання про автоматизацію своєї діяльності (цілком або по рівнях).

Вчасно проведена оптимізація бізнес-процесів дозволить:

- понизити тимчасові витрати;
- понизити операційні витрати;
- підвищити керованість підприємства;
- підвищити якість обслуговування клієнтів;
- досягти цільових показників;

Це у свою чергу спричиняє за собою:

- зниження собівартості продукції і послуг;
- підвищення привабливості для клієнтів;
- прискорення ухвалення рішень (швидка реакція на зміни);
- підвищується конкурентоспроможність і стійкість підприємства.

Оцінюючи плюси і мінуси, не слід забувати, що бізнес-процеси кожного підприємства взаємозв'язані, і зміни в одному з них можуть спричинити зміни в інших. Перш ніж планувати об'єм змін, треба оцінити, чи готова підприємство впроваджувати зміни. Краще почати з невеликого бізнес-процесу, що не вимагає великих матеріальних і моральних витрат, поступово привчаючи співробітників до нововведень, чим поставити амбітні плани і врешті-решт розчаруватися, настроїти персонал проти яких-небудь змін надалі.

У цьому сенсі рекомендуємо починати з процесів управління документацією (за міжнародним стандартом ISO 9001). Часто тільки оптимізація документообігу дозволяє істотно поліпшити якість процесів. Крім того, навчившись бачити місця потенційних поліпшень в процесах документообігу, легко можна транслювати цей досвід на інші бізнес-процеси компанії.

«1С: Документооборот 8» значно спрощує процес управління документами, оскільки в комплексі вирішує завдання автоматизації обліку документів, взаємодії співробітників, контролю і аналізу виконавської дисципліни:

- централізоване безпечне зберігання документів;
- оперативний доступ до документів з урахуванням прав користувачів;
- реєстрація документів;
- перегляд і редагування документів;
- контроль версій документів;
- робота з документами будь-яких типів: офісними документами, текстами, зображеннями, аудіо- і відеофайлами, документами систем проектування, архівами, додатками і так далі;
- повнотекстовий пошук документів за їх змістом;
- колективна робота користувачів з можливістю узгодження, твердження і контролю виконання документів;
- маршрутизація документів, що настроюється по кожному виду документів окремо;
- автоматизоване завантаження документів з електронної пошти і із сканера;
- облік і контроль робочого часу співробітників.

Узагальнюючи результати дослідження з питань оптимізації бізнес-процесів підприємства, враховуючи шляхи підвищення фінансової стійкості та конкурентоспроможності авіапідприємств необхідно визначити та автоматизувати бізнес-процеси на всіх рівнях і в цілому на підприємстві. Перший крок – покращення процесів управління документацією для чого доцільно використовувати міжнародний стандарт ISO 9001.

*О.М. Афоніна, аспірант
(Національний авіаційний університет, Україна, м. Київ)*

СКЛАДОВІ ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВА

Розглянуто сутність та складові потенціалу підприємства через обґрунтування блочно-модульної, функціональної структуризації. Вартісна складова потенціалу.

У ринкових умовах ефективна діяльність підприємства потребує формування та раціонального використання наявних ресурсів, завчасного реагування на зміни зовнішнього середовища. Саме тому формування оптимальної структури потенціалу є невід'ємною складовою діяльності керівного складу підприємства.

Термін «потенціал» походить від латинського слова «*potentia*» й означає «приховані можливості», які в господарській практиці завдяки праці можуть стати реальністю. Поняття «потенціал» розуміють як наявність ресурсів в економічного суб'єкта, їхню оптимальну структуру, що їх суб'єкт вміло та раціонально використовує для досягнення поставленої мети [3, с. 7].

Потенціал підприємства – сукупність ресурсів, які визначають його можливості здійснювати у майбутньому виробництво товарів і послуг, одержувати доходи і прибуток, а також можуть бути використані підприємством для досягнення певних цілей.

Оптимальна структура потенціалу повинна мати мінімальну кількість компонентів, але, разом з тим, вони повною мірою повинні виконувати задані функції. Існує кілька можливих підходів до структуризації потенціалу підприємства: блочно-модульна структуризація та функціональна структуризація.

Залежно від специфіки підприємства в його внутрішній структурі виділяють наступні функціональні області: маркетинг, виробництво, кадри, менеджмент, фінанси, інформацію, наявність яких обумовлює необхідність функціональної структуризації потенціалу підприємства. У рамках кожної функціональної області формується свій внутрішній потенціал, який умовно можна структурувати на об'єктний і суб'єктний [1].

Об'єктні складові пов'язані з матеріально-речовинною та особовою формою потенціалу підприємства. Вони споживаються і відтворюються в тій чи іншій формі в процесі функціонування. До них належить: інноваційний потенціал, виробничий потенціал, фінансовий потенціал та потенціал відтворення [6].

Інноваційний потенціал – сукупні можливості підприємства щодо генерації, сприйняття та впровадження нових (радикальних і модифікованих) ідей для його системного технічного, організаційного та управлінського оновлення.

Виробничий потенціал – наявні та приховані можливості підприємства щодо залучення та використання факторів виробництва для випуску

максимально можливого обсягу продукції (послуг). Його треба також сприймати як сукупність ресурсів, що функціонують і здатні виробляти певний обсяг продукції. Тому виробничий потенціал є поліструктурною системою. До його складу входять: потенціал землі та природно-кліматичні умови; потенціал основних фондів; потенціал оборотних фондів; потенціал нематеріальних активів; потенціал технологічного персоналу.

Фінансовий потенціал – обсяг власних, позичених та залучених фінансових ресурсів підприємства, що ними воно може розпоряджатися для здійснення поточних і перспективних витрат. Головною складовою фінансового потенціалу є інвестиційний, тобто наявні та приховані можливості підприємства для здійснення простого і розширеного відтворення. Відтворення потенціалу підприємства – це процес безперервного відновлення всіх його складових. Просте відтворення потенціалу підприємства здійснюється в незмінних обсягах для відновлення спожитих факторів виробництва і забезпечення безперервності його функціонування. Розширене відтворення потенціалу підприємства передбачає кількісний та якісний розвиток виробничих факторів та інших складових потенціалу, котрі забезпечують вищу результативність його діяльності [5].

Під потенціалом відтворення слід розуміти сукупність матеріально-технічних, нематеріальних, фінансових та інших ресурсів капіталу, які перебувають у розпорядженні підприємства або можуть бути додатково залучені й використані для простого чи розширеного відтворення факторів виробництва та інших складових потенціалу підприємства.

До суб'єктних складових потенціалу підприємства відносяться: науково-технічний потенціал; маркетинговий потенціал; потенціал організаційної структури управління; кадровий потенціал; управлінський потенціал. Науково-технічний потенціал – узагальнююча характеристика рівня наукового забезпечення виробництва (науки, техніки, технології, інженерної справи, виробничого досвіду, можливостей та ресурсів, у тому числі науково-технічних кадрів, які є в розпорядженні підприємства для розв'язання науково-технічних проблем.

Маркетинговий потенціал – це здатність підприємства систематизовано й планомірно спрямувати всі свої функції (визначення потреб і попиту, організація виробництва, продаж і післяпродажне обслуговування) на задоволення потреб споживачів і використання потенційних ринків збуту. У структурі маркетингового потенціалу окремо виділяють логістичний потенціал. Потенціал організаційної структури управління – це загальнокорпоративний управлінський (формальний та неформальний) механізм функціонування підприємства, який втілює в собі рівень організації функціональних елементів системи та характер взаємозв'язків між ними.

Кадровий потенціал являє собою сукупність здібностей і можливостей кадрів забезпечувати досягнення цілей довгострокового (перспективного) розвитку підприємства. Для розкриття цих здібностей і можливостей у кадровому складі виділяють групи, що грають різну роль у процесі досягнення цілей розвитку підприємства: працівники, що визначають цілі розвитку підприємства; працівники, що розробляють засоби досягнення цілей

(продукцію, науково-дослідницькі розробки, технології); працівники, що організовують процес створення засобів досягнення цілей; працівники, що безпосередньо створюють засоби досягнення цілей; працівники, що обслуговують процес створення засобів досягнення цілей [6].

Управлінський потенціал – це навички та здібності керівників усіх рівнів управління з формування, організації, створення належних умов для функціонування та розвитку соціально-економічної системи підприємства. У найзагальнішому вигляді він є інтеграцією функціонально-структурних та нематеріальних елементів.

Проте, оскільки діяльність підприємства направлена не тільки на збільшення прибутку, а й на збільшення своєї вартості, слід доповнити функціональну структуру організацію ще й вартісною функціональною областю. Це спричиняє необхідність формування потенціалу вартості. Прус Л.Р. визначає вартісний потенціал як сукупність можливостей по приросту вартості бізнесу за ефективного використання наявних ресурсів [4].

Блочно-модульна структуризація потенціалу підприємства заснована на взаємодії трьох складових, які охоплюють всі стратегічні компоненти підприємства, що дозволяють досягти поставлені цілі, та найбільш повно характеризують внутрішній стан підприємства – ресурсів, системи управління та діяльності персоналу (рис. 1) [1].

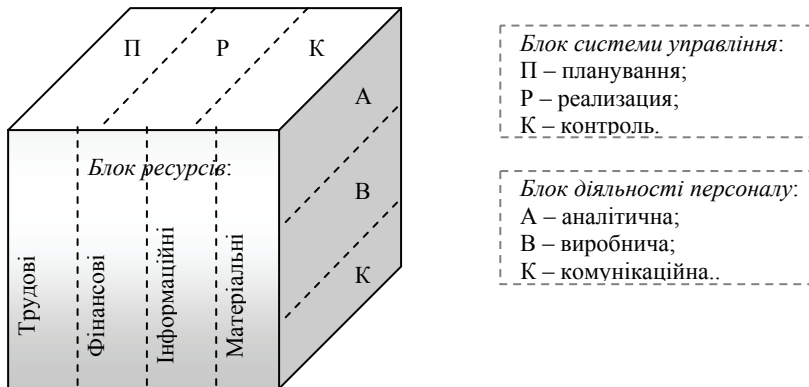


Рис. 1. Блочно-модульна структуризація потенціалу підприємства [6]

Недоліком блочно-модульної структуризації можна назвати розрізненість різних складових потенціалу. Так, блок ресурсів не включає можливості з реалізації даних ресурсів. Також стратегічний компонент «кадрові ресурси» тісно переплітається з блоком діяльності персоналу, та наявність кадрів як ресурсу не відіграє визначної ролі в оцінці потенціалу без урахування якості даного виду ресурсу, що і є характеристикою блоку діяльності персоналу. Тобто дана схема має недоліки, оскільки однакові компоненти враховані в різних структурних елементах, що ускладнює використання структуризації [2].

Відповідно до ресурсної концепції, потенціал підприємства розглядається як система ресурсів, що вступають у взаємодію й обумовлюють досягнуті результати. Поділ складових економічного потенціалу підприємства тільки за ресурсними, функціональними або структурними елементами є недоцільними з точки зору системного розгляду діяльності підприємства та реалізації можливостей з метою взаємодії окремих елементів. Михайленко В.М. та Ареф'єв С.О. вважають, що для прийняття управлінських рішень здатних забезпечити адекватне функціонування елементів внутрішнього середовища доцільно зробити три аспектну декомпозицію економічного потенціалу підприємства. Перший рівень слід розглядати як основоположні функції: соціальну, виробничо-відтворювальну, екологічну та безпекотворчу. Невід'ємним елементом економічного потенціалу є система забезпечення, яка повинна сприяти реалізації як його функцій, так і основних елементів потенціалу. Третім елементом є система забезпечення, до якої віднесено такі елементи: управлінська складова, матеріально-технічна база, інформаційно-технічне забезпечення, маркетингова складова. Кожна з цих складових повинна допомагати та створювати умови для формування та реалізації основних потенціалів [3].

Висновки

Отже, потенціал підприємства є однією з найважливіших характеристик, яка забезпечує його розвиток, утримання існуючих конкурентних переваг і створення нових. Усі види зазначених складових потенціалів можуть використовуватись або не використовуватись. Втім раціональне управління ними та формування дієвої стратегії зумовлюють досягнення поставлених підприємством цілей.

Список літератури

1. Ачкасов І.А. Конспект лекцій з курсу «Потенціал підприємства: формування та оцінювання» / І.А. Ачкасов, Т.А. Пушкар, В.Г. Федорова. – Х.: ХНАМГ, 2010. – 89 с.
2. Зеленська М.О. Підходи до формування та структуризації потенціалу підприємства [Електронний ресурс] / М.О. Зеленська // Режим доступу: <http://economy.kpi.ua/ru/node/277>
3. Михайленко В.М. Формування організаційного потенціалу розвитку економічної безпеки підприємств: Монографія / В.М. Михайленко, С.О. Ареф'єв. – Львів: Українська академія друкарства, 2010. – 224 с.
4. Прус Л.Р. Вартісний потенціал корпорації [Електронний ресурс] / Л.Р. Прус // Вісник Хмельницького університету. – 2009. – №4, Т.2. – С. 120-123. – Режим доступу: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Vchnu_ekon/2009_4_2/pdf/120-123.pdf
5. Федонін О. С., Рєпіна І. М., Олексюк О. І. Потенціал підприємства: формування та оцінка: Навч. посібник. — К.: КНЕУ, 2004. — 316 с. <http://do.gendocs.ru/docs/index-24437.html>

ПЕРЕДУМОВИ ФОРМУВАННЯ БІЗНЕС-ПРОЦЕСІВ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ТРАНСПОРТУ

У статті обґрунтовано послідовність формування бизнес-процесів на підприємствах транспорту; узагальнено типи клієнтів з позиції їхньої зацікавленості відповідними послугами, досліджено основні складові бизнес-процесів.

За сучасних умов мінливого бизнес-середовища головним завданням підприємств транспорту стає швидке реагування на зміни і відповідне впровадження адекватних заходів в організації, і веденні власної підприємницької діяльності. Аналізуючи ринок і потреби споживачів, моніторинг змін в їх перевагах і поведінці стали основними, стратегічно важливими процеси підприємства, що визначають усю подальшу його діяльність щодо створення продукту (послуг), його виробництва, доведення до споживача й одержання прибутку. З огляду на це сьогодні дедалі популярнішим стає визначення взаємозв'язків всередині підприємства на виокремленні в організації на певних підрозділах, виконуючих визначені функції, так званих бизнес-процесів, тобто процесів, що проходять через усі рівні підприємства і відповідають за будь-яку певну дію від початку і до кінця. Саме тому науковий підхід до управління (Scientific Management), розроблений Ф.В. Тейлором, є найкращим вираженням цих ідей. Він стверджував, що робота може бути виконана найбільш продуктивно, якщо розбити її на прості елементи і, якщо люди, особливо робітники, розподіляються керівниками і спеціалізуються на конкретній простій частині роботи. Він також вірив у важливу роль управління. "Тільки шляхом повної стандартизації методів, прискореного впровадження кращих досягнень і умов праці, а також посилення кооперації можна забезпечити більш швидке виконання роботи. І обов'язок дотримуватися стандартів і збільшувати кооперацію лежить тільки на керівниках". Природним наслідком цих поглядів стало поширення функціональних організаційних структур серед підприємств [1, с.5].

Процеси виділяються у вигляді об'єктів управління. Для того, щоб визначити, що входить в кожний з об'єктів, його потрібно описати або документувати. З цієї вимоги випливають наступні правила визначення розміру і кількості процесів. Єдиною метою бизнес-процесу є задоволення вимог клієнтів, яких можна розділити на п'ять різних типів: перший тип – це первинні клієнти, ті, які одержують первинний вихід; другий тип складають вторинні клієнти, що знаходяться поза процесом і одержують вторинні виходи, третій тип – непрямі клієнти, що не одержують первинного виходу, але є наступними в ланцюжку, тому пізніший за часом вихід відображається на них. Четвертий тип клієнтів – зовнішні клієнти (за межами підприємства), які одержують вихід процесу, – дистриб'ютори, агенти, роздрібні продавці, інші організації тощо. Нарешті, існують зовнішні непрямі клієнти, споживачі (п'ятий тип). Ці категорії не обов'язково присутні, кожна окремо, можуть бути

випадки, коли вони перетинаються. При необхідності перелік бізнес-процесів може змінюватись, вони можуть вилучатись і додаватись в залежності від специфіки та розміру транспортного підприємства.

Аналізуючи різні підходи до визначення бізнес-процесів, узагальнемо їх як систематизоване, послідовне, виконання логічно пов'язаних та взаємозалежних завдань (заданих в часі та просторі, з точним визначенням входів та виходів) з використанням ресурсів, що забезпечують виробничу діяльність, з метою створення послуг (продукції), яка має споживчі цінності для клієнта. Отже, бізнес-процес – це потік роботи, що має свої межі і відкривається первинними постачальниками процесу, тобто входами процесу, якими можуть виступати матеріально-технічні, енергетичні, людські та інформаційні ресурси.

Закінчується процес виходом, тобто, одержанням результату первинними клієнтами. Первинний (початковий) вхід – це вхід, на який надходять вхідні потоки від первинних постачальників, наприклад, заявка на постачання обладнання, комплектуючих та інше. Первинним входом у процесі збуту може бути одержання відділом збуту підтвердження замовлень. Первинний вихід – це вихід, на якому формується результат процесу (заради якого він існує), переданий первинним клієнтам. Первинним виходом процесу може бути щось матеріальне, наприклад, купівля нового обладнання, або нематеріальне, наприклад, одержання певної інформації або надання певної послуги. Після початку процесу в нього може з'явитись значна кількість вторинних входів. Вторинний вхід – це вхід, на який надходять ресурси, необхідні для виконання процесу, наприклад, прайслисти від потенційних постачальників необхідного обладнання. Оскільки існують вторинні входи, то існують і вторинні виходи. Вторинний вихід – це вихід, через який вторинні потоки, що не є основною метою процесу, передаються в інші процеси, наприклад, звіт про кількість понаднормового часу персоналу, як частини виробничого процесу. Визначення входів і виходів процесу дозволяє згрупувати механізми (організаційний, інформаційний, технічний), за допомогою яких процес взаємодіє з попереднім і наступним процесами; визначити відповідні ресурси, необхідні для виконання процесу (матеріальні, виробничі, інформаційні тощо) та визначити мету процесу, на досягнення якої він спрямований.

Єдиною метою бізнес-процесу є задоволення вимог клієнтів, яких можна розділити на п'ять різних типів: перший тип – це первинні клієнти, ті, які одержують первинний вихід; другий тип складають вторинні клієнти, що знаходяться поза процесом і одержують вторинні виходи, третій тип – непрямі клієнти, що не одержують первинного виходу, але є наступними в ланцюжку, тому пізніший за часом вихід відображається на них. Четвертий тип клієнтів – зовнішні клієнти (за межами підприємства), які одержують вихід процесу, – дистриб'ютори, агенти, роздрібні продавці, інші організації тощо. Нарешті, існують зовнішні непрямі клієнти, споживачі (п'ятий тип). Ці категорії необов'язково присутні кожна окремо, можуть бути випадки, коли вони перетинаються [3, ст. 4]. Отже, якщо клієнти надають перевагу високій продуктивності та інноваціям, тоді більшого значення здобувають відповідні навички бізнес-процеси, котрі створюють нові види послуг лідируючих на ринку.

Насправді підприємство має до 20 ключових бізнес-процесів, від виконання яких залежить його успіх на ринку. А загальна кількість бізнес-процесів

підприємства може досягати кількох сотень. Не існує жорстких і простих правил щодо того, наскільки широко або вузько варто описувати процеси, і підприємства можуть по-різному описувати навіть схожі процеси [4].

За функціональною ознакою виділяють основні категорії бізнес-процесів на підприємствах:

- Розробка послуг (продуктів) – охоплює процеси обробки вимог, потреб і очікувань замовників і розробки продуктів і послуг, що задовольняють цим вимогам.

- Маркетинг і збут – реклама та інші види просування послуг (товарів), ціноутворення, пакування і документація. Процеси збуту включають залучення нових і обслуговування наявних замовників, а також усі процеси, пов'язані з продажем товарів і послуг.

- Постачання – полягає у придбанні матеріалів (сировини) і послуг.

- Виробництво – процеси, що перетворюють входи, отримані від процесу постачання, у входи, що пропонуються для збуту. В обслуговуючих підприємствах включає процеси, за допомогою яких замовнику надаються послуги.

- Сервіс – усі після продажні види діяльності, що виконуються для обслуговування, ремонту, відновлення і модернізації проданих раніше продуктів або послуг. Забезпечення аналітичною інформацією для прийняття управлінських рішень.

- Доставка – процеси з перевезення і доставки послуг (продуктів) до замовника.

- Забезпечення – процеси, що забезпечують управління персоналом, юридичний супровід, відповідність вимогам охорони навколишнього середовища, охорони праці і техніки безпеки, а також утримання будівель, підготовки персоналу та інші внутрішні процеси.

Надання послуг – процес, що складається з серії невідчутних дій, які за необхідності виникають між споживачем і обслуговуючим персоналом, фізичними ресурсами, системою підприємства - постачальником послуг. Процеси виділяються у вигляді об'єктів управління. Для того, щоб визначити, що входить в кожний з об'єктів, його потрібно описати або документувати. З цієї вимоги випливають наступні правила визначення розміру і кількості процесів.

Для оцінки внутрішньої якості аналізують внутрішні процеси, згрупуванні та класифіковані за ступенем впливу на цілісність послуги (товару), як наприклад:

- 1) процеси, що мають вирішальне значення при наданні послуги,
- 2) процеси, що істотно впливають на надання послуги,
- 3) процеси, що незначно впливають на процес надання послуги,
- 4) процеси, що практично не впливають на надання послуги.

За роллю на підприємстві процеси можуть бути основними і допоміжними, побічними і другорядними. Основними є процеси поточної діяльності підприємства, результатом яких є виробництво виходів, необхідних зовнішнім клієнтам. Допоміжні процеси забезпечують ефективну реалізацію первинних. Побічними є процеси, що орієнтовані на виробництво товару та що є результатами супутніми основному виробництву підприємства і також забезпечують отримання доходу. Під другорядними, розуміють процеси, що направлені на життєзабезпечення основних та побічних процесів і орієнтовані

на підтримку їх універсальних характеристик.

За причетністю до підприємства процеси бувають зовнішніми або внутрішніми. Зовнішніми називають процес, що має вхід (зовнішні матеріальні та інформаційні ресурси) і/або вихід (трансформовані зовнішні матеріальні та інформаційні ресурси або створені на базі них нові) поза підприємством. Під внутрішнім розуміють процес, що реалізується цілком у рамках одного підприємства.

Також на кожному підприємстві, можна виокремити за значенням два основних взаємозалежних метапроцеси. По-перше, метапроцес управління бізнес-процесами чітко виявляється на підприємствах, що усвідомили необхідність і перейшли до цілеспрямованого управління своїми бізнес-процесами. Цей метапроцес спрямований на досягнення режиму відмовостійкої роботи організації; про такі підприємства кажуть, що вони працюють, «безперервно, як годинник». Під відмовостійкістю роботи підприємства вважають його здатність виконувати свої функції в режимі 24 x 365 (по 24 години на добу протягом 365 днів у році) і бути несприйнятливим до можливих відмовлень одного або декількох елементів його структури. По-друге, метапроцес удосконалення бізнес-процесів на більшості підприємств хоча й існує під тиском зовнішніх обставин, але здійснюється неорганізовано (стихийно). Лише ті підприємства, що включають удосконалення бізнес-процесів у свою стратегію, розробляють методологію і техніку здійснення змін, відслідковують їхнє впровадження й успішно переборюють бар'єри організаційних змін, можуть говорити про управління цим найважливішим метапроцесом. Виконуючи цей метапроцес, підприємство, подібно до живого організму, через саморозвиток і самовдосконалення знаходить свій власний шлях у конкурентній боротьбі.

Висновки

Отже, бізнес-процеси на підприємствах транспорту, характеризуються послідовними, цілеспрямованими і регламентованими видами діяльності (операціями, функціями), результатами якої, за допомогою впливу керівництва, з'являється кінцевий продукт або послуга. До послідовності робіт звичайно входять операції, виконані структурними підрозділами (елементами), розташованими на різних рівнях організаційної структури підприємства транспорту. Запропоновано основні складові бізнес-процесів на підприємствах транспорту. Бізнес-процес включає сукупність бізнес-операцій і групує певну кількість внутрішніх видів діяльності, що починається з одного або більше входів і завершується створенням послуги або продукції, необхідної клієнту.

Список літератури

1. Ареф'єва О.В., Луцька Т.В. Бізнес-процеси підприємств сфери послуг: фактори, формування, конкурентоспроможність: Монографія./ Ареф'єва О.В., Луцька Т.В. – К.: Вид-во Європейського університету, 2009. – 95 с.
2. Ашфорд Н., Стентон Х.П.М., Мур К.А. Функционирование аэропорта/Пер. с англ.В.И. Ноздрина. – М.: Транспорт, 1991. – 372с.
3. Виноградова О.В. Реінжиніринг бізнес-процесів у сучасному менеджменті: Монографія. – Д.: ДонДУЕТ ім. М. Туган-Барановського, 2005. – 195 с.
4. Сутнісна характеристика бізнес-процесів [Електронний ресурс]. – Режим доступу – <http://library.if.ua/book/28/1897.html>.

*Y.M. Chychkan-Khlipovka, PhD, V.A. Palamarchuk, PhD
(National aviation university, Ukraine, Kyiv)*

THE DEVELOPMENT OF PRODUCTION INFRASTRUCTURE FUNCTIONS OF AIRLINES

*The peculiarities of production infrastructure functions of airlines are studied.
Possible organizational and technological variants of maintaining by airline planned
reglements of aircrafts maintenance and repair are defined.*

The aircraft maintenance is often considered to be a part of the operation activity of the airline company, especially in the case of large aircraft fleet, or so-called “line” maintenance forms.

Maintaining the aircraft in an airworthy condition and ensuring aero technical property for supply (ATP) are belong to the infrastructure part of the air carrier’s operation activity. The airline company has to design its production infrastructure at the stage of organizational engineering, and to maintain it in accordance with industry safety requirements and provide competitive advantages in the future.

The production infrastructure on a macro level is organizationally separated enterprises, their main functions are the renovation of production capital, supporting it in working condition and modernization it; transportation, storage and product sales; communication; electrical energy industry, financial institutions, the business services sectors.

There are two concepts: production infrastructure and system production services. According to this, the production infrastructure consists of objects, which the main function is to create conditions for the progress of social reproduction through the means of production, transportation, storage and sale.

The system production services is a system which was designed to create favorable conditions for the uninterrupted resumption of manufacturing process or provision of services in a rational way.

Production infrastructure of air transport enterprises differs from production infrastructure of typical industrial enterprises. The auxiliary units ensure uninterrupted operation of the basic units and can be located at the airport territory, which can be in the part of the airline.

Production infrastructure of air transport enterprise is based on three main blocks: 1) aircraft maintenance service provided by aircraft maintenance department; 2) logistics department; 3) divisions and material objects of production infrastructure.

If we consider the structure of the costs, directly related to the cost price of air transportation, and consequently forming competitive air transport products by the price, the cost of maintenance and related processes is the second part of costs item after the aggregate exponent of leasing aircraft costs (illustration is given at the figure below).

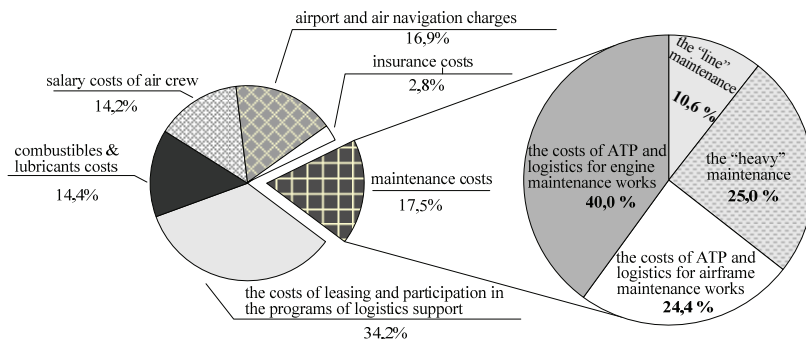


Figure 1. Typical structure of airlines direct costs

The objects of maintenance works planning in accordance with planning regulations are:

- 1) the "line" form of airframe maintenance;
- 2) ensure maintenance of avionics, components, spares and units;
- 3) the "heavy" forms of airframe maintenance;
- 4) the "heavy" forms of engine maintenance.

There was the typical structure of the world market by types of maintenance works and services in 2006 – 2011 years:

- the "line" forms of maintenance – 18 – 20%;
- ensure maintenance of avionics, components, spares and units – 20 – 25%;
- modification and improvement of airframes and engines – 6 – 7%;
- the "heavy" forms of airframe maintenance – 15 – 17%;
- the "heavy" forms of engine maintenance – 33 – 35%.

We emphasize that only the "line" forms of airframe maintenance directly related to the operational process of the airline. The rest of the forms of aircraft maintenance do not belong to the direct operating activity of air transport enterprise, so they may be infrastructural one.

The airline mainly passes the "heavy" forms of airframe and engine maintenance, repair and modification works of aircraft and supplies ATP in outsourcing. These works are related to the areas of responsibility of the aircraft manufacturer for safety, serviceability of aircraft at the stages of its life cycle. Therefore, the most part of maintenance works are assigned to the aircraft enterprise, supplier of engines or specialized service maintenance organization in the aircraft supply agreement.

Provided that, if the airline chooses the strategy of integration, the most part of maintenance work in the scope of its operation activity, it can offer implementation maintenance work to other airlines, acting as a provider of services if its infrastructure and the licenses (issued by the aircraft manufacturers) grant a permit.

An analysis of maintenance work showed that all these processes can be

implemented by different industry players – organizations or units of production infrastructure sector (manufacturers of airplanes, specialized service maintenance organizations).

The capabilities of these organizations in the implementation of maintenance and related processes are differentiated depending on their operational capabilities and priorities.

In search-based of organizational and technological scheme of aircraft maintenance, is the definition of rational combination of opportunities and constraints (exist of licenses and permits, documentation and manufacturing equipment, hangars, etc.).

At the stage of organizational engineering the airline examines two main strategic alternatives implementing of major planned routine aircraft maintenance and related processes: 1) perform the maintenance, creating its own production infrastructure (alternative “Make” maintenance processes); 2) use organizational and technological capabilities of other industry players (alternative “Buy” maintenance processes).

The alternative options of implementation of maintenance are presented in the table 1.

Table 1

The characteristics of alternative options of aircraft maintenance implementation

Companies that provide aircraft maintenance	The variants of decision making in the case of airline production infrastructure formation	
	“Make”	“Buy”
1	2	3
Aircraft manufacturers	Ensuring aircraft maintenance services requires extra additional costs. Manufacturers frequently implement the “heavy” form of maintenance, which enable to get additional income, and it is a part of the strategy in the field of post-production support aircraft’s life cycle.	It is possible to pass the implementation of services maintenance to the other structures. The “heavy” forms are implemented by aircraft repair plant (for former USSR territory). The “light” forms are implemented by the airline or a specialized service organization.

1	2	3
Operators (airlines)	The maintenance services are infrastructural in relation to direct activity. It is appropriate to form production infrastructure and ensure maintenance work on the basis of the operator in case of large aircraft fleet and air transportation volume. The powerful airline companies can become providers of maintenance services.	For budget airline company and airline company with a small and / or heterogeneous aircraft fleet it isn't appropriate to support production infrastructure for ensuring aircraft maintenance. Outsourcing is relevant for the most of maintenance works. It is necessary to choose a provider for "heavy" forms of maintenance.
Specialized aircraft maintenance service organization	The implementation of maintenance is an operating activity. There is an interest to get special status of maintenance services provider.	It is appropriate to pass a part of work to another company in case of impossibility to satisfy increasing demand.

In practice the priority criterion of selection certain variant of maintenance works implementation is to minimize the costs, searching for compromise and coordination of economic interests.

The airline company may choose the variant "Make" or "Buy" maintenance services; in the first case it is an identification and assessment of resource costs and potential income and other benefits, in the second case – transfer of maintenance services in outsourcing.

Conclusions. The purpose of development of airline production infrastructure is its transformation into a system of production service, which is integrated with the operating activities.

The problems of substantiation organizational and technological conditions of their production infrastructures are actualized before each possible executor of maintenance works implementation (the airplane manufacturer, airline and specialized service organizations) at the industry level.

This problem is particularly relevant for the airlines, as it effects on the exponent of operating activity and on the structure of operating costs.

References

1. Чейз, Ричард Б. Производственный и операционный менеджмент : [Пер. с англ.] / Чейз, Ричард Б., Эквилайн, Николас Дж., Якобс, Роберт Ф.; [Под ред. Н.А.Коржа] – 8-е изд. –М.; СПб.; К.: Изд. дом «Вильямс», 2001. – 691 с.
2. *Outsourcing Beyond Direct Maintenance.* – [Электронный ресурс]. – 7 p. Режим доступа до док.: http://www.teamsai.com/newsfiles/Outsourcing_Beyond_Direct_Maintenance_081203.pdf.

*С.К. Сыртанов, д.э.н., В.И. Челпаченко к.т.н., профессор
(Академия Гражданской Aviации, Республики Казахстан, г. Алматы)*

РАЗВИТИЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ КАК ОСНОВЫ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН.

В современной экономике Казахстана транспортный комплекс (воздушный, железнодорожный, автомобильный и автодороги, морской и речной транспорт, трубопроводный, городской электрический и метрополитен) является базовой отраслью, где занято 10% трудящихся, приходится около 20% стоимости производственных фондов, потребляется свыше 30% энергоресурсов страны. В среднем в год перевозится около 17 млрд. пассажиров и выполняется порядка 200 млрд. пасс-км, транспортируется почти 3 млрд. т. и обеспечивается 500 млрд. ткм. Годовые доходы от перевозок составляют порядка 240 млрд. тенге (1,65 млрд. долл.США).

Транспортная сеть страны состоит из автодорог с твердым покрытием (80 тыс.км), воздушных линий (свыше 50 тыс.км), магистральных трубопроводов (19 тыс.км), железных дорог (14,5 тыс.км), речных путей (4 тыс.км)

В ходе экономических реформ в Казахстане были проведены разгосударствление и приватизация собственности, демонополизация, смена типа хозяйствования, либерализация цен и условий внешнеэкономической деятельности. Законом « О транспорте в Республике Казахстан» определено, что транспорт основывается на многообразных формах собственности и все собственники транспорта равны и пользуются одинаковой защитой закона. По указанному закону государственной собственностью в Казахстане являются железные и автомобильные дороги общего пользования, включая инженерные сооружения на них, судоходные водные пути, маяки и навигационные устройства, аэронавигационные системы управления воздушным движением, сети телекоммуникаций и инженерные сети, а также метрополитен. Все остальное имущество транспортного комплекса может быть приватизировано.

Государственная политика по переходу к рыночным отношениям призвана создать для транспортных предприятий условия экономической свободы, т.е. выполнение хозяйственной деятельности в пределах производственных возможностей. Предприятия всех форм собственности стали выступать в роли самоуправляемых организаций, поэтому появилась тенденция предоставления своим производственным структурам экономической и юридической самостоятельности (мастерским, строительным участкам, диспетчерским узлам и т.д.).

Однако форсированный переход к рыночным отношениям на транспорте не принес желаемых результатов: сократились объемы перевозок, доходы и их качество, прекратилось замена морально и физически устаревшего парка транспортных средств.

В настоящий период транспортная система Казахстана представляет собой динамическую систему с доминирующими грузовыми железнодорожными

перевозками и транспортировкой нефтегазовой продукции по магистральным трубопроводам, малоэффективной работой автомобильного и речного транспорта, с большим напряжением функционирующую гражданскую авиацию. Транспортная система не располагает достаточно развитой сетью железных и автомобильных дорог, речных путей и магистральных трубопроводов.

В мировом пространстве складывается новая география международных пассажирских и грузовых транспортных потоков, концентрированных примерно на 80 направлениях (транспортных коридорах), где находится и территория Казахстана. Географическое положение страны в центре Евро-Азиатского материка предопределяют транзитные межгосударственные пассажирские и грузовые сообщения в ее воздушном пространстве и территории. В этих условиях развитие современной гражданской авиации Казахстана занимает особое место.

Гражданская авиация располагает эксплуатационным парком летательных аппаратов порядка 500 единиц. Например, в 2012 г. воздушным транспортом перевезено около 4,5 млн. пассажиров и выполнено 8 млрд. пасс- км, для сравнения железнодорожным транспортом соответственно 21 млн. пассажиров и 18 млрд. пасс-км. При этом доходы от перевозок авиацией составили порядка 125 млрд. тенге (850 млн. долл. США), а железными дорогами 70 млрд. тенге (50 млн.долл.).

В настоящее время в стране функционируют около 50 авиакомпаний и фирм, действует 21 аэропорт.

Безопасность и эффективность функционирования сети аэропортов не в последнюю очередь зависят от состояния их наземной инфраструктуры.

К основным проблемам аэропортов можно отнести :

- недостаточную техническую оснащенность значительного числа аэропортов;
- несоответствие производственных мощностей зданий и сооружений выполняемым объемам транспортной работы;
- качество обслуживания пассажиров.

Для интеграции международных аэропортов в мировую систему гражданской авиации необходимо обеспечение высокой регулярности полетов, в том числе в сложных погодных условиях. Всепогодная эксплуатация аэродромов становится возможной только при условии доведения аэродромов до уровня требований I, II или III категорий ИКАО.

Текущее состояние всей сети аэродромов в целом характеризуется:

- недостаточной оснащенностью аэродромов точными системами захода на посадку и визуальными средствами, обеспечивающими эксплуатацию в сложных метеоусловиях;
- выработкой большинством взлетно – посадочных полос установленных сроков службы с необходимостью проведения мероприятий по капитальному ремонту или реконструкции;
- моральным и физическим износом светосигнального оборудования и оборудования электроснабжения;

- непригодностью для обеспечения эксплуатации новых крупногабаритных воздушных судов большой пассажироместимости.

Для устранения этих недостатков реализуется программа по модернизации и развитию объектов наземной инфраструктуры. Из 15 аэропортов допущенных к обслуживанию международных рейсов, 9 категорированы по стандартам Международной организации гражданской авиации (ИКАО): аэропорты гг. Астана и Алматы по категории IIIА, аэропорт г. Атырау по II-й категории, аэропорты гг. Павлодар, Шымкент, Караганда, Жезказган, Актобе, Усть-Каменогорск по I-й категории ИКАО.

Проведена реконструкция взлетно-посадочных полос в 5 аэропортах гг. Актобе, Павлодар, Шымкент, Жезказган, Караганда;

- выполнения реконструкция 5 пассажирских терминалов в аэропортах гг. Атырау, Жезказган, Костанай, Актобе, Караганда;

- построен и введен новый грузовой терминал в аэропорту г. Караганды;

- построена вторая взлетно-посадочная полоса в аэропорту г. Алматы и введен в эксплуатацию мультимодальный терминал;

- введен в эксплуатацию новый аэровокзал в аэропорту г. Актау;

- продолжаются работы по реконструкции взлетно-посадочных полос аэропортов г. Кызылорды и г. Актау.

В настоящее время активно реализуется комплекс мероприятий по формированию структуры воздушного пространства и сети маршрутов на основе требований международных стандартов.

Определены ключевые направления развития аэронавигационной системы Казахстана:

- модернизация систем связи и наблюдения;

- создание автоматизированных центров управления воздушного движения;

- обеспечение высокого уровня подготовки диспетчерского состава и специалистов службы радиотехнического обеспечения полетов.

Сеть авиационной электросвязи построена на базе новейших цифровых технологий с использованием наземных и спутниковых сегментов.

Развитие сети телекоммуникаций позволило провести интеграцию центров управления воздушного движения в современную, высокотехническую автоматизированную систему обслуживания воздушного движения в городах Алматы, Актобе, Астана. В рамках программы также осуществлена модернизация аэродромно-трассового комплекса средств автоматизации воздушного движения в Шымкенте. Необходимо отметить, что зона ответственности центра Астана составляет 47 процентов воздушного пространства Казахстана.

Выполняются мероприятия по повышению уровня безопасности полетов и авиационной безопасности путем:

- внедрения системы управления безопасностью полетов в авиакомпаниях, аэропортах, аэронавигации и организациях по техническому обслуживанию авиационной техники;

- введения обязательной сертификации организаций по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники, учебных авиационных центров, служб аэропортов, осуществляющих досмотр пассажиров и их багажа;

обучения специалистов уполномоченного органа в соответствии со стандартами ICAO, EASA, ТРАСЕКА;

внедрения современных систем информации по инцидентам, авиационным происшествиям, отказом и неисправностям авиационной техники в целях принятия своевременных корректирующих действий по обеспечению безопасности полетов;

реализации первого этапа (до 2014г.) внедрения международных авиационных стандартов в области безопасности полетов.

Дальнейшее развитие аэронавигационной системы будет реализовываться за счет внедрения наиболее передовых и перспективных технологий включая:

интеграцию подсистем аэронавигационной системы Казахстана в единый комплекс, являющийся прототипом будущей аэронавигационной системы (CNS/ATM) на основе перспективной модели ИКАО;

начало внедрения элементов навигационных систем космического базирования и переход на спутниковую навигацию, которая развивается быстрыми темпами в Европе и Америки и играет важную роль в обеспечении безопасности полетов.

Планируется проведение работ по внедрению в республике Всемирной геодезической системы координат – 1984 (WGS- 84) в качестве единой опорной системы координат.

В краткосрочной перспективе рассматривается возможность внедрения Всемирной геодезической системы координат. Данная инновация позволит повысить точность захода на посадку воздушных судов с помощью систем спутниковой навигации, что является необходимым элементом для обеспечения безопасности полетов. Наряду с этим РГП «Казаэронавигация» осуществляет реализацию программы развития системы управления аэронавигационной информации, средств радиотехнического обеспечения полетов и оборудования инфраструктуры , которая позволила обеспечить требуемый уровень безопасности управления движением в воздушном пространстве Республики Казахстан.

В рамках реализации данной программы, были введены современные радиотехнические средства обеспечения полетов. Данное современное оборудование коренным образом отличается от заменяемого оборудования как элементной базой, так и принципом функционирования.

На базе поэтапного процесса модернизации системы обеспечивается внедрение высокоэффективных технологий организации воздушного движения:

- внедрение уменьшенных минимумов вертикального эшелонирования;
- переход на методы зональной навигации;
- реализация концепции «Свободного полета»;
- использование технологии зависимого наблюдения.

В целях пополнения парка новым и современными воздушными судами авиакомпания « Эйр Астана» приобретает в собственность 6 воздушных судов Эйрбас 320 с поставками в период 2012-2013 годов.

Обновление парка воздушных судов будет также осуществляться через АО « Казахстанская транспортная лизинговая компания».

К 2014 году количество новых современных самолетов составит 40 единиц. Общее количество современных вертолетов западного и российского производства достигнет 35-40 ед.

Несмотря на сложившуюся в мировой экономике ситуацию, в 2009 году открыто 10 новых авиамаршрутов, к 2015 году планируется открытие еще 30-ти новых авиамаршрутов по Европе, Азии и странам СНГ.

В этой сфере планируется открытие новых международных авиалиний в города ближайшего и дальнего зарубежья, а также расширение географии полетов на внутриобластных и местных авиалиниях.

Предусматривается возможность выдачи разрешений на выполнение программ грузовых авиарейсов иностранных авиаперевозчиков через аэропорты г. Астана, Алматы, Атырау, а также через аэропорт г. Караганды, в том числе с предоставлением «пятой свободой воздуха» по правилам ИКАО, что создает условия для развития данных аэропортов как карго-хабов. В аэропорту г. Караганды открыт карго-терминал класса «А», площадью 3500 кв.метров. Пропускная способность карго- терминала позволяет обслуживать 30 тыс. тонн груза в год. Терминал оборудован холодильными камерами и автоматизированной системой управления складскими процессами по эффективной обработке грузов.

Повышение эффективности использования транзитного потенциала авиатранспортной инфраструктуры, являющейся неотъемлемой частью транспортной системы и будет направлено на реализацию транзитного потенциала авиаперевозок на маршрутах Азия – Европа- Азия на основе использования современных воздушных судов и организации удобной стыковки маршрутов в европейские и азиатские страны через узловое аэропорты Казахстана; развитие инфраструктуры аэропортов Казахстана для повышения качества обслуживания транспортных рейсов.

В настоящее время в Республике Казахстан функционируют три узловых аэропорта городов Астана, Алматы, Атырау, Актюбинск.

Алматинский аэропорт играет значительную роль в обслуживании грузовых перевозок в направлении «Дальний Восток и Юго- Восточная Азия – Европа». В аэропорту г. Алматы в начале 2009 года введен в эксплуатацию мультимодальный грузовой терминал, площадью 20000кв.м, категории «А», соответствующий международным требованиям. Терминал содержит зоны экспорта, транзита, импорта, таможенный склад, международный центр по обработке почты, свободную зону для долгосрочного хранения груза после таможенного оформления.

Инфраструктура терминала включает в себя прирельсовый терминал, площадью 2 700 кв.м, железнодорожную ветку и контейнерную площадку для приемки, обработки и хранения грузов.

В целом, авиационной администрацией Казахстана проводится политика расширения воздушного сообщения, открытия новых международных авиарейсов, в первую очередь из формируемых аэропортов- хабов, предполагающих создание взаимоподстыковочной сети маршрутов Европа-Казахстан- Азия, что в несколько раз расширит пассажиропоток, следующий через Республику Казахстан.

Астапова Г.В., д.е.н., доцент,
(Національний авіаційний університет, Україна, Київ)

Литвин А.Ю., к.держ.упр., доцент
(Донецький університет економіки, та права, Україна, Донецьк)

МОТИВАЦІЙНИЙ ПІДХІД ЩОДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ УЧАСТІ АВІАТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ У СТВОРЕННІ КОРПОРАТИВНИХ ПЕНСІЙНИХ ФОНДІВ

Розглянуто сутність та економічну доцільність створення корпоративних пенсійних фондів авіатранспортними підприємствами, їх працівниками. Наведено регламентаційне забезпечення формування корпоративних пенсійних фондів, представлено моделі їх створення. Представлено методичні підходи до забезпечення корпоративної участі юридичних, фізичних осіб у статутному капіталі фондів.

Корпоративний пенсійний фонд - недержавний пенсійний фонд, засновником якого є юридична особа-роботодавець або декілька юридичних осіб-роботодавців та до якого можуть приєднуватися роботодавці-платники. Учасниками цього фонду можуть бути виключно фізичні особи, які перебувають (перебували) у трудових відносинах з роботодавцями-засновниками та роботодавцями-платниками цього фонду.

Створення недержавного пенсійного фонду починається з прийняття рішення зборами засновників. Засновниками або роботодавцями - платниками корпоративного пенсійного фонду можуть бути роботодавці - юридичні особи, які проводять свою діяльність безбитково не менше ніж протягом одного фінансового року, крім випадків реорганізації юридичної особи..

При створенні корпоративного пенсійного фонду його статут затверджується засновниками і погоджується з представниками трудових колективів відповідних юридичних осіб-роботодавців у частині пенсійної схеми, в якій обумовлюються умови та порядок недержавного пенсійного забезпечення учасників фонду.

Статут пенсійного фонду повинен містити:

- повне та скорочене найменування, вид фонду (відкритий, корпоративний чи професійний), місцезнаходження (юридичну адресу) ради фонду; відомості про засновників фонду із зазначенням їх місцезнаходження (юридичної адреси);
- порядок внесення змін до пенсійних схем та їх скасування;
- порядок затвердження та внесення змін до інвестиційної декларації фонду;
- порядок укладення пенсійних контрактів; права та обов'язки фонду і порядок їх реалізації, права та обов'язки засновників, роботодавців-платників, вкладників і учасників пенсійного фонду;
- порядок формування порядку денного, скликання, проведення зборів засновників (в тому числі щодо проведення зборів шляхом опитування) та їх

компетенцію;

- повноваження ради пенсійного фонду, порядок її створення та функціонування, скликання її засідань, кваліфікаційні вимоги до її членів; умови отримання статусу учасника фонду;

- умови сплати внесків до пенсійного фонду;

- порядок використання пенсійних активів фонду; види дозволених витрат, пов'язаних з діяльністю пенсійного фонду;

- порядок організації персоніфікованого обліку учасників недержавного пенсійного фонду та звітності, а також порядок отримання учасниками фонду виписок про стан їх індивідуальних пенсійних рахунків;

- порядок ліквідації та реорганізації пенсійного фонду; умови, за якими може бути проведений вибір і заміна адміністратора, компанії з управління активами, зберігача та порядок такої заміни із зазначенням дій, спрямованих на захист прав учасників фонду;

- порядок опублікування інформації про діяльність пенсійного фонду; порядок внесення змін до статуту пенсійного фонду; порядок виходу засновників пенсійного фонду; інші положення, які не суперечать законодавству.

Статут має містити пенсійні схеми. Пенсійна схема повинна відображати:

- опис всіх видів та умов здійснення пенсійних виплат;

- порядок визначення розміру пенсійних виплат;

- термін, протягом якого здійснюються пенсійні виплати, та порядок їх здійснення;

- порядок та строки сплати пенсійних внесків, у тому числі можливість їх зміни за умовами пенсійного контракту;

- умови та порядок участі у пенсійній схемі;

- права та обов'язки вкладника, учасника фонду за даною пенсійною схемою;

- інші умови, які не суперечать законодавству.

Корпоративно-галузева модель створення КПФ передбачає пайову участь юридичних осіб авіатранспортних підприємств та фізичних осіб – їх працівників.

Рефлексивне управління визначенням пайової участі передбачає два різні підходи до визначення пайової участі юридичних та фізичних осіб у КПФ – персоніфікований та соціально-орієнтований.

Персоніфікований підхід щодо визначення пайової участі кожного працівника у створенні КПФ авіапідприємства передбачає використання коефіцієнтів пайової участі, формування індивідуальних зведених коефіцієнтів та визначення на їх основі величин корпоративних часток працівників у статутному капіталі галузевого КПФ.

Соціально-орієнтований підхід щодо визначення величини корпоративної участі юридичних осіб – авіатранспортних підприємств (авіакомпаній та аеропортів недержавної форми власності) передбачає визначення кількості балів на основі врахування значень трьох коефіцієнтів – фінансової, корпоративної стійкості та капіталізації прибутку.

Задовільне значення коефіцієнту фінансової стійкості ($K_{\text{фс}} \geq 0,5$) АТП свідчить про наявність власних коштів в достатньому обсязі для фінансування потреб поточної операційної діяльності та організації фінансових вкладень у КПФ.

Рекомендоване значення коефіцієнта корпоративної стійкості ($K_{\text{кс}} \geq 0,5$) вказує на відсутність умов зміни наміру діючих власників АТП щодо участі у створенні та забезпеченні функціонування КПФ, оскільки контрольну або стратегічну частку статутного капіталу АТП сконцентровано у власності зацікавленої особи або у кількості зацікавлених осіб в формуванні корпоративної частки.

Коефіцієнт капіталізації прибутку АТП відображає частку капіталізованого чистого прибутку в загальній його величині. Наявність значення цього коефіцієнта свідчить про можливість АТП здійснювати за потребою додаткові фінансові вкладення в статутний капітал КПФ.

Найбільше значення кожного з наведених коефіцієнтів складає 1 бал, а остаточно визначаються шляхом відношення до найбільшого. Максимальне кількість балів дорівнює 3 бали.

Розмір корпоративної частки окремого АТП розраховується шляхом множення кількості балів окремого АТП на співвідношення величини статутного капіталу КПФ до загальної кількості балів усіх АТП-учасників.

Незважаючи на наявність методичного забезпечення керівництво та власники багатьох українських підприємств, в котрий раз, не звертають свою увагу на можливість організації недержавного пенсійного забезпечення (НПЗ) для своїх співробітників.

При цьому ідея створення НПФ повинна бути для більшості керівників не як елемент благодійності, а головним чином - як необхідна умова та інструмент успішного вирішення завдань стабілізації та сталого розвитку свого бізнесу.

Мотиваційний інтерес у роботодавців не повною мірою розкривається в можливості створення та участі у корпоративному пенсійному фонді, що вигідне як працівникам, керівництву, так і роботодавцям.

Однак якщо працівник отримає вигоду від введення НПФ головним чином, після виходу на пенсію, то роботодавець - вже сьогодні.

Участь у створенні КПФ з боку АТП дозволить їм вирішити наступні питання: реалізація соціальних програм, формування компенсаційного пакету; управління персоналом і оптимізація його чисельності; фінансування програм розвитку виробництва; податкове планування; корпоративне управління; імідж підприємства та керівництва.

Активи КПФ формуються за рахунок внесків АТП, внесків їх працівників та інвестиційного доходу, отриманого від діяльності, здійснюваної фондом.

Сенс створення КПФ полягає в тому, що АТП-учасники, що здійснюють внески в такий фонд, не тільки не виводять ці кошти з обігу, але й залучають додаткові. Ці кошти, з урахуванням законодавчих обмежень, будуть розміщуватися у власні інвестиційні проекти. При цьому КПФ має статус неприбуткової організації, а АТП-вкладники і їх працівники отримують

податкові пільги з суми коштів, що спрямовуються на недержавне пенсійне забезпечення.

Слід біль докладніше розглянути вигоди від участі у КПФ, що з одного боку мотивує співробітників підприємств, а з другого самих роботодавців, які повинні розуміти, що трудовий потенціал та його соціальний стан на АТП повинні бути на достатньому рівні та відповідати європейським та загальносвітовим стандартам. А саме:

1. Додатковий пенсійний капітал. Чим тривалішою є корпоративна участь у фонді, тим більше прибутку отримує учасник. Розміри пенсійних внесків не лімітуються. До того ж вкладник має право тимчасово припинити сплату пенсійних внесків, залишаючись при цьому учасником НПФ.

2. Податкові пільги. Пенсійні внески до КПФ не оподатковуються податком на доходи фізичних осіб, якщо їх розмір не перевищує суму місячного прожиткового мінімуму, який діє для працездатного населення на 1 січня звітного податкового періоду, помножену на 1,4 та округлену до найближчих 10 грн.

3. Накопичені у КПФ кошти є власністю учасника, якими він розпоряджається відповідно до чинного законодавства незалежно від того, хто робив пенсійні внески (сам учасник, чоловік (дружина), діти, батьки, роботодавець, профспілка).

4. Право спадкоємності. На пенсійні кошти поширюється право спадкоємності (на відміну від державної пенсії), і ці кошти не можуть бути відчужені на користь третіх осіб.

5. Одержання інвестиційного прибутку. Всі пенсійні кошти інвестуються з метою одержання прибутку на користь учасників КПФ, який підлягає розподілу між ними пропорційно до сум, відображених на їхніх індивідуальних пенсійних рахунках на дату розподілу. Такий прибуток також не оподатковується податком на доходи фізичних осіб.

6. Учасник самостійно визначає свій пенсійний вік. Він може бути меншим чи більшим за пенсійний вік, який дає право на державну пенсію за віком, але не може перевищувати 10 років. У разі набуття права на одержання державної пенсії за інвалідністю учасник самостійно може визначити свій пенсійний вік після настання інвалідності.

Таким чином, в реалізації мотиваційного підходу до створення КПФ для керівництва та власників авіатранспортних підприємств закладено не тільки отримання економічної вигоди, та й розвиток корпоративної соціальної відповідальності, що вже достатньо успішно використовується в провідних та розвинених країнах світу та поширюється у самій Україні.

Економічна ефективність участі авіатранспортного підприємства у КПФ є комплексним відображенням кінцевих результатів використання фінансових ресурсів, матеріально-технічних засобів та робочої сили за визначений період часу. Ефективність корпоративної участі АТП як юридичної особи в КПФ має абсолютний вираз через розрахунок економічного ефекту, котрий відображують показники податкової економії, та доходу від участі в капіталі, та відносну характеристику – рівень дохідності фінансових вкладень.

Я.В. Козачок, доктор філологічних наук
(Національний авіаційний університет, Україна, Київ)

АВТОПОРТРЕТ НА ТЛІ ДОБИ В БІОГРАФІЧНОМУ НАРИСІ В.О. ШЕВЧУКА «НА БЕРЕЗІ ЧАСУ. МІЙ КИЇВ. ВХОДИНИ».

У статті здійснено аналіз нарис-есею В.О. Шевчука «На березі часу». Окреслено тип сучасного інтелігента в широкому закрої здійсненого, в його значенні для деконструкції старих світоглядних параметрів та творенні нових, для введення їх у світовий мислительний і культурологічний простір.

Валерій Олександрович Шевчук як філософ, митець, учений, не тільки відтворив тисячолітню духовну історію українства, але й творить його новий образ в епоху другої половини ХХ – початку ХХІ століття в кращих традиціях минулого. Особливість його творчого мислення в тому, що він історичне минуле висвітлює крізь призму власного розуміння викликів сучасної доби й зв'язує перервані духовні традиції українства в єдиний ланцюг. В ньому постають, як віхи, кращі постаті тих, хто зберігав, примножував тисячолітній дух державотворення, творив усе нові його проекти, здійснимої й, на перший погляд, фантастично неможливі в умовах, що ніколи не були для України сприятливими. Його науковий і художній доробок уже осмислюється в численних (понад 200) працях. Але публіцистика ще майже не трапляла в поле зору дослідників, хоча він усе більше працює в цьому жанрі, дає численні інтерв'ю медіа. Саме в публіцистиці, зокрема серії нарисів «На вступі до храму» та «На березі часу. Мій Київ. Входи́ни» викладає В.Шевчук програму мислення української інтелігенції в нових умовах, творить образ сучасного інтелігента. В цьому **актуальність** даної розвідки.

Її **мета** – проаналізувати, філософсько-біографічний нарис-есею «На березі часу. Мій Київ. Входи́ни». Розкрити, як В. Шевчук показує становлення українського інтелігента в умовах духовної та суспільної стагнації, як декларує власну філософію екзистенції, власні стратегії духовного формування особистості з метою збереження й примноження традиції націотворення, творить новий проект духовності українства, його результативність у сучасних умовах.

Потреба деконструкції світоглядної парадигми людини бездержавної нації в людину нового типу стала очевидною вже на початку 60-х років. Кращі українські мислителі це розуміли й розуміють, шукаючи й творячи зміст і параметри новітнього мислення, вільного від приписових ідеологій, позбавленого провінційного комплексу меншовартості. Цю проблему піднімали в публіцистиці В.Шевчук, Є.Сверстюк, І.Світличний, В.Стус, І.Дзюба, Л.Костенко, В.Скуратівський, М.Попович, згодом О.Пахльовська, О.Забужко, М.Рябчук та багато інших, відомих і тих, чия творчість ще не дістала належної суспільної рецепції. У діаспорі – Юрій Шерех, Роман Рахманний та ін.

Загострилася ця проблема в період т. зв. «шістдесятництва» з його заглибленням у індивідуальний світ простої людини. Там спостережені були картини духовної маргіналізації, засилля «повзучого міщанства» (Є.Сверстюк)

з його аморальними суспільно-поведінковими наслідками, матеріальною убогістю, перевагою тимчасового над вічним. Звідти бере свою нову актуалізацію проблема духовності української інтелігенції. «Виходьмо на узгір'я наших душ!» [6:98], – закликав Роман Рахманний. Євген Сверстюк з глибиною філософа, хірургічною точністю й пристрастю безкомпромісного патріота зробив численні «розтини» болючих місць морального занепаду української інтелігенції [8]. «Картагена нашої провінційності повинна буди зруйнована» [11:29], – підкреслював Юрій Шерех. Іван Дзюба здійснив аналіз причин цієї провінційності й окреслював проєкції України майбутнього [2]. Кожен мав свою поведінкову стратегію: жертвовності, еміграції під загрозою фізичного знищення, тимчасових компромісів з їх можливою кожної хвилини фізичною загрожуваністю, чи навіть «нікдимства», але не пристосуванства під виглядом так званого «валленродизму».

Валерій Шевчук обрав свою дорогу, яку простежив у біографічному нарисі-есеї «На барезі часу. Мій Київ. Входи́ни». Він сформував свою філософію, яку означив як «самостояння». Зауважував, що термін придумав не він, але визнав його стратегією своєї праці, поведінки. Образ людини, яка вміє зберегти в собі національні первні через «самостояння» в умовах «кривавого ХХ століття» (Мирослав Попович), «перевернутого світу» чи «мертвого дому», як назвав підрадянське суспільство В. Шевчук, назвав головним у своїй творчості. Він вважає, що «самостояння» – дуже важка, але найбільш важлива екзистенційна позиція не тільки для того, щоб витримати фізично, але й зберегти національну самодостатність в неможливих для цього умовах. Це позиція самого українства, насамперед простолюду, від якого інтелігенція повинна її запозичити. Адже саме в «мужичому» стані, як вважає О.Забужко, найбільше збереглося традицій шляхетного лицарства, які треба розбудити, активізувати для інспірації прагнень самодостатності народу .

Про це писав із закордоння великий український мислитель М.Драгоманов ще в позаминулому віці. Він вважав, що до ХІХ століття існував у поспільстві України нічим не обмежуваний ендозмоз і екзосмос між верхніми й нижніми верствами населення й турбувався: «Чи вмітимуть наші письменні люди вхопитись за край тієї нитки, що тягнеться сам по собі в нашому мужицтві, чи вмітимуть прив'язати до нього й те, що виплела в ХVІІІ-ХІХ ст. думка людей, котрих історія не переривалась, і звести в темноті й насамоті виплетену нитку – іноді більше бажання, ніж ясної думки – нашого мужицтва з великою сіткою наукових і громадських думок європейських людей – ось в чому тепер все діло для теперішніх письменних людей на на́шій Україні! Ось де для них: чи жити чи помирати?!» (курсив М.Д.) [3:342].

«Проблема кризи інтелігенції та її будівничої – критичної та етичної – ролі в суспільстві, дуже актуальна. Європейська культура через наявність канону витримує тиск проблеми. Для слов'янського світу вона стала питанням власного життя і/чи смерті. Між інтелектуалами та суспільством перервався органічний зв'язок, заснований на взаємній довірі та усвідомленні суспільних цінностей і пріоритетів. А що менше інтелігенція має змогу впливати на суспільні настрої та на владу, то більше вона й справді стає «самодостатньою»,

зосереджуючись, за браком цікавішого, на внутрішніх війнах, результати яких такі ж самі жалюгідні, як і причини, що до них призвели», – зазначає О.Пахльовська [5;78].

Валерій Шевчук своєю колосальною за обсягами науковою, художньою, публіцистичною працею зв'язував ці втрачені нитки духовності. Значення есею «На березі часу...» в тому, що це не просто біографічна розповідь пересічного, як себе позиціонує автор, українця. Це розгорнута в часі й духовному просторі школа «самостояння», формування української інтелігенції, це свідчення того, як правильно обраний шлях приводить до єдино правильної мети, хоч які зусилля доводиться потратити. Але в цих зусиллях – основна риса, основна ідея й основна суть буття українського інтелігента. Тривання цих інтенцій у тому, щоб знайти невисихаючі духовні джерела для відновлення сил у «самостоянні».

Митець і вчений відкрив ці джерела для себе і дав із них навчальний пожиток для сучасного українства. Він розкрив духовні витoki козацької республіки в поважному науково-публіцистичному чотиритомному корпусі, розкрив багатство літератури українського середньовіччя в двотомовику «Муза Роксоланська». Щоб уявити розмір досягнутого, варто згадати, що свого часу Гарвардський університет готував проект 300-томного видання літератури цього періоду. В. Шевчук виконав сам найбільшу частину цієї роботи: простежив понад тисячолітню духовну історію свого народу; доказав, що українці – не винятково селянська нація. Її державницька й мистецька інтелігенція, що постанала з лицарської шляхетності козацтва, не переставала творити все нові й нові проекти державотворення, часто навіть фантастичні. Вони «поставали в безлічі політичних жанрів, жестів, подій, виконувався – незрідка й у правдиво героїчній тональності та з колосальним темпераментом його чільних виконавців – але так і не був завершений» [9; 649]. Але вони залишалися в пам'яті постільства як вираз духовних прагнень, відлунювали через століття, будили нові прагнення державності.

Філософія «само стояння» як своєрідний принципово новий духовний проект, творений В.Шевчуком у мислительній, поведінковій та науково-мистецькій єдності має в своїй генезі саме ці прагнення. Це проект, вартий ширшої суспільної рецепції, впровадження в життя в часи, коли «Проблема національної самоідентифікації стоїть трагічно гостро. Україна дуже запізнилася із самовизначенням. Ми увійшли в ХХ ст.. в режимі катастрофи» [9; 651]. Світ і людство «на всьому просторі відчуває всі аж демонічні глибини розколеного, пошматованого антагоністичними пристрастями світу, його дисгармонію, дисконцерт (Каноенс)» [9; 651].

Явлення в нарисі В.Шевчука «На березі часу...» цілісної людини, українця як частки гармонійного всесвіту – річ не просто актуальна, але й пролонгована на далекі перспективи. Тримати позицію, а з нею й сам духовний світ суспільства в розумінні Валерія Шевчука – це «бути собою, тобто українцем, скрізь і завжди, при всіх негодах та лихих обставинах, при всіх випробуваннях і налягах, гордо, але без пихи нести своє українство як життєдайний вогонь і запалювати ним собі подібних. Коли кожен із нас стане свідомий цього, візьме собі таке за науку й обов'язок, то ми ніколи зі світу

цього не зникнемо, поки існує сам світ» [10;13], – висловив своє кредо інтелігента письменник у нарисі «На березі часу...». Ця позиція не приносить голосного відлуння, але творить міцний фундамент нації.

Ті, хто протистояли, обирали жертовну поведінку або навпаки, поводитися негідно, аморально, пристосовувалися, – як, правило, були на виду в суспільства. Ними захоплювалися чи осуджували, вони збуджували короткочасний креатив, який гаснув під напливом житейської прози, коли «довліє днів...». Ті, хто будь-що «тримає позицію» щодня, щогодини, – менше відомі, але саме вони – «сіль землі». Їх вважає Валерій Шевчук основним типом українства. Це люди праці й обов'язку. Вони люблять землю й плакають її, навіть коли ця земля на чужині і їм не належить. Вони садять сади й творять пісні, натхненно говорить про них автор.

У парадигмі образу такого типу українця постає в нарисі «На березі часу...» «перетворення» з хлопця з житомирських передмість у «чистої проби» українського інтелігента в щоденних реаліях абсолютно несприятливого життя. «Я шукав спілкування на національному ґрунті» [10; 15], – згадує В.Шевчук свої перші «входи» в Київ і зазначає, що «...Київ у ті часи був містом домінуючої української культури... в літературних студіях... зірками були винятково україномовні, був... домінуючий театр – український, музика також, образотворче мистецтво також... Немало партійного офіціозу було україномовного... Навіть найодіозніші догматики... в літературних сферах користувалися українською» [10;18]. І це завдяки невеликій жменьці національно свідомих інтелігентів, про вплив яких на формування свого світогляду говорить В.Шевчук у своєму есеї.

Нарис «На березі часу» постає особливо актуальним на тлі потреби відновлення джерел і головних функцій сучасної інтелігенції. За радянський період вона, за висловом О.Забужко, «отримала колосальний і ще не осмислений у його історичній значущості й перспективах досвід колоніальної колаборації. Саме цей досвід великою мірою й сформував світогляд сучасного українського інтелігента... страх маргіналізуватися, випасти на соціальне дно був для пересічного інтелігента куди дужчим мотиваційним чинником, ніж відмова від публічної брехні» [10; 598]. Тому багато хто намагався трапити до «інституціалізованих резерватів» українства – офіційно дозволених спілок, театрів, художніх колективів, з дозволеними, регламентованими параметрами діяльності в малоросійському стилі «шароварщини». Регламентовано й знищувано останню з найбільших цінностей – мову. В.Шевчук згадує, що від початку перебування в Києві скрізь і з усіма він спілкувався тільки українською.

Польський культуролог Богуслав Бакула, автор одного з найбільш точних окреслень характеру пострадянської інтелігенції, змалював ситуацію, ідентичну до української, коли «вирішує все шкала мімікрії, здатність пристосоватися, намагаючись зберегти при цьому, бодай як видимість, національні ідеали» [1; 48]. Сформувалася тенденція втрати інтелігенцією найважливішої своєї функції – носія духовних цінностей. Її перебрали групи тиску – політики, клір, журналісти, різного роду фахівці, наприклад, банківські

службовці, імпортери тощо. З інтелігенцією після виборів просто ніхто не хоче навіть рахуватися, хоч вона є найприбутковішою «копальною» народних і державних скарбів.

«Неміч сучасного інтелігента, оплачуваного з держбюджету, можна зміряти слабкістю держави. Масштаб його люті відповідає масштабів хаосу в суспільстві та туманній меті групи людей різної орієнтації, які з власної волі починають називати себе «політичним класом», – підкреслює Б.Бакула [1; 53]. Це радикальне відсунення цвіту нації на маргінеси, на бічну колію суспільного, політичного та економічного життя спровокувало відмирання її найважливіших ролей, ще донедавна відчутних: міф служіння народові, міф групи, котра намічає майбутнє, міф арбітра у національних суперечках, дилемах. Ці міфи становили різновид компасу для спільноти, котра, як ніяка інша, вміла захиститись від найгірших ідеологій, але не змогла втриматися перед нинішнім посиленням економічної та ментальної трансформації. Під загрозою опинилися решта фундаментальних функцій інтелігенції, зокрема творення культурних цінностей, визначення шляхів духовного розвитку, чи, інакше кажучи, продукування візії прийдешності, збереження культурного доробку попередніх поколінь, творення опінії, утримування етносу. Кілька з ролей просто осміяно: проектування майбутнього – боротьба за стільці, градація щодо заслуг давніх страйків. Інші втратили можливість реалізувати себе через послаблення життєвого потенціалу. В цьому до певної міри відбивається зміна напрямку думок інтелігенції, котра в своєму традиційному характері і суспільному складі починає зникати.

В сукупності цих явищ постало і вже реалізувалося, як одне з найбільш тривожних, явище міщанства. Роман Рахманний ще в шістдесятих писав (маючи на увазі не тільки Україну материкову), що гряде всесильний міщанський дух, який опановує молодих людей: «Вони – психологічні кар'єристи: ретельно ходять у школу, намагаються стати добрими спеціалістами в своїй галузі, завзято вивчають панівну мову великодержави і всіляко «заглиблюються» в так звану ширшу культуру панівної нації, щоб запевнити собі тепле й прибуткове місце в адміністрації, промисловості чи науці. А де – їм байдуже... За цим звичайно іде русифікація (читай космополітизація) за відомою схемою: хочеш вигідно жити – включайся в панівне суспільство, не обстоюй т. зв. пропащої (читай національної – Я.К.) справи» [6; 401].

У грі за поділ влади, гроші, в боротьбі політичних коаліцій про інтелігенцію як групу було забуто, а потім висміяно цю розумову базу змін: вона виявилася баластом. Це позначилося на характері духовного життя, спричинило засилля посередності, ідейного лахміття, бездумного наслідування зразків західного споживацтва. Окресленням ролі міазмів у сфері духовної культури мала б займатися письменницька інтелігенція, а вона вже часто не активний суб'єкт творчості, а об'єкт суспільних маніпуляцій.

Брак провідників, незалежних авторитетів, публічних особистостей у літературі трагічно позначається на духовності сучасників. Традиційний етос забороняв злочини, морально сумнівне збагачення, лжесвідчення, вимагав

служіння державі, нації, суспільству. Нині це для багатьох діячів звучить як скигнення, поворот до «шароварщини», але наслідки такої анігіляції далекосяжні.

Саме це, а далі інші більш як півстолітні констеляції спричинили деструкції в свідомості підрадянської інтелігенції, внаслідок яких вона опинилася на маргінесах суспільного життя. «Інтелігенція не випадково була зведена до слуг, на яких спирається тоталітарна партія, але на них не може спертись народ так, як він спирався віками на хоронителів духового скарбу» [7; 211], – зауважує Є. Сверстюк Проблема її «оживлення», повернення їй іманентних функцій у новітньому національному проекті постала як життєтворча для українства. Вона постає важливою в умовах глобалізації не тільки для українства, про що свідчить увага до питань націотворення зарубіжних дослідників – Бенедикта Андерсона («Уявлені спільноти», 1983), Мирослава Гроха («Соціальні передумови національного відродження у Європі», 1985), Ентоні Сміта («Національна ідентичність», 1991), праць європейських дослідників у збірнику «Україна: процеси націотворення».

В останні роки, на думку О.Пахльовської, в умовах нової історичної самоідентифікації і конкретної самореалізації український культурний простір поглинав маси європейської і загалом західної різномасштабної культурної продукції, часто без необхідних культурних фільтрів та контекстуальних адаптацій. Естетичні моди, «тренди» та супровідні до них ідеологічні імперативи, проголошені постмодернізмом, мінялися, як стрічки в старому сільському кіно, але все більше усталюються константи під знаком деполітизації культурної свідомості. Панує безглуздо-експресивна агресія ненормативної лексики.

У біографічному нарисі «На березі часу...» розкрито зміст філософії «самостояння» українського інтелігента, шлях його становлення й формування. Україна – межова країна інтерконтинентального типу – стала на порозі нового проекту етно-націо-державності. Відносини освічених людей зі своїм суспільством складні й неоднозначні. Вони, кого ще недавно прийнято було трактувати тоненьким «прошарком», – крихітні островці серед безмежного океану тих, кому потрібні. Але вони хоронителі мови, адепти національної ідеї, стратегічно важлива верства в космологічній ієрархії тривання етносу як оригінальної духовної одиниці в океані народностей.

Запорука цілісного, духовно наповненого життя інтелігента в розумінні В.Шевчука, сформованості його типу як творця суспільної ідеології – це освіченість, знайомство з світовою філософською й культурологічною думкою, рівень естетичної спроможності. Це насамперед праця над собою, глибинне відчуття коріння, морально-етична домінанта як етнічна ознака українства, наскрізний моральний підтекст діянь. Завдання інтелігента – гуманізація всіх сфер суспільної практики. Мета його життя – праця для свого народу, окреслення перспектив його тривання в світовій спільноті, вироблення духовних і моральних ідеалів, збереження історичної пам'яті, формування на її основі наповненої, духовно багатой національної ідентичності.

Серед ознак, іманентно притаманних інтелігентові, на перше місце автор у нарисі «На березі часу» ставить обов'язок, внутрішні спонуки, що породжують інтенції, а відтак обов'язково набувають органічного завершення в діях. Це розуміння поняття інтелігентності, її складових цікавило письменника-філософа ще в юності, про що зустрічаємо роздуми, спогади в есеї. Присутність освіченості, вважає Валерій Шевчук, постає на передньому плані, але освіченості не матрикулярної, а відчуття, прагнення, розуміння освіченості як способу життя, присутності її в масштабних знаннях про світ і людину. Така освіченість саме і є складовою інтелігентної людини, визначає не тільки її ставлення до життя, оточення, їх оцінку, але й поведінку, сформовану на здатності все розуміти, згармонізувати в душі й мисленні.

Ці думки письменника особливо актуальні в час, коли злива інформації проходить повз людей, які не звикли до інтелектуальних зусиль і дисциплінованої роботи думки. Звідси емоційний, а отже викривлений суб'єктивно спосіб мислення. А фундаменту культури нема, бо він формується тільки з доброго каменю знань, щоденно й наполегливо. Широка освіченість – це насамперед праця. Заклики працювати, обравши постать на «зруйнованому космодромі» (О.Пахльовська) культури, з якого стартувала незалежна Україна, отримавши по довгих століттях незалежність. На зміну мітингам і прапорам прийшла пора діяльності, боротьби зі стихією патріотичних фраз – цим породженням ледачої претензійності неучтва. Заклики до праці як єдиного можливого способу стати, а не здаватися інтелігентом, звучать у нарисі Є.Сверстюка «Народження української інтелігенції», співзвучного за проблематикою з нарисом В.Шевчука. «Розкіш життя світиться в утворенні тієї верхньої верстви, яка, всупереч людським чварам і диким інстинктам, береже в собі голос вічності – мудрість традиції, гідність і незалежність думки» [7; 208], – вважає Є.Сверстюк.

Інтелігенція, на думку В.Шевчука, від інших людей відрізняється тим, що шукає духовності, що вона хоче не тільки надійно жити, але й відчувати «респектабельність свого духовного «я» [10;27]. Біографічний нарис «На березі часу» розкриває духовні спонуки самостояння інтелігенції – провіденційне усвідомлення суспільної потреби інтелектуальної та духовної праці. Україна, як ніколи, чекає на таких людей, що вміють зберігати свою самодостатність за будь-яких умов – людей мовчазного обов'язку і діяльної любові, праці над собою. Саме за цими ознаками, пізнаються справжні, а не псевдоінтелігенти. Образ такої людини постає з автопортрета В.Шевчука, зображеного в нарисі «На березі часу. Мій Київ. Вхідні».

Список літератури

1. *Бакула Богуслав*. Польська інтелігенція: сучасність і спадщина попереднього періоду // Сучасність. – 2002. – №1. – С. 46-55.
2. *Дзюба Іван*. Україна і світ. Перша доповідь на Першому конгресі Міжнародної асоціації українців / Іван Дзюба // Україна: Наука і культура. – К.: Академія наук України; Тов. «Знання» України, 1991. – Вип. 25. – с. 6-21.
3. *Драгоманов М.* Чудацькі думки про українську національну справу / Михайло Драгоманов // Літературно-публіцистичні статті: У двох томах. – К.: Наукова думка, 1970. – Т.2. – С. 312-368.
4. *Забужко Оксана*. NOTR-DAM D'UKRAINE: Українка в конфлікті міфологій. – К.: Факт, 2007. – 638 с.
5. *Пахльовська О.* Українська культура у вимірі "пост": посткомунізм, постмодернізм, поствандалізм // Сучасність. – 2003. – №10. – С. 70-84.
6. *Рахманний Роман (Олійник)*. Роздуми про Україну/ Роман Рахманний. – Київ: Просвіта, 1997. – 691 с.
7. *Сверстюк Євген*. Народження української інтелігенції / Євген Сверстюк // На святі надій. – К.: . – С. 208-2017.
8. *Сверстюк Євген*. На святі надій /Євген Сверстюк. – К.: Наша віра, 1999. – 780 с.
9. *Скуратівський Вадим*. Феномен українського бароко / Вадим Скуратівський // Українське бароко. – К.: Акта, 2004. – Т. 1. – С.640-677.
10. *Шевчук Валерій*. На березі часу. Мій Київ. Входи́ни: Автобіографічна оповідь-есе / Валерій Шевчук. – К.: Темпора, 2002. – 264 с.
11. *Шерех Юрій*. Над озером. Баварія / Юрій Шерех // Україна: Наука і культура. – К.: Академія наук України; Тов. «Знання» України, 1993. – Випуск 26-27. – С. 7-44.

*А.А. Іващук, кандидат наук із соціальних комунікацій
(Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна)*

ПЕРЕДУМОВИ ВИНИКНЕННЯ І ТРАНСФОРМАЦІЯ ЖАНРІВ В УКРАЇНСЬКІЙ ПРЕСІ

Розглянуто історичні умови виникнення та розвитку журналістських жанрів, проаналізовано їх трансформацію та взаємоперехід з плином часу та змінами у суспільстві.

Система жанроутворення в українській журналістиці – складний процес, що постійно розвивається, з огляду на зміну соціально-економічних умов у суспільстві, запити громадської думки, творчість багатьох особистостей, які щоденно додають індивідуальних новацій, що згодом стають колективним досвідом. Аналізуючи систему жанроутворення, слід ураховувати названі фактори в комплексі, передбачаючи вплив окремих компонентів на саморозвиток системи в цілому.

У таких умовах актуалізується питання про свідому регуляцію цього складного процесу, оскільки, дбаючи про інтереси суспільства не варто допускати хаотичного розвитку, що, зрештою, може позначитися на ефективності журналістської праці. Звідси випливає прагнення журналісткознавчої науки до чіткішого аналізу явищ жанроутворення; виокремлення і ретельного методологічного аналізу позитивних характеристик окремого процесу; акцентування на необхідності ігнорування невдалих зразків тощо.

Історія розвитку жанрів української журналістики потребує спеціальних наукових напрацювань, особливо в тій царині, яка стосується групи інформаційно-публіцистичних жанрів, що інтенсифікувалися в умовах науково-технічного прогресу і посилення соціально-економічних перетворень у нашій країні.

Фундаментальна студія, що започаткувала проблему дослідження жанрів – ґрунтовна праця І. Франка “Нарис історії українсько-руської літератури до 1890 року”, де окреслено основні засади вивчення цієї глобальної проблеми. За висловом І. Михайлина, саме ця наукова розвідка була першою українською спробою створити історію національної української журналістики [4]. Однак, з огляду на час написання вищезгаданої праці, у роботі І. Франка ще не було чітко визначено систем жанрів у сучасному їх розумінні, проте натомість ґрунтовно досліджено партійність і народність у творчості журналістів та письменників тієї епохи. Методологія питання, розроблена І. Франком, актуальна і донині, оскільки стала класичною в опрацюванні початкових проблем сучасної журналісткознавчої науки. Необхідно, зокрема, акцентувати на тому незаперечному факті, що саме завдяки “Нарису...” дослідники як минулої, так і нинішньої доби дійшли згоди стосовно того, що групу інформаційних жанрів слід кваліфікувати як

“інформаційну публіцистику”, оскільки внутрішній зв’язок між окремими жанрами в групі зумовлений публіцистичним методом творчості. Саме публіцистика формує громадську позицію, змушуючи читача визначитися з проблемою морального вибору в сучасному інформаційному суспільстві.

Дослідницьку увагу до поняття про жанрову специфікацію, до вивчення власне жанру як явища, що доцільно використовувати під час постановки і реалізації завдань у повсякденній журналістській практиці, фіксуємо в Україні в 20 – 30-х рр. минулого століття. Пов’язано це з масовою ліквідацією неграмотності, тимчасовою українізацією художньої культури, що за кон’юнктурними причинами впроваджували в республіці, виконуючи наказ з Москви. У той час, в університеті ім. Артема в Харкові, що був столицею Радянської України, відкрили курси журналістики. Оскільки до курсів зараховували виключно членів ВКП(б), то система навчання була, по суті, локальною, навіть втаємниченою, що заважало вільному і продуктивному (у плані наукової дискусії) розвитку теорії жанроутворення. Про те, що в наукових виданнях 20 – 40-х рр. домінували ідеологізовані схеми, у методичках і посібниках переважали партійні постанови, свідчать роботи М. Нечиталюка [6], який, однак, констатував, що початок дослідження жанрової теорії все ж покладено.

Переїзд столиці з Харкова до Києва, події Другої Світової війни із зрозумілих причин загальмували розвиток журналістикознавчих досліджень. Жанроутворення розвивалося спонтанно, у межах окремо визначеної ідеології, до того ж у специфічних умовах військової цензури, згодом – цензури вже “звичайної”, яка не сприяла динаміці таких інформаційних жанрів, як репортаж, інтерв’ю. Бюрократичний апарат 50 – 60-х рр. передбачав різноступеневі форми контролю за продукуванням матеріалів, поданих в інформаційній стилістиці. Цілком очевидно, що аналітика за таких обставин опинилася у більш вигіршому становищі та почала домінувати на шпальтах тогочасних газет і журналів.

Однією зі спроб наукового прориву в цій малодослідженій на той час сфері журналістикознавчих досліджень стала праця викладача, а згодом декана факультету журналістики Київського державного університету І. Прокопенка “Репортаж в газеті”. У цьому посібнику повною мірою залучено досягнення тогочасної науки, запропоновано багатий емпіричний матеріал. Практично всі версії розвитку жанрової групи в інтерпретації І. Прокопенка дотепер використовують сучасні вчені.

Оскільки на момент виходу праці І. Прокопенка факультет журналістики в Києві працював усього кілька років (із часу відкриття 1953 року, у Львові –1954 року), викладачі, студенти користувалися радянським навчальним посібником “Жанры советской газеты” [2], що згодом перекладено й українською мовою. Попри надмірну заідеологізованість, московський посібник “Жанры советской газеты” вперше чітко диференціював газетні матеріали за жанровими ознаками, виокремивши основні жанрові групи: інформаційну, аналітичну та художньо-публіцистичну. “Жанры советской газеты” виявилися не просто черговим прагматичним дослідженням, де залучено широкий спектр методологічних порад і рекомендацій. Підручник де-

факто став методологічною основою для продукування численних наукових студій у національних університетах, наукових центрах, що спорадично організовували при регіональних спілках, у журналістських організаціях України тощо.

Група інформаційних жанрів, за визначенням авторів підручника, включала замітку, репортаж, інтерв'ю, звіт. Цей поділ був остаточно канонізований у виданні “Газетные жанры”, що зазнало кілька перевидань у 70-х роках минулого століття. “Газетные жанры”, на відміну від посібника “Жанры советской газеты”, вважали підручником менш продуктивним у плані наукового аналізу, більш заідеологізованим, переповненим не тільки працями класиків марксизму-ленінізму, а й настановами партійних з'їздів, що теж не сприяло глибокому вивченню розвитку інформаційної й аналітичної жанрових груп.

У процесі дослідження груп жанрів уже на той час окремилася протиріччя, що їх не можна було однозначно вирішити, не порушуючи класичної схеми посібників радянської епохи. Жанр репортажу, зокрема, розвиваючись у площині практичної журналістики, заявив про себе новими формами, особливо – методами збирання фактичного матеріалу. Відповідаючи на реалії і виклики часу, згідно з теорією так званого “народного контролю”, у 60-х рр. минулого століття на шпальтах газет з'явився і швидко утвердився такий специфічний жанр, як репортаж-рейд. Зазвичай, до складу рейдової бригади входив журналіст, працівник правоохоронних органів і представник радянської влади, партійної організації. Завдання журналіста полягало в оперативному фіксуванні і згодом екстраполяції у вигляді творчого матеріалу фактів порушення державної власності, дрібних розкрадань на торговельних об'єктах тощо.

Грунтовний внесок у становлення системи розвитку жанрів зробив російський дослідник С. Прохоров. Учений вважав, що в найбільш загальному розумінні метод можна визначити як сукупність знань (загальних і спеціальних журналістських) [8].

Теоретичні посилання С. Прохорова, його роздуми про методи журналістської праці й інваріанти творчого процесу становлять своєрідне підґрунтя для розуміння та інтерпретації жанроутворення. Попри те, що ідеї С. Прохорова були своєрідним проривом у науковій доктрині епохи 70 – 80-х рр., вони все ж суттєвою мірою марковані впливом теорій ідеологічного догматизму, численні посилання на твори класиків марксизму-ленінізму негативно позначалися на науковому стилі.

Окремого дослідження потребує проблема заідеологізованості наукового пошуку у сфері гуманітарних наук, зокрема журналістикознавства доби 60 – 80-х рр. Аналізуючи той період, бачимо, що існували не тільки негативні моменти, але й той позитив, що попри ідеологічний тягар народжувався під пером відомих журналістикознавців. Таким взірцем для сучасних учених може стати творча спадщина відомих українських науковців Д. Прилюка, А. Москаленка, В. Здоровеги. В.Здоровега, зокрема, започаткував методіку дослідження, що може використовуватися не лише в журналістиці, але і в соціальній психології, філософії, історії. Головним із-поміж методів

журналістської творчості В. Здорова вважав метод спостереження, потім метод інтерв'ю, вивчення документів та ін. [3].

Журналістикознавець А. Москаленко значно розширив поняття методу, уперше включивши до термінологічного ряду тогочасної журналістської науки термін "професіоналізм". Основою цього поняття, на думку А. Москаленка, є загальносоціальна функція засобів масової інформації, "інформація обслуговування суспільства в цілому, задоволення інформаційних потреб всього суспільного організму..." [5].

Функціонування терміна "професіоналізм", запропонованого в науковій практиці А. Москаленком, певним чином позначилося і на підходах до теорії жанроутворення. Якщо до цього значна група теоретиків визнавала факти жанроутворення, переходів жанрів, їх інваріантності лише з огляду на практичний досвід колег, які працювали в редакціях масових видань, то поняття, залучене до обігу одним із метрів журналістикознавства, спонукало навіть окремих догматиків переосмислити свої погляди. Професіоналізм, зрештою, як науковий термін і поняття означав більш творчий, а отже, професійний підхід до фактів виникнення нових жанроутворень, звільнення від канонічних норм і пошуку власного, оригінального тлумачення реального вияву журналістської творчості.

Українське журналістикознавство кінця минулого століття заклало підґрунтя для такого творчого процесу, як прогнозування не лише соціальних подій, але й можливого інваріанта розвитку газетних публіцистичних жанрів. Метод публіцистичного прогнозування загалом мав сприяти цілісному уявленню про час, у якому наявне минуле, теперішнє і майбутнє.

Екстраполюючи перебіг подій у майбутнє, дещо пізніше відомий український науковець В. Різун наголошував: "Професійна сфера масового спілкування мимохіть витворює адекватні засоби, методи, технології впливу розумового та ідейного зростання ідеології. Цей процес безкінечний і вільний настільки, наскільки вічна масова комунікація у суспільстві" [9].

Одним зі шляхів реалізації цієї ідеї є вирішення проблеми жанрових пошуків у сучасній українській пресі, тому в публікаціях 80 – 90-х. рр. зафіксовано перші спроби залучення індивідуальної позиції журналіста стосовно трактування того чи того факту громадського життя. Особливо це помітно на шпальтах тогочасних «молодіжок», коли автор, застосовуючи можливості експерименту, особисто розставляє крапки над "і" у складних ситуаціях морального вибору. Зрозуміло, що в такому разі суха аналітика з традиційною великою кількістю абстрагованих моральних повчань, які спиралися на ідеологеми часів «розвинутого» соціалізму, була вже неприйнятна. Соціум вимагав нових підходів, методів подачі інформації, роблячи це іноді мимоволі, підсвідомо, хоч, зрештою, це впливало на тиражі газет і журналів.

Перед журналістами постала проблема морального вибору, особливо під час підготовки матеріалів, які мали складну етичну сутність. Ідеться насамперед про проблему батьків і дітей, що загострилася через соціально-економічні зміни; модифікацію ідеологічних настанов; появу в електронних

засабах масової інформації зразків віртуального матеріалу в абсолютно нових, не знахих досі інваріантах.

Останнє стосується лише друкованих ЗМІ, хоч факти передруку з Інтернету статей зарубіжних журналістів, які обирали нові форми передачі інформації, теж позначилися на рівні професійної майстерності вітчизняних журналістів. У науковій інтерпретації розвитку жанрів західні й північноамериканські фахівці виконували роль своєрідних інтерпретаторів методу подачі інформації, визначаючи, що інтерв'ю є, по суті, інформацією, поданою журналістом у певному вигляді [10]. Цією думкою дещо пізніше переймався західнонімецький дослідник З. Вайшенберг, зазначаючи, що через інтерв'ю журналіст досягає фіксації висловлювання певних осіб щодо конкретних тем, інформації власне про цих осіб. Головне, що З. Вайшенберг, констатував: “у методиці сучасного інтерв'ю мають бути використані всі методи, до соціологічного включно” [1].

Емпірично до цієї думки раніше дійшли українські журналісти-практики, широко використовуючи соціальний метод дослідження у своїх публікаціях, особливо коли це стосувалося перебігу партійно-політичної боротьби в умовах молоді демократичної держави. Партійні видання, які почали масово виходити на початку 90-х рр. минулого століття, включали в аналітичний текст дані соціальних опитувань, що мали свідчити про популярність певної політичної ідеї (“Слово Батьківщини”, “Досвітні вогні”, “Товариш” та ін.). Для того аби зробити статтю більш прийнятною, зрозумілою для читача, журналісти змушені були вдаватися до подачі соціологічних даних у вигляді інтерв'ю. Форми цього жанру варіювалися від інтерв'ю-співбесіди до інтерв'ю-монологу включно. Поширення також набуло соціологічне опитування у формі бліц-інтерв'ю, коли група журналістів збирала фактаж під час масових громадсько-політичних заходів на вулицях, у робочих, студентських колективах. Останнє вже було ймовірніше опитуванням, що лише ситуативно замінювало справжні соціологічні дослідження, які потребували багато часу і матеріальних витрат, на що редакції міськрайонних газет не мали відповідних коштів. Проте й опитування, відпрацьовані на початку 90-х рр., внесли свої корективи у розвиток жанрового різноманіття, ускладнивши, але водночас оптимізувавши методи подачі інформації.

Застосовуючи соціологічний метод, журналісти початку 90-х рр. минулого століття прагнули подати максимальну кількість цифр, фактів. Сучасне покоління намагається доповнити інформаційний матеріал авторським коментарем у вигляді аналітики. Подекуди аналітичну частину підписують іменем журналіста, іноді – короткою фразою “Редакція”, “Редколегія” тощо.

Таким чином, упродовж останніх десяти-п'ятнадцяти років спостерігався інноваційний процес переходу інформаційного жанру в аналітику. Зараз усе відбувається у зворотньому напрямі, трапляється, що редакції ігнорують аналітику результатами бліц-опитування у формі інтерв'ю-монологу або, скориставшись методом соціології, наводять відповідні

результати в кінці аналітичного матеріалу (“Кореспондент”, “Фокус”, “Український тиждень” та ін.).

Передова стаття у класичній інтерпретації 60 – 80-х рр. – великий аналітичний матеріал на першій шпальті газети, що висвітлював головні події певного масштабу з відповідним поясненням для читача, що мало переважно менторську стилістику. Із початку 90-х рр., з огляду на посилення конкуренції, редакції центральних, а за ними і регіональних видань, поступово стали відмовлятися від традиційно малоефективних «передовичок». Як один з інваріантів творчого пошуку знайдено оптимальний шлях утримання цього жанру: скорочення передової з поступовим насиченням аналітики елементами інформаційних жанрів – репортажу, інтерв'ю тощо.

Журналістський пошук – малопередбачуваний процес, що базується на об'єктивних факторах. Серед яких: вимоги редакції, плани відділу та суб'єктивні чинники (творчі плани, навіть настрої журналіста), тому недоречно говорити про спонтанність у використанні матеріалу, написаного на підставі документального свідчення. Документ потребує прискіпливої, тривалої перевірки, згодом час необхідний для того, щоб зіставити, зуміти поєднати детальний стиль газетно-журнального репортажу з канцелярським стилем викладу фактів у документі, зрештою, мотивувати перед редакційною колегією включення документа до структури матеріалу (що, безперечно, автоматично розширює текст). Тобто робота над симбіотичним матеріалом, що загрожує втратити ознаки жанрової належності, а отже, відповідне місце в газеті чи в журналі, не підпасти під рубрикацію й т. ін., триває в кілька разів довше, ніж над звичайним репортажем чи інтерв'ю. Чи доцільно використовувати стільки часу для підготовки такої складної публікації, вирішує особисто журналіст і безпосередньо його керівник.

У ході підготовки документального матеріалу виникає проблема колективної відповідальності, оскільки до процесу підготовки матеріалу залучено значну кількість людей – від архівістів до літературних редакторів, які мають подбати про те, щоб документальна частина природно співіснувала в репортажі чи в інтерв'ю.

Ступінь відповідальності працівників за правдивість і згодом ефективність матеріалу залежить від їхніх моральних чеснот, визначення особистої участі в підготовці фактажу. “Майбутній твір народжується у свідомості автора як ще далекий і невизначений обрис, певний порядок викладу вже намічається, бо впорядковується спостережливий фактичний матеріал і враження від нього, зароджується намір по-своєму їх викласти і донести до аудиторії”, – так описав цей процес у своїй науковій роботі відомий український журналістикознавець Д. Прилюк [7].

Висновок

Отже, історія розвитку жанрів української журналістики постійно потребує спеціальних наукових розробок, особливо в тій царині, яка стосується групи інформаційно-публіцистичних жанрів, що інтенсифікувалися в умовах науково-технічного прогресу і посилення соціально-економічних

перетворень у нашій країні. Власне експеримент в журналістиці спричинив поступовий симбіоз і взаємоперехід в межах не однієї групи, а кількох різних жанрових форматів.

Список літератури

1. *Вайшенберг З.* Новинна журналістика / З. Вайшенберг. — К.: Академія української преси; Центр вільної преси, 2004. — 260 с.
2. *Жанры советской газеты: Учеб. пособ. для ф-тов журн. ун-тов* — М.: Высш. шк., 1972. — 424 с.
3. *Здоровега В. Й.* Теорія і методика журналістської творчості : підручник / Володимир Здоровега. — 3-тє вид. — Львів: ПАІС, 2008. — 276 с.
4. *Михайлин І. Л.* Основи журналістики : підручник / І. Л. Михайлин. — вид. 3-є доп. і поліпш. — К.: ЦУЛ, 2002. — 284 с.
5. *Москаленко А.* Вступ до журналістики. / А. Москаленко. — К.: Школяр, 1997. — 298 с.
6. *Нечиталюк М.* На шляху до багатотомної історії української журналістики / М. Нечиталюк // Українська періодика: історія і сучасність: Доп. та повід. четвертої Всеукр. наук.-теорет. конф. 19–20 лютого 1997 р.; за ред. М. М. Романюка. — Л., 1997. — С. 12–20.
7. *Прилюк Д. М.* Теорія і практика журналістської творчості: Методологічні проблеми / Д. М. Прилюк. — К.: Вища школа, 1973. — 270 с.
8. *Прохоров Е. П.* Методология журналистского творчества и проблема классового анализа / Под. ред. В. М. Прохорова, В. Д. Пельта. — М., 1977. — 232 с.
9. *Різун В. В.* Маси : тексти лекцій / В. В. Різун ; Київ. нац. ун-т ім. Тараса Шевченка, Ін-т журналістики. — К.: Київ. ун-т, 2003. — 118 с.
10. *Техніка інтерв'ю : [посібник / адапт. та пер. з фр. Ю. Сарбі, А. Лазаревої ; під ред. Ю. Лазарева та ін.];* Ін-т мас. інформації (Київ), Центр підготов. й вдоскон. журналістів (Париж). — К. : Еліс, 2000. — 120 с.

О.М. Ришко, к.ф.н. (Національний авіаційний університет, Україна, Київ)

АНАЛІЗ ТЕКСТУ ЯК СКЛADOVA ЖУРНАЛІСТСЬКОЇ МАЙСТЕРНОСТІ

У статті представлено зразок повного лінгвостилістичного аналізу тексту, що може бути використаний під час підготовки бакалаврів журналістики в межах курсу «Практична стилістика».

Свого часу французький природодослідник Жорж-Луї Леклерк де Бюффон (1707–1788) сказав: «Стиль – це людина». Відтоді до його слів так чи інакше апелювали чи не всі, хто досліджував питання стилістики. Бо й справді власний неповторний оригінальний почерк людина проявляє в усьому, здійснюючи визначальні доленосні чи, навпаки, буденні, свої вибори. (Адже ми знаємо, що стиль, власне, з'являється там, де є варіанти рішень.) У спілкуванні, одязі, облаштуванні житла, плануванні праці й дозвілля, навіть у їжі. Стиль невідчужуваний від людини. Водночас – це один із тих набутків, що його нам під силу постійно примножувати.

Але саме тут, як слушно зазначає російський медіапсихолог Олена Проніна, зокрема для журналістів (як і для письменників, критиків, теоретиків літератури чи медіа та ін.), криється певна небезпека, бо хоч «професійний журналіст» і «зобов'язаний володіти будь-яким стилем», а «клас» його «визначається глибиною розуміння, котрий зі стилів і в якому аспекті буде адекватний до реального психоісторичного стану суспільства», обираючи стиль, лицарі пера мусять пам'ятати, що таким чином «обирають долю» (Проніна Е. Е. Психология журналистского творчества: учеб. пособие / Е. Е. Пронина. – М.: КДУ, 2006. – С. 46).

До речі, всім, хто так чи інакше має справу зі словом писаним, стане в нагоді ще один афоризм Бюффона: «Добре писати – це мати розум, душу і смак». Тобто наполегливо дбати про самовдосконалення. Засоби ж для відшліфовування, дбайливого й копіткого вигранювання власних талантів і пропонує стилістика. З-поміж найважливіших завдань її як навчальної дисципліни – вироблення в студентів умінь і навичок стилістичного аналізу тексту, що є підґрунтям для формування ідіостилу – однієї з неодмінних складових журналістської майстерності. Тож нижче пропонуємо приклади аналізу поетичних творів Михайля Семенка, що можуть бути використані як дидактичний матеріал. Аналіз виконано за класичною дискурсивною схемою: текст + підготовчий етап + інтерпретація + соціальний контекст.

Постать Михайля Семенка дуже суперечлива і часто незрозуміла. Ми знаємо його як засновника українського футуризму; для цього напряму властиве неприйняття вічних цінностей, захоплення акцентуацією на «грубих» речах, екстраполовання сучасного в майбутнє, позбавлене «вантажу» будь-яких традицій. В естетичі футуризму поєднувалися принцип позитивізму й інтуїтивізму, відбувалися процеси деестетизації та дегуманізації мистецтва.

Основними елементами футуристичної поезії проголошувалися хоробрість, сміливість, бунт, натиск, епатаж.

Михайль Семенко прагнув оновити українську поезію. Він відмовився від метричних канонів, вдавався до різних експериментів: створював неологізми і по-новому озвучував забуті слова; використовував звук описання, вибудоване за семантичним, музикальним, динамічним принципом; створив неперевершену кольорову метафору та ін. Тобто робив усе, чого вимагає поетика футуризму. Водночас у його творчості ми знаходимо риси імпресіонізму, експресіонізму, екзистенціалізму, символізму. Ознаки останнього напрямку яскраво проявляються у граціозних «Гімнах св. Терезі», де, всупереч футуристичному генофобству, проголошеному Т. Марінетті, обстоювалося лицарське трактування загадкової вічної жіночності, водночас грішної і святої.

Цей цикл було створено 1918 р. І, як зазначають дослідники творчості М. Семенка Г. Черниш і М. Сулима, українська література не знала досі нічого подібного. «Гіми св. Терезі» дуже цікаві тим, що абсолютно не вписуються ні в звичне уявлення про Семенка, ні у футуристичну теорію, і побудовані, створені за допомогою зображально-виражальних засобів, далеких від естетики футуризму. «Футурист став на коліна перед черницею, — писав М. Сулима, — в той час, коли вона в екстатичному пориві до Бога навіть не помічає його». Звідси пронизливий трагізм, який осягає кожен рядок усіх 26 поезій, що входять у цикл. Скинувши всі свої іронічні маски, Семенко створив вишукану поетичні драму, місце якої, безперечно, серед перлин української інтимної лірики.

Увесь цикл об'єднують три макрообрази: образ ліричного героя, образ святої Терези та образ Бога. Останній дуже специфічний: Бога поет бачить у самій Терезі: «Суворя строгість Бога-отця / В жіночих рисах» (X).

Таке саме трактування цього образу ми знаходимо у VII поезії, лінгвістичний аналіз якої здійснимо: «Душу мою, Боже, збagni, / Серце моє мольне змір. / Благослови моїх шукань ниви, / Окропи моїх печерних звірів. / Прищепи віти шепотів золотих, / Освяти сміливість пручань. / Пригорнись ухом до моїх мотивів, / Моїх бентежностей призвичайся. / Душу мою, Боже, Боже, збagni, / Серце моє, серце мольне змір».

Жанр поезій автор окреслив сам — гімн. Справді, увесь цикл сприймається як похвальна пісня нечуваному кохання. І якщо гімн як жанрова форма поезії еволюціонував з культових пісень, що завершувались молитвою до культового божества, то VII поезія якраз і є такою молитвою до Жінки-Бога. А те, що молитва міститься у VII вірші, а не в XXVI, ще раз засвідчує відмову Семенка від звичних канонів. (Прикладом цього може бути і «Вінок тремтячий» (1918) — вінок сонетів, написаний футуристом, що починався з мадригалу.)

Ця молитва ввібрала в себе гострі суперечності, якими буквально «начинений» поет, що в його душі «тчуться крайности». Суперечності між світами: земним, якому належить ліричний герой, і небесним, який втілює в собі Тереза. Суперечності вилились у своєрідну антитезу: футурист, який молиться, а звідси — незвичність ситуації. Ще одна яскрава антитеза породжується тим, що в молитві, яка є способом очищення душі, ліричний

герой звертається з проханням не тільки благословити його шукання, а ще й окропити «печерних звірів», які живуть у його душі. Увесь цикл є свідченням роздвоєності ліричного героя. Проте він прагне до розуміння й гармонії, хоче, аби його збагнули і прийняли таким, який він є, з усіма його гріхами. До речі, це прагнення втілюється в усій поетичній творчості самого Михайля Семенка. І всі зображально-виражальні засоби вірша спрямовані на втілення цього прагнення.

Поетія має кільцеве обрамлення. Початок: «Душу мою, Боже, збагни, / Серце моє мольне змір». Закінчення: «Душу мою, Боже, Боже, збагни, / Серце моє, серце мольне змір».

Це підсилює звучання головної думки, а додаткові повтори в останньому дистиху ще більше підкреслюють її важливість для ліричного героя.

Використання епітета «мольне» на означення серця, а також низки метафор: «шукань ниви» (реформаторська діяльність на теренах поетичного слова); «печерних звірів» (пристрасть і плотські бажання); «віти шепотів золотих» (прагнення гармонії зі світом і примирення із самим собою); здійснюється аби показати «дисонансність» ліричного героя, оголити суперечності, які шматують його ество; наголосити, що шлях до мети буде нелегким.

Застосування асиндетону передає швидкий рух думки, адже в молитві висловлюються найсокровенніші почуття буквально одним подихом. Напруженість і динамічність руху створюють також дієслова, вжиті у синтетичній формі (2-га особа однини) наказового способу для вираження прохання: *збагни, змір, благослови, окропи, прищепи, освяти, пригорнись, призвичайся*. Досягненню напруженості в цих дієсловах сприяє також алітерація на [р]. А префікс *при-* є своєрідним запрошенням до розуміння. Динамізм руху підкреслюється також на синтаксичному рівні через нагромадження односкладних означено-особових речень, пов'язаних безсполучниковим зв'язком. Рух передається також віддієслівним іменником «пручань» від «пручатися»; віддієслівним прикметником «мольне» від «молитися». Останнє – ще й авторський неологізм. Семенко завжди вирізнявся творенням неологізмів.

На лексичному рівні ще слід відзначити вживання слів на позначення абстрактних понять: *шукань, сміливість, мотивів, бентежностей* (останнє теж є авторським неологізмом); така кількість абстрактних понять засвідчує, що йдеться про світ духовний, небесний, світ нематеріальний; репрезентує своєрідну ірраціональність ситуації.

Вживання архаїчного (біблійного походження) словосполучення «пригорнись ухом» замість традиційного «послухай» підкреслює урочистість, серйозність подій, що відбуваються. Відтінок урочистості має і дієслово «окропи». Стилистичне забарвлення важливості має дієслово «збагни» (порівняно із «зрозумій» – стилістично нейтральним).

Вимальовується своєрідний синонімічний ряд на позначення душевних (чи духових) зрушень: «шукань ниви», «сміливість пручань», мотиви, бентежності.

Якісно нового стилістичного забарвлення набуває сільськогосподарський термін «нива» у словосполученні «шукань ниви» й означає поетичну творчість.

На граматичному рівні ще відзначимо звертання «Боже», вжите в кличному відмінку, що є характерним для української мови.

Особливе смислове навантаження несе присвійний займенник «мій». Він вжитий у кожному рядку першого катрена, у двох останніх рядках другого катрена, у дистиху і підкреслює гостроту вияву почуттів ліричного героя.

Також задля емоційно-смислового навантаження певних слів автор використовує інверсію: «Благослови моїх шукань ниви»; «Прищепи віти шепотів золотих»; «Моїх бентежностей при звичайся».

На початковий авторський задум – прагнення, аби його сприймали таким, як він є, – працює і контекстуальний оксиморон: «окропи моїх печерних звірів» – ліричний герой просить Бога благословити, освятити плотські бажання, хіть, якщо хоче.

Отже, дана поезія хоча й абсолютно не вміщається в жодну з футуристичних теорій Михайля Семенка, все ж несе в собі прикметні риси його стилю: роздвоєння ліричного героя, що передається антитезами та оксимороном; динамічність; активне словотворення і вживання застарілої лексики; вживання присвійних займенників (найчастіше він, проте, використовує займенники особові). Це безпосередньо впливає з естетики футуризму, бо поет-футурист вважає себе центром всесвіту.

Особливістю ж «Гімнів св. Терезі» є тяжіння до традиційних поетичних форм (хоча ми й пам'ятаємо про те, що вірш-молитва йде під № 7, а не під № 26, бо Семенко не був би Семенком), а також вживання розділових знаків (у футуристичних віршах вони практично відсутні). Таке яскраве розмаїття зображально-виражальних засобів засвідчує належність тексту до художнього стилю.

Семенко знову показав себе майстром метафори та невтомним експериментатором. У ньому постійно живуть дві особистості – «і футурист, і антиквар», які, з одного боку, є невтомними рушійними силами його творчості, а з іншого – джерелом глибокої особистої трагедії. Оце роздвоєння, постійне поєднування непоєднуваного є однією з основних прикмет поезії Семенка. «Гімни св. Терезі» ще раз це підкреслюють. Спроба лінгвістичного аналізу поезій циклу «Гімни св. Терезі» є спробою зрозуміти «неповторне магічне німе кіно», про яке знали раніше лише фахівці; маленький штрих до портрета Михайля Семенка; відгук на його звернення: «Не обминайте Семенка!»

Висновки. Вміння здійснювати аналіз та інтерпретацію дасть змогу майбутнім журналістам краще зрозуміти принципи побудови тексту, виявити засоби впливу останнього на реципієнтів; сприятиме виробленню неповторного авторського почерку, за яким, власне, адресат і провадить ідентифікацію адресанта.

**АДАПТОГЕННІ ТРАНСФОРМАЦІЇ УКРАЇНСЬКОГО КЛАСИЧНОГО
ЖУРНАЛІЗМУ В АСПЕКТІ СВІТОВИХ КОНВЕРГЕНТНИХ ПРОЦЕСІВ**

Розглянуто явища конвергенції у практиці сучасних українських ЗМІ як новітньої тенденції, детермінованої бурхливим розвитком і впровадженням у всі сфери життя цифрових технологій. У журналістиці дане явище проявляє себе як багатоаспектна мультимедіатизація, яка кардинально змінює традиційні форми і методи діяльності, модернізує класичні втілення журналізму.

Цифрова революція в медіасфері призвела на рубежі XX-XXI століть до виникнення і розвитку новітніх тенденцій, які змушують традиційні засоби масової інформації змінювати стратегію і форми діяльності під загрозою зникнення. Кардинальні зміни способу життя та моделей медіаспоживання, тотальна медіатизація та комп'ютеризація найрізноманітніших сфер суспільства стають драйверами (рушійними силами) адаптогенних трансформацій як міжнародного, так і національного медіаландшафту. Україна не залишилась поза цими глобальними процесами. Відстаючи від найрозвиненіших країн Європи і світу, вирішуючи складні політичні та економічні проблеми, вона поступово приєднується до загальної цивілізаційної еволюції, шукаючи при цьому власні національні форми і прояви. Однією з найпомітніших новітніх тенденцій медіарозвитку, породжених електронною ерою, є конвергентність сучасної журналістики.

Конвергенти (від лат. *Convergens, convergentis* – “той, що сходиться, зближається”) – елементи однієї мови або кількох мов, які зближуються в процесі їх історичного розвитку; мови, які зближуються внаслідок безпосередньої взаємодії. Явище конвергенції (зближення, “сходження”) абсолютно різних явищ під впливом загальних законів суспільного розвитку) спостерігається в лінгвістиці, біології, етнографії, медицині та інших науках. Останнім часом почали фіксувати й осмислювати конвергентні процеси також теоретики і практики сучасної журналістики.

Говорячи про конвергентні явища в сучасних мас-медіа, більшість авторів цитують визначення відомого американського вченого, професора Массачусетського технологічного університету Ітьєля де Сола Пула: «Конвергенція – усунення кордонів поміж медіа як засобами обопільної комунікації, такими як телефон, пошта, телеграф, і як засобами масової комунікації, такими як преса, радіо, телебачення» (1987). За останні десятиліття у зв'язку з прогресом комп'ютерної техніки, комп'ютерних носіїв і комп'ютерних мереж як засобу трансляції відбулась актуалізація конвергентних процесів. Сучасні технології дозволили об'єднати всередині одного носія різні засоби комунікації, що раніше було неможливим. Отже, візуальна, текстова і звукова (мовна) інформація відтепер не зосереджується на одному з класичних мас-медіа, а можуть фігурувати одночасно у всіх

формах журналізму. Так, на сайтах газет з'являються звукові новини і відеорепортажі, а на друкованих шпальтах – тексти, взяті з блогів, форумів, соціальних мереж. На сайтах радіо – розлогі статті, коментаторські колонки, фоторепортажі. Телевізійні ток-шоу можна переглядати в Інтернеті з інфографікою, статтями і блогом телеведучого. Таким чином, відбувається конвергенція – усунення кордонів поміж різними видами медіа і їхнє фактичне зближення, навіть злиття на тлі новітніх технологічних можливостей. На наших очах відбувається глобальна зміна усталених віками і десятиліттями мас-медійних форм, модернізація класичних втілень журналізму.

Основною тенденцією в цьому руслі є перетворення традиційних ЗМІ, які вимушені змінюватись, ставати іншими, адаптуватись до потреб сучасної аудиторії, в мультимедійні. Спостерігається постійне зростання візуальної та розважальної складової у засобах масової комунікації. Медійна аудиторія послідовно переходить від текстового мислення, текстового сприйняття й аналізування подій до зображального мислення, сприйняття й аналізування. Можна говорити про тотальну й невинну візуалізацію всіх видів сучасної комунікації. Закладена була ця тенденція ще в 2-ій половині ХХ століття, коли відбувся активний розвиток телебачення, його перехід на кольоровий формат. Крім того, новітні поліграфічні технології дали новий поштовх до популяризації широко ілюстрованих видань – газет, журналів, бюлетенів, постерів. Масові газети поступово переходять на «таблોїдний» (зменшений) формат, набувають гібридних форм (зокрема, ілюстрованого газетно-журнального інформаційного бюлетеня), намагаються відтворити подані факти в телевізійному ефірі, а також презентувати в розширеному вигляді в Інтернет-просторі. Деякі редакції друкованих видань, усвідомлюючи загальну тенденцію, в рамках якої вони розвиваються, а також якоюсь мірою виправдовуючись за надмірне ілюстрування, стверджують, що їхній медіаформат – «телебачення на папері» (зокрема, за такою концептуальною формулою випускалась кілька років популярна в Україні газета «Блик»). Крім того, вони закликають своїх читачів переглянути в Інтернеті на своєму сайті відеосупровід та розширений формат тієї чи іншої публікації (це практикують газети «Сегодня», «Комсомольская правда в Украине» та ін.). Телепрограми, в свою чергу, звертаються до глядацької аудиторії з пропозицією прочитати і переглянути більш детально інформацію на їхньому Інтернет-сайті, а також надати відгуки, коментарі, оцінки роботі тележурналістів.

Конвергенція привнесла кардинальні зміни в медіапрактику в цілому і рольову діяльність журналістів зокрема. Основним джерелом інформації, на відміну від попередніх часів функціонування мас-медіа, стають мобільні та Інтернет-ресурси, а також соціальні мережі. У цьому контексті рольова діяльність журналістів набуває інших параметрів, значно розширюються фахові вимоги, відбувається перехід від вузької медіаспеціалізації (газетяр, телевізійник, радіожурналіст, фотожурналіст тощо) до універсальності. Журналісти здебільшого не лише фіксують і здобувають інформацію, здійснюють зйомки, пишуть медіатексти. Вони відбирають інформацію в інтернетному потоці новин, в соціальних мережах, перевіряють її, здійснюють монтаж і адаптують для потреб редакції.

Соціологи, медіааналітики за результатами своїх досліджень стверджують, що не лише друковані версії традиційних газетних видань, але й традиційна радіожурналістика, а також масове ефірне телебачення поступово відходять на задній план, здаючи позиції перед Інтернетом як могутнім і всеохоплюючим каналом комунікації. Оперативність, мобільність, універсальність, мультимедійність, інтерактивність є тими абсолютними перевагами Інтернет-журналізму, завдяки яким новітні медіа виграють конкурентну боротьбу з традиційними каналами комунікації. Конвергентна редакція сьогодні являє собою колектив універсалів, які завдяки цифровим технологіям, володіючи комп'ютерними програмами, здатні відбирати і монтувати відео-, аудіо- і текстову інформацію. Конвергентний журналіст – універсальний, мультимедійний спеціаліст.

Ще одним аспектом конвергентності в сучасній журналістиці є глобальна трансформація функціональних засад аудиторії ЗМІ. Пасивні споживачі, спостерігачі інформації все більше перетворюються в активних користувачів, блогерів і форумних коментаторів і навіть творців інформації. Роль аудиторії все більше наближується до ролі професійного журналіста, об'єкт інформації трансформується в суб'єкта. Читач, глядач, слухач, інтернет-користувач отримали можливість негайно реагувати на інформацію, оперативно обговорювати її, голосувати, обмінюватись думками з іншими об'єктами процесу інформування, незалежно від того, як далеко вони знаходяться один від одного, формувати соціальний рух на основі отриманої інформації тощо. Аудиторія стає співучасником процесу виробництва мультимедійної інформації. Редакції газет і телепрограм, звертаючись до своєї аудиторії, закликають її передавати через Інтернет цікаву інформацію, тобто виконувати функції спеціальних кореспондентів, позаштатних журналістів. З'явилися поняття «непрофесійна журналістика», «блогова журналістика», «журналістика форумів». Причому треба зазначити, що остання складає все більшу конкуренцію журналістиці «професійній», адже безпосередні «живі», не оброблені редактурою враження, часто наївні, емоційні, нічим не нормовані (навіть лексично і граматично), – викликають більший інтерес і справляють сильніше враження на аудиторію, ніж «правильне» репортерство. Не випадково найпрогресивніші газети почали виділяти цілі полоси, постійні рубрики, окремі підбірки для публікації на своїх шпальтах «живих», не редагованих відгуків і коментарів з Інтернет-порталів. Це є абсолютно нова якість журналістики, яка адаптується до нових викликів часу.

Конвергентні процеси в сфері журналістики зачіпають не лише характер інформування, рольову функцію журналіста й аудиторії, вони розвиваються у кількох напрямках, є багатаспектними. Норвезькі дослідники Андерс Фагерйорд і Танья Сторсул визначають як мінімум шість аспектів медіаконвергенції: 1) конвергенція мереж (перетворення аналогового сигналу в цифровий; відтепер уже не має значення, які дані і який саме вид комунікації повідомлення транслювати. Наприклад, сучасні цифрові кабельні телевізійні мережі дозволяють транслювати не лише телевізійну картинку, але й комп'ютерні дані, надають доступ до Інтернету, а також до телефонного цифрового зв'язку. Цей процес активно відбувається в Україні); 2)

конвергенція терміналів (об'єднання різних пристроїв у єдиний мультифункціональний пристрій, призначений для прийому й споживання інформації, яким сьогодні став комп'ютер, що дає доступ до Інтернету, дозволяє переглядати телепрограми, а також гортати сторінки електронних газет на екрані монітора; поступово ці функції опановує і мобільний телефон); 3) конвергенція послуг (передбачається, що на базі цифрових мереж і терміналів з'являються сумісні послуги, абсолютно різні за своєю суттю, але при цьому вони надаються одним «електронним» способом. Наприклад, служба коротких інформаційних повідомлень у мобільній телефонії, чати, блоги та інші види послуг); 4) конвергенція ринків (телекомунікаційні компанії активно позиціонують себе на медіаринку, наприклад, відкриваючи власні телеканали, або компанії телекомунікаційного ринку зливаються з компаніями медіаринку); 5) конвергенція жанрів і форм (в результаті об'єднання різних медіаплатформ – наприклад, друкованих ЗМІ з телевізійними на базі інтернет-порталів, – жанри, що раніше були властиві якій-небудь одній медіаплатформі, проникають і асимілюються з іншими); 6) конвергенція регулювання (в результаті конвергенції ринків і виникнення сумісних ринків влада вводить регулюючі процедури, загальні для всіх. Зокрема, спостерігається злиття різних міністерств в одне, відповідних управлінь, комітетів тощо).

Отже, конвергенція ЗМІ відбувається в Україні, як у всьому світі, не лише на рівні поширювача інформації (тобто самої редакції ЗМІ), а є наявною і на рівні каналів передавання інформації, споживачів і їхніх повсякденних практик, абонентських пристроїв, що призначені для споживання медіаповідомлень, і, нарешті, самих медіаматеріалів.

Конвергентні процеси в журналістиці яскраво демонструють, як з настанням нової ери інформації кардинально змінюється не лише ландшафт медіаіндустрії, але й усі її параметри і складові. ЗМІ стають все більш могутнім сектором сучасного бізнесу і зовсім іншим за якістю й функціями інститутом суспільства.

Список літератури

1. Журналистика и конвергенция: почему и как традиционные СМИ превращаются в мультимедийные / под ред. А. Г. Качкаевой. – М., 2010. – 200 с. – <http://focus-media-en.ru/learn-more/library/>
2. Лукина М.М., Фомичева И.Д. СМИ в пространстве Интернета. – М., 2005. – <http://twirpx.com/file/36922/>
3. Михайлин І. Л. Основи журналістики. Підручник. 5-те вид. перероб. та доп. /Ігор Леонідович Михайлин. – К.: Центр учбової літератури, 2011. – 496 с.
4. Попов А. Мультимедийная журналистика. – М., 2010. – <http://books.tr200.ru/v.php?ld=49962>

Т.Є.Мартінова, к. філос. н., доцент
(Національний авіаційний університет, Україна, м Київ)

РОЛЬ ЗМІ У ФОРМУВАННІ ГРОМАДЯНСЬКОГО СУСПІЛЬСТВА ТА НАЦІОНАЛЬНО-ПОЛІТИЧНОЇ СВІДОМОСТІ В УКРАЇНІ

Розглядається роль вітчизняних ЗМІ у сучасних процесах формування національної свідомості громадян України, характеризуються інструменти впливу ЗМІ на формування громадянського суспільства та відповідної системи світоглядно-ціннісних орієнтацій.

Мета статті. Розкрити суть та значення засобів масової інформації у формуванні громадської думки та її вплив на соціальні процеси в сучасних суспільно-політичних умовах.

Поняття «цивільне або громадянське суспільство» позначає основний принцип демократії: під державою і суспільством мається на увазі співтовариство свідомих громадян, котрі самі визначають своє буття. Громадянське суспільство розглядається як демократична форма самоорганізації суспільства, незалежна від держави і поза ринком. Реальна політична практика України останнього десятиліття висвітлює низку не лише економічних і державотворчих проблем, але й гостро поставила питання розвитку національно-політичної свідомості суспільства як основи розвитку громадянського суспільства.

Демократизація – це складний внутрішній світоглядно-психологічний процес трансформації суспільної свідомості, усвідомлення людьми їхніх невід’ємних прав на свободу і суверенну особисту участь у керуванні своєю країною. «Якщо суверен, що йому належить влада, – а в демократичних суспільствах таким сувереном є народ, – не розуміє, що таке владарювання є його невід’ємним правом, то демократичні процедури, навіть якщо вони існують, неминуче перетворюються на ширму, поза якою ховається авторитаризм». [3,31]

Сучасні дослідники виокремлюють низку проблем на шляху формування в Україні повноцінного громадянського суспільства. Особливе місце серед них займають ті, що лежать в площині світоглядно-ціннісних орієнтацій сучасного українського суспільства. Передовсім, це активізація ірраціональних компонентів національної свідомості, що пов’язані з виявом колективного несвідомого. Постійна пригніченість та песимізм, викликані не реалізацією соціальних очікувань, що пов’язувалися з реформами, сприяють руйнівним процесам у суспільній свідомості. Посилення екзистенційних ідей і настроїв, які набувають форми соціальної апатії, заглибленість у власні проблеми, страх, невпевненість свідчать про кризу цінностей, що визначали спрямування національної свідомості на початковому етапі суспільного реформування. Тривалість таких станів призводить до стану, який К.Юнг назвав психічною інфляцією. [4,144]

Більшість населення України нині, зневірившись в можливості побудови дійсно демократичного і раціонального суспільного устрою, впадає в стан не лише соціальної, але й фізичної апатії, що доповнюється відчуттям власного безсилля і формує комплекс меншовартості.

Світовий досвід переконує, що в процесі становлення сильних національних держав важливу роль відігравали ЗМІ, впливаючи на формування нової соціальної спільноти, яку об'єднувала спільна зацікавленість в інформації. Невід'ємною функцією ЗМІ є забезпечення суспільного діалогу, швидка передача єдиних, важливих для суспільства і країни символів і цінностей в національному масштабі, сприяння формуванню і зміцненню його національної свідомості. Через мережу інформаційних комунікацій транслюється необхідна державно-політична, суспільно-економічна, ідеологічна, історична, етнічна та інша інформація. Тим самим ЗМІ беруть участь у соціальному управлінні, забезпечують владі інформаційний супровід. Завдяки розкриттю змісту і пропаганді в засобах масової інформації таких понять, як “демократія”, “правова держава”, “громадянське суспільство”, “національна ідея”, у суспільстві формується відповідна система духовних цінностей та орієнтирів, які лягають в основу творення політичної нації й будівництва незалежної держави.[2]

Кожне самостійне суспільство прагне виховати справжніх громадян, роз'яснюючи, прищеплюючи їм основні політичні цінності. Єдність переконань є основою для будівництва будь-якої держави. Тому державі не байдуже, як формуються політичні переконання її громадян, їх ставлення до політичної системи, характер громадянської соціалізації. Мислителі класичних часів не переставали повторювати, що громадянське виховання — обов'язкова складова частина громадянськості, яка є, перш за все, розумінням громадянами обов'язків держави перед ними, усвідомлення ними своїх прав і обов'язків у створенні такого суспільного устрою, який відповідає спільним інтересам.

Значну роль у громадянській соціалізації відіграють засоби масової інформації, що виконують функції соціальної комунікації, інформування і виховання, формування громадянських цінностей, створюють відповідний соціально-політичний клімат.

Водночас слід зазначити, що формування і зміцнення національної свідомості засобами ЗМІ значною мірою залежить від їх позиції у суспільстві. В демократичному суспільстві, за умови, якщо засоби масової інформації є незалежними й культивують, поширюють і збагачують загальнодержавні й національні цінності, відтворюють і транслюють історико-культурні традиції, утверджують національну мову, культуру, шляхом творення єдиного інформаційно-культурного простору держави, сприяють формуванню духовних основ нації, вони виступають дієвим інструментом консолідації суспільства в єдину національну спільноту. [1]

Громадська думка як політичний інститут бере участь у здійсненні влади та стає важливим механізмом прийняття політичних рішень на всіх рівнях. Оскільки вона виступає знаряддям політики, то її формування є сферою боротьби за владу. Саме боротьбу за громадську думку і вважають складовою частиною політичного процесу.

У процесі перебування України в стані перманентних виборів, питання формування громадянського суспільства й участі його в житті країни є вкрай актуальним. Тому, що приймаючи політичні рішення законодавчі та виконавчі органи держави змушені враховувати громадську думку, оскільки вона слугує джерелом важливої соціально-політичної інформації. [1]

Мас-медіа не тільки інформують, розважають та просвіщають. Вони володіють маніпулятивно-управлінським потенціалом, змінюючи установки, моделі поведінки та сприйняття дійсності. Установка — це сформовані під впливом пропаганди, виховання й досвіду відносно стійкі знання, почуття та мотиви, що викликають відповідне відношення людини до ідейних, політичних і суспільних явищ реальної дійсності та проявляються в дії (у широкому розумінні цього слова). Установка визначає напрям дій і одночасно спосіб сприйняття і мислення. Але різні установки не є рівнопорядковими для детермінації поведінки особи.

Орієнтація особистості залежить від безлічі соціальних установок, що співвідносяться з визначеними сторонами суспільного буття. Вони мають певну цінність з точки зору їхнього значення для індивідуума, а також різною стабільністю. В ієрархії установок політичні установки займають верхню сходинку. Політичні установки утворюють загальне підґрунтя для всіх інших установок, обумовлює внутрішню стійкість орієнтації. Звідси випливає, що поведінка людини за різних умов значною мірою визначається її політичною орієнтацією. Таким чином, демократичне суспільство, якщо воно хоче залишитися самим собою, змушене балансувати між двома крайностями: з одного боку, без свободи слова відсутня демократія, з іншого — існує небезпека використання свободи слова для маніпулювання масовою свідомістю. Преса повинна зважено і критично оцінювати події. Держава в свою чергу повинна забезпечити конституційні та законодавчі умови функціонування ЗМІ, а також убезпечити громадян від можливого завдання їм інформаційної шкоди.

За ідеальних умов ЗМІ здатні консолідувати різні партії й рухи, громадські організації й спільноти, ознайомлюючи суспільство з їх позицією, регулярно організовуючи проведення діалогу стосовно суспільних проблем. Мас-медіа можуть в неупереджених узагальнюючих коментарях виділяти із усіх дискусій ті пропозиції, що спрямовані насамперед на порозуміння і злагоду суспільства, а отже, виступати каталізатором об'єднання, інтеграції суспільства й зміцнення держави.

Але якщо в суспільстві ЗМІ є залежними від держави, контролюються певними фінансовими чи політичними групами, вони стають знаряддям маніпуляції суспільною свідомістю, провідниками певної ідеології і часто сприяють упровадженню чужих, не властивих нашому суспільству духовно-моральних і політичних цінностей, що руйнує духовний фундамент його існування.

В Україні ЗМІ значною мірою впливають на формування громадської думки. Це можна пояснити звичкою людей довіряти засобам масової інформації, зокрема ТБ, яке є домінуючим джерелом суспільно-важливого інформування, зважаючи на погіршення економічних можливостей громадян

щодо передплати друкованих ЗМІ. Зрозуміло, що до читача, глядача чи слухача ЗМІ лівова частка інформації потрапляє з авторською оцінкою ситуації, події, яка нав'язується аудиторії. Пересічний громадянин сучасного інформаційного суспільства, обтяжений щоденними проблемами й турботами, перетворився на зручний об'єкт інформаційного впливу, сприймаючи задану певною соціальною групою суб'єктивну точки зору, вміло подану за допомогою ЗМІ, які перетворюються на безпосередній інструмент формування громадської думки та важіль соціального управління [5,33].

На жаль, сьогодні система українських національних ЗМІ об'єктивно поки що не орієнтована на формування розвиненої національної свідомості та державно-політичної ідентичності, історичної пам'яті, яка є важливою складовою національної свідомості, збереження культурно-історичної самобутності українського суспільства. Значна частина ЗМІ орієнтована не на задоволення комунікативно-інформаційних та просвітницько-виховних потреб суспільства, а насамперед на обробку суспільної свідомості в інтересах різних політичних сил, висвітлює приватні чи корпоративні інтереси певних фінансово-економічних угруповань.

І Карлова зазначає, що сучасний український інформаційно-культурний простір за його нинішньої структури та наповненості недостатньо адаптований до вирішення такого суспільно значущого завдання, як формування національної свідомості. З одного боку, певні змістовні виступи ЗМІ з питань історичного минулого нашої країни сприяли зникненню ряду "білих плям" в історії України, зростанню національної самосвідомості українського народу. Водночас проблемою залишається різнорідне, прямо протилежне обґрунтування в багатьох ЗМІ певних історичних подій та постатей, болючих тем історії українського народу, що не сприяє витворенню спільної історичної пам'яті, а отже, консолідації суспільства для будівництва незалежної Української держави. [2]

Інформаційно-культурний простір нашої держави не є, на жаль, національним за своїм змістом, формується під впливом потужних інформаційних потоків зарубіжних країн, заповнений культурними зразками не найкращої якості, чужими ідеалами й цінностями. За цих умов засоби масової інформації не сприяють формуванню і зміцненню національної свідомості, а виступають потужним і постійно діючим фактором духовного зuboжіння та денационалізації українців, деморалізації та ідейно-політичної дезорієнтації суспільства.

Висновки

Громадська думка як важливий засіб вираження ідей і прагнень громадянського суспільства, значною мірою формується під впливом ЗМІ. Тому вкрай важливим є завдання забезпечення національно-державницької змістовності теле- та радіопросторів України і, в першу чергу, запровадження системи суспільного мовлення, створення відповідної правової бази і програм, спрямованих на формування у громадян України державницького мислення, національної свідомості, почуття патріотизму, сприяли утворенню

громадянського порозуміння і злагоди, утвердженню української мови і культури.

Список літератури

1. *Дзюба М.Т.* Роль засобів масової інформації в формуванні громадської думки.// <http://archive.nbuv.gov.ua/e-journals>.
2. *Карлова В.В.* Вплив засобів масової інформації на формування української національної свідомості.// <http://archive.nbuv.gov.ua/e-journals>
3. *Клейнер І.* Демократія і держава. – Ін-т Пилипа Орлика, 1999. – 124 с.
4. *Кресіна І.О.* Українська національна свідомість і сучасні політичні процеси: етнополітичний аналіз. – К.: Вища школа, 1998. – 645 с.
5. Національна ідея і соціальні трансформації в Україні / За ред. М.В.Поповича. - К.: УЦДК, 2005. - 328 с.
6. *Орбан-Лембрик Л.* Особливості формування громадської думки // Соціальна психологія. — 2004 . — №2(4). — С. 77—89.
7. Политические институты на рубеже тысячелетий. – Дубна, Феникс+, 2001. – 346 с.
8. Регіональні версії української національної ідеї: спільне і відмінне: Зб. ст. - К.: Світогляд, 2005. - 186 с.

*В.М. Васильченко, кандидат філологічних наук
(Національний авіаційний університет, Україна, м. Київ)*

ОБРЯДОВІ ФРАЗЕОЛОГІЗМИ (ТИП “ОБРЯД-СЛОВО”) В УКРАЇНСЬКИХ МАС-МЕДІА

Українські обрядові фразеологізми (тип “обряд-слово”) розглянуто як засоби реалізації авторської інтенції в мас-медійних текстах. Визначено їхнє місце і функціональне навантаження.

У дослідницькій парадигмі етнолінгвістики особливе місце відводиться народній фразеології, вивчення якої потребує активізації, оскільки вона є засобом відображення в мові національної специфіки, носієм елементів, що у значній різноманітності і повноті характеризують етнічну картину світу [2, с. 52]. Народні фразеологізми часто виступають носіями «незафіксованої історії» етносу (Х. Касарес). Виразну групу фразем утворюють одиниці, прототипи яких функціонували в обрядовій стихії як формули вербальної магії. Обрядова комунікація найчастіше поєднувала компоненти вербальні й невербальні. Виникнення багатьох вербальних формул, що часто супроводжують певні народні ритуали, ґрунтується на великій вірі у магічність слова і вислову [11, с. 6]. Адже для первісної людини, як зазначає М. Возняк, “кожне слово було живим проблиском думки, почування, висловом того враження, котре викликали предмети та явища” [2, с. 52]. Словесний (вербальний) текст був невіддільною структурною одиницею в обряді – архаїчному синкретичному дійстві, вербальна магія в багатьох аспектах поєднувалася з дієвою (предметною) [6, с. 284]. Структура обряду організовується як своєрідна вербально-предметно-акціональна тріада (хоч інколи вона редукується до словесно-акціональної діади). Таким чином, вербальний обряд являє собою “мову-дію”, що супроводжується реквізитами (предметами) [7, с. 9-10]. Уся прагматика вербальних обрядів зосереджувалася у відповідних сакральних текстах. Тексти вербальної магії мають визначену структурну організацію, яка детермінується прагматикою обрядової відправи, свою поетичну орнаментику. Проте, як зазначає А. Темченко, “якими б майстерними не були форми передачі думки, вони не мають самостійного художнього завдання, а підпорядковуються загальній ідеї виголошення тексту” [8, с. 11-12]. Мова в обрядах вербальної магії виступає найголовнішим інструментом. За її допомогою відбувається структурування соціального простору у потрібному для виконавця обряду вигляді. Він може перетворити його на безпечну територію (для себе (апопропеї) чи для когось (благоповажання), або ж наділити його атрибутами ворожості й загрозиливості (для когось (магічні волонтактиви) чи для себе (клятва – при умові порушення даного слова).

Значна частина вербальних магічних формул (далі – ОФ) закріпилася у ролі фразем сучасної літературної мови.

Отже, актуальність пропонованого дослідження спричинена активізацією наукових розробок у сфері відображення мовними одиницями

етнокультурного фону та потребою дослідження вербальних обрядових одиниць у сучасній мові. *Мета дослідження* – виявити особливості функціонування обрядових фразеологізмів у мас-медіа. *Об'єктом дослідження* обрано українські обрядові фрази, прототипи яких являють собою вербальні магичні формули, що функціонували у структурі відповідних обрядів.

Серед багатого інструментарію вербальної магії наявні обрядові побажання. Прагматична природа відповідних фольклорних текстів, що стали базою для побажань аналізованих фразем, втілюється в жанровій функціональній моделі – “словами викликати потрібні дії, нав’язати комусь (іншим людям, істотам, природі) свою волю” [4, с. 10-11]. Цю ж прагматику “успадкували” і фраземи-побажання. Належність прототипів до форм оказіонального фольклору детермінувала специфіку семантики ОФ, утворених на їхній основі. ОФ до одиниць експресивних, глибоко занурених у народну культуру. Їхня формально-семантична організація демонструє багаторівневий характер. Будучи результатом архаїчного осмислення навколишнього світу і репрезентованими через етап обрядового дискурсу, такі одиниці втілюють архетипні смисли, несуть первісні вірування, закодовані у закам’янілих формулах, що згодом трансформувалися у фраземи.

У медійних текстах аналізовані ОФ можуть використовуватися по-різному: як у заголовку, так і безпосередньо в самому тексті. Виявлений матеріал засвідчує часте використання ОФ у структурі заголовків: **Боже храни Інститут журналістики! Як зіркові випускники святкували ювілей альма-матер** (<http://fakty.ictv.ua/ua/index/read-news/id/1449488>); **“Регіональне” нахабство. Боже, нас борони з ним звикнутись!** (<http://www.pravda.com.ua/columns/2013/02/25/6984270/>); **Бог у поміч тобі, лікарю! Родина Єсаулович** (<http://www.vechirka.uafor.net/society/medicine/2306153503.php>); **Лавриневич б’є себе в груди: Їй Богу, жоден червоний прапор не розгортався** (http://www.gart.org.ua/?lang=ua&page_id=2&news_type=1&element_id=32770). Водночас заголовок може складатися лише із ОФ: **Боже мій, Боже** (http://gazeta.ua/articles/zhezhera/_bozhe-mij-bozhe/403398); **Хай допомагає нам Бог!** (<http://lvivexpres.com/main/2012/01/05/704>); **“Господь з Тобою”** (<http://www.dds.edu.ua/ua/articles/2/duhovna-svitlytsa/homilies/marian-homilies/1008-god-with-you.html>). Залежно від авторських інтенцій та сама одиниця може виступати у заголовку і як самостійна, і як складник ширшої структури: **У добрий час!** (http://zhgazeta.at.ua/news/u_dobrij_chas/2012-06-15-51) // **У добрий час, на щедрий урожай!** (http://zp-pravda.info/index.php?option=com_content&view=article&id=4766:2012-04-12-16-06-56&catid=34:2009-04-14-10-24-35&Itemid=63). Також ОФ можуть виступати назвами рубрик: **Нехай Бог боронить!** (<http://archive.wz.lviv.ua/articles/31505>).

Вживаючись безпосередньо в тексті, ОФ часто несуть оцінку сказаного: *Люди тішились, коли Марійка завагітніла. Бо таку біду вони пережили – нехай Бог боронить* (<http://www.0352.com.ua/article/281587>). Поряд з цим ОФ використовуються для передачі особливостей мовлення

персонажів (для їх мовної характеристики): *Бісова тварюко, вчора не наїлася? А щоб тебе тряся взяла! А щоб тобі роги повикручувало! А щоб тобі...* (<http://www.tvybiznes.com/main/prnews/178993>).

Специфіка стилістичної маркованості таких одиниць детермінована характером прототипу. Благоповажання конотовані позитивно, а прокльони негативно: *Многая літа, Святійший Владико! Патріарху Філарету – многая літа!* (<http://blogs.pravda.com.ua/authors/medvedev/47971caf22d2a/>); *Ні пуху, ні пера!* (<http://www.hunt-fish.com.ua/article.htm?id=7660490ee86861b>) // *А я й собі «по-городському» зацвенькав. Лихий попугав, бий його коцюба!* (<http://www.umoloda.kiev.ua/print/84/45/72456/>). Цей факт відображає структурну організацію функціонально-семантичного поля оцінки в публіцистичних текстах [5].

Відповідно до загальних тенденцій, ОФ можуть зазнавати трансформації. Виявлено випадки, коли ця операція здійснюється у звичайний спосіб (зміни відбуваються у плані вираження): *Головне – щоб не відсох язык* (<http://www.umoloda.kiev.ua/number/84/113/2415/>) // пор.: *щоб (бодай) язык відсох (усох) кому, щоб (бодай) языки повідсихали* (ФСУМ, с. 976). Водночас трансформація може відбуватися і без такої зміни, коли семантично актуалізується буквальний зміст плану вираження одиниці: *Щоб я так жив. Працівники «СРЦ» мають пільги на квартплату* (<http://pravda.if.ua/news-35762.html>) // пор.: *щоб я так жив!* – “Ужито для запевнення в чому-небудь, підтвердження чогось” (Фр.Лук., с. 461).

У текстах мас-медіа використовуються також прокльони, що словниками не зафіксовані як фраземи: *А щоб тебе качка копнула!* (<http://archive.wz.lviv.ua/articles/89548>). Особливою алюзійністю наділені своєрідні прокльони радянського часу: *Щоб ти жив на одну зарплату: прокльони і прокляття як різновид усної народної творчості* (<http://www.chasipodii.net/article/10430/>).

Функціонують в текстах мас-медіа і фраземи, план вираження яких являє собою опис вербального магічного обряду: *І з почуттям глибокого внутрішнього задоволення посылати до бісової матері продажну українську міліцію, оскільки Інтерпол не застосовує санкцій до осіб, яких переслідують на батьківщині з політичних мотивів* (<http://www.wz.lviv.ua/ukraine/121506>).

Висновки

Таким чином, серед мовних засобів, що функціонують у медійних текстах, наявні фраземи, прототипами для яких стали формули вербальної магії. Вербальний обряд являє собою “мову-дію” (тобто магічна сила – згідно з архаїчними віруваннями – такого обряду зосереджується у певній вербальній формулі). ОФ в мас-медійних текстах найчастіше використовуються в заголовках. Часто вони несуть оцінку сказаного і виступають засобами мовної характеристики персонажів. Вектор конотації (позитивна чи негативна) детермінується характером прототипу ОФ. Аналізовані одиниці підлягають дії прямого трансформації.

Список літератури

1. *Васильченко В.* Відображення українськими фраземами шлюбнообрядової архетипної опозиції “згода/відмова” // *Лінгвістика: Збірник наукових праць.* – Луганськ, ДЗ “ЛНУ імені Тараса Шевченка”. – 2008. – № 2 (14) – С. 73-82.
2. *Возняк М. С.* Історія української літератури. У 2 книгах: Навч. вид. – Вид. 2-ге, перероб. Кн. 1. – Львів: Світ, 1992. – 696 с.
3. *Кононенко В.* Етнологічні засади вивчення української мови // *Українська мова в освіті.* – Івано-Франківськ : Плай», 2000. – С. 43-56.
4. *Марченко Г. В.* Обрядові побажання: структура і семантика тексту : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. філол. наук : спец. 10.01.07 “Фольклористика” [Електронний ресурс] / Г.В. Марченко. – К., 2003. – 19 с. – Режим доступу : http://librar.org.ua/sections_load.php?s=philology&id=2251&start=1
5. *Онищенко І. В.* Категорія оцінки та засоби її вираження в публіцистичних та інформаційних текстах : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. філол. наук : спец. 10.02.01 “Українська мова” [Електронний ресурс] / І. В. Онищенко. – Д., 2004. – 20 с. – Режим доступу : <http://disser.com.ua/contents/3968.html>
6. *Петренко О. Р.* Найголовніші особливості мови українських колядок як сакральних текстів / О. Р. Петренко // *Ученые записки Таврического национального университета им. В. И. Вернадского.* – Серия «Филология. Социальные коммуникации». – 2011. – Т. 24 (63). – № 1. – Ч. 1. – С. 284–288.
7. *Соляр О. А.* Українські народні замовляння: питання походження і поетики : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. філол. наук : спец. 10.02.07 “Фольклористика” [Електронний ресурс] / О. А. Соляр. – Л., 2005. – 16 с. – Режим доступу : <http://www.nbuv.gov.ua/ard/2005/05soappp.zip>
8. *Темченко А. І.* Українські лікувальні замовляння: вербально-акціональні універсалії, символіка та семантика : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. іст. наук : спец. 07.00.05 “Етнологія” [Електронний ресурс] / А. І. Темченко. – К., 2003. – 17 с. – Режим доступу : <http://disser.com.ua/contents/6452.html>
9. *Ужченко В. Д.* Східноукраїнська фразеологія: Монографія. – Луганськ: Альма-матер, 2003. – 262 с.
10. *Українські приказки, прислів'я і таке інше.* Уклад М. 25 / Упоряд., приміт. та вступна ст. М. М. Пазяка. – К.: Либідь, 1993. – 768 с.
11. *Філіпчук М. В.* Етносимволіка мовних одиниць в українському обрядовому дискурсі : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. філол. наук : спец. 10.02.01 “Українська мова” / М. В. Філіпчук. – К., 2007. – 20 с.
12. *Фразеологічний словник української мови:* У 2 кн. – К., Наук. думка, 1993. – 980 с.
13. *Чубинський П.* Мудрість віків: українське народознавство у творчій спадщині Павла Чубинського: У 2 кн. – К.: Мистецтво, 1995. – Кн. 2. – 224 с.

*І.В. Кевлюк, аспірант
(Національний авіаційний університет, Україна, Київ)*

ФРАЗЕОЛОГІЗМИ У ЖУРНАЛІСТСЬКИХ ТЕКСТАХ ЯК ЗАСОБИ ЕМОЦІЙНО-ЕКСПРЕСИВНОГО ВИРАЗНЕННЯ

У статті досліджуються фразеологізми у журналістських текстах як засоби емоційно-експресивного вираження; проаналізовано функціонально-стилістичні особливості використання фразеологічних одиниць у публіцистиці. Окреслено перспективи подальших досліджень.

Фразеологізми привертають увагу журналістів як виражальні засоби мови, як емоційно-експресивні забарвлення. Виразність фразеологізмів зумовлена самою їх природою. На ступінь експресивності, на посилення виражальних можливостей фразеологізму впливає чимало факторів, якими й диктуються різні прийоми його художньо-стилістичної обробки. Функціонально-стилістичні особливості використання фразеологічних одиниць у публіцистиці досліджували Л. Авксентьєв, М. Алефіренко, І. Білодід, М. Жовтобрюх, А. Коваль, В. Костомаров, О. Пономарів, О. Сербенська, Г. Солганик, В. Вакуров, Г. Колесник, І. Брага, Н. Кочукова, А. Мамалига, Н. Мануйлова, Л. Шевченко та ін.

Наша увага зосереджена на фразеології, адже дослідження феномену мовної картини світу, а саме фразеологічної картини світу, заслуговує на пильну увагу у зв'язку з тим, що проблема становлення семантики, деривації та тенденції розвитку мови займають особливе місце в дослідженні мовної картини світу на фразеологічному рівні.

Мета нашої роботи – виявлення закономірностей і характерних особливостей вживання у мові ЗМІ фразеологізмів як засобів емоційно-експресивного вираження.

Сукупність усіх фразеологізмів української мови, які відображають життя у всіх його проявах, науковці називають фразеологічною картиною світу. Останнім часом з'явилося багато публікацій, присвячених різноманітним аспектам мовних картин світу. Так, В. Манакін зазначає, що “мовна картина світу – це відображений засобами мови образ свідомості – реальності, модель інтегрального знання про концептуальну систему уявлень, що репрезентується мовою” [6, с. 44]. “У сучасній науці осмислення картини світу відбувається в руслі семіотичного, культурологічного, лінгвістичного й лінгвокультурологічного аналізу” [5, с. 68.].

Фразеологія – це одна з найхарактерніших, найбагатших і найоригінальніших галузей мовотворчості народу. В ній найбільш виразно й повно виявляються народна мудрість і дотепність, специфіка народного мислення, народні погляди на світ, на людське буття у всіх його незліченних виявах. У фразеологізмах слово живе повноцінним життям, набуває метафоричності, образності та художньо-естетичної вартісності. Саме через це фразеологічні одиниці становлять надзвичайно вдячний матеріал для

письменника, публіциста, журналіста, для кожного, хто повсякденно використовує слово як засіб духовного впливу на людську особистість.

Фразеологічна картина світу є складовою частиною мовної картини світу і доповнює її, репрезентуючи окремі її фрагменти. Фразеологічна, як і мовна картина світу, конструюється із когнітивно-концептуальних структур [7, с. 175].

Фразеологічна система характеризується надзвичайно великою кількістю і різноманітністю ФО на позначення емоційних станів і переживань, що свідчить про здатність людини зосереджуватися на внутрішньо-індивідуальному світі, про важливість адекватної вербалізації найтонших порухів душі і водночас про багатство мовних засобів та варіативність асоціативно-образного мислення.

Так, на думку В. фон Гумбольдта, мова окреслює навколо мовного соціуму коло понять і образів, створюючи національно-мовну картину світу. Щоб побачити і зрозуміти особливість світосприйняття і світобачення свого етносу, треба вийти за межі цього кола і увійти в інше, знайти нову точку спостереження, яка дасть змогу охопити різні картини і порівняти їх [4, с. 77].

Отже, посилення експресивності фразеологізмів залежить від багатьох чинників, серед яких першочергове значення мають: зміна семантики, форма, взаємозв'язки та зв'язки з контекстом як окремих частин фразеологізмів, так і цілих фразеологічних одиниць. У художньо-стилістичному плані описані явища підпорядковуються, як правило, потребі створення комічного, іронічного, сатиричного, саркастичного та високопатетичного ефектів.

Важлива ознака фразеології, як і публіцистики, – образність, метафоричність. Потрібно підкреслити, що фразеологізм з'являється в мові не для називання предметів, ознак, дій, а для образно-емоційної їх характеристики. Утворюється фразеологізм в результаті метафоричного переносу, переосмислення значень вільних словосполучень. Фразеологічні одиниці російської мови – це мікрообраз, мовні образні мініатюри.

*Н. Шанський характеризує їх як «мініатюрні художні твори». Емоційність фразеології – це здатність фразеологізму не тільки назвати предмет, явище, а й висловити певні почуття та оцінки автора: “Суддя, **позичивши очі в Сірка**, втовкмачував напівглухому дідусеві, що державний акт на земельну ділянку, яку той отримав 2001-го, є недійсним, не такого кольору (жовтого) і тому підлягає скасуванню” [УК:09.10.2012]; “Ну а четверта причина – **берегти як зіницю ока захищені статті** – криється у звичках нашої виконавчої влади. [ДТ:22.06.2002]; “Як може Бог **заплюшувати на таке очі?**” [ДТ:30.04.2012]; “Усі разом ми мусимо допомогти йому робити перші кроки, оберігати від падіння, **розкрити очі на світ, навчити любити людей**” [ДТ:19.08.2011]; “Після того, як шахрайську обладку витягнули, так би мовити, на світло, лжегендиректор **накивав п'ятами в невідомому напрямі**” [УК:13.02.2013]*

Фразеологізми наповнюють публіцистичні тексти глибиною свіжістю, надають їм експресивності, лексичної й синтаксичної витонченості, довершеності. Вони фіксують найтонші відтінки думок, почуттів, найрізноманітніші якості мовлення людей, надають йому виразності,

національного колориту.

Емоційність фразеологічних одиниць тісно пов'язана з їх експресивністю. Якщо порівняти фразеологічні й нефразеологічні назви того самого поняття, то яскраво виступає виразність, більша експресивність перших:

✓ **сила-силенна** – **дуже багато**: “...Витрачається **сила-силенна** дорогоцінного часу, який можна було б використовувати з більшою користю для справи та для себе” [УК: 27.03.2012]. “... Як член комітету я читаю **дуже багато** книжок, які, на жаль, не демонструють високих літературних досягнень” [УК: 02.03.2013].

✓ **пліч-о-пліч** – **спільно**: “66 років тому Український народ, **пліч-о-пліч** з іншими народами Європи і світу, переміг найстрашнішого ворога людства – нацизм” [УК:11.05.2011]. “Росія підтвердила готовність **спільно** з Україною будувати літаки Ан-70 та інші моделі літаків сімейства “Ан” [УК:28.05.2012].

✓ **прикусити язика** – **замовкнути**: “Найпрестижнішого дивізіону і “навести там порядок”, варто було б **прикусити язика** і ретельніше готуватися до майбутнього поєдинку ...” [УК:13.09.2011]. “Глядачі, які заповнили трибуни “Олімпійського”, не винні, що півтори тисячі німецьких уболівальників змусили **замовкнути** 65-тисячне біло-блакитне море прихильників господарів поля” [УК:31.08.2012]

✓ **куди не кинь оком** – **усюди, скрізь**: “**Куди не кинь оком**, всюди стирчать їхні червоні роги. Невже було не лише “золото партії”, а й “золото комсомолу”? [УТ:29.11.2012]. “Загалом це надскладне завдання – дати оцінку опері певної країни: **скрізь** вона різна і **скрізь** зачаровує своїм шармом” [УК:01.12.2012].

Висновки

Таким чином, власне українські фразеологізми більш природні, милозвучні та ближчі читачеві. Сталі вирази є засобом зрівноваження логізації викладу та публіцистичної образності. Крім того, фразеологізми виконують свою роль у текстах ЗМІ. Фразеологічні одиниці акцентують увагу читачів, наближують важкий для сприймання матеріал до цільової аудиторії, деталізують зміст; доповнюють додатковими відтінками конкретну тему. Побудовані на національних особливостях, спільному історичному ґрунті, фразеологізми закликають до спільності думок у сприйманні та розумінні інформації. У мовному арсеналі є чимало методів та засобів впливу на читача. Фразеологічні одиниці – найпотужніший серед них, тому його глибинні прагматичні та психологічні аспекти потрібно досліджувати.

Отже, фразеологізмам властиві такі виразові якості, як образність, емоційність, оцінність, експресивність. Образність є домінантною рисою фразеологічних одиниць, становить їхню естетичну цінність. У публіцистиці фразеологічні звороти використовуються в авторському мовленні, роблячи його різноманітнішим, сповненим почуттів, а також у мовленні героїв як один із засобів їхньої характеристики.

Список літератури

1. *Андрейченко О.І.* Фразеологізми з соматичним компонентом у текстах політичних дискусій // Українська фразеологія в мовній картині світу. 2004. – С. 5-11.
2. *Васильченко В.М.* Українська фразеологія у контексті вербального коду обряду. Лінгвостилістика: об'єкт – стиль, мета – оцінка: Зб. наук. праць, присвячений 70-річчя від дня народження проф. С. Я. Єрмоленко / Відп. ред. академік НАН України В. Г.Скляренко. – К.: ІУМ, 2007. – С. 426–432.
3. *Васильченко В.М.* Етнолінгвістичний аспект дослідження фразеологічних одиниць української мови. Дослідження з лексикології і граматики української мови. Випуск 7. – Дніпропетровськ: “Пороги”, 2008. – С. 9-24.
4. *Гумбольдт В.* О различии строения человеческих языков и его влиянии на духовное развитие человеческого рода // Гумбольдт В. фон. Избранные труды по языкознанию. – М., 1984. – с. 277.
5. *Лагоденко Д. В.* Национальное своеобразие фразеологической картины мира // Фразеология и когнитивистика : Материалы I Междунар. науч. конф. (Белгород, 4–6 мая 2008 г.). – Т. I. 1. Идиоматика и познание. – Белгород : Изд-во БелГУ, 2008. – С. 68.
6. *Манакин В. Н.* Сопоставительная лексикология. – К. : Знання, 2004. – с. 44
7. *Dobrovol'skij D. Piirainen E.* Zum Weltmodell einer niederdeutschen Mundart im Spiegel der Phraseologie / D. Dobrovol'skij // Niederdeutsches Wort : Beitrage zur neiderdeutschen Phraseologie. – 1992. – Bd. 32. – S. 137–169.

Умовні скорочення:

1. ДТ – зазета „Дзеркало тижня”;
2. ЗМІ – засоби масової інформації;
3. УК – газета „Урядовий кур'єр”;
4. УМ – газета „Україна молода”;
5. УТ – журнал „Український тиждень”;
6. ФО – фразеологічні одиниці.

*Т.М. Андрєєва, кандидат філологічних наук
(Київський національний університет ім. Тараса Шевченка, Україна, м. Київ)*

АКТУАЛЬНІ ПОДІЇ У ДЗЕРКАЛІ МАС-МЕДІЙНОЇ НЕОЛОГІЗАЦІЇ

Розглянуто мотиваційні зв'язки між подіями, про які повідомляють у ЗМІ, і мас-медійними неологізмами, що називають відповідні поняття, пов'язані з цими подіями. Охарактеризовано специфіку такої номінації.

Особливістю публіцистичного стилю виступає проникнення до нього з поезії, прози й драматургії відповідних засобів художнього зображення, які зазнають видозмін згідно з природою цього функціонального стилю. Відбувається їх розвиток і вдосконалення уже на ґрунті документального відтворення дійсності. Публіцист насамперед “спирається на документальну основу фактів, а потім уже відштовхується від них, домальовує цю дійсність своєю уявою” [8, с. 154]. Що ж до мови сучасних ЗМІ, то вона позначена зміною акцентів. Автори відмовляються від стереотипності мислення, риторики багатослівності, сухості викладу. Сьогоднішній автор демонструє творчу налаштованість, намагання вишукувати нові прийоми й форми привернення читачької уваги, втілення модально-оцінних характеристик [7]. Помітну роль у цьому процесі відіграють неологізми (як загальномовні одиниці, так і експресивний різновид неологізмів – okazіоналізми (авторські неологізми)). Виникнення okazіоналізмів пов'язане із задоволенням як номінативних потреб (вони мають насамперед інформативно-комунікативне навантаження, тоді як емоційні відтінки проступають порівняно слабо), так і експресивно-стилістичних (такі одиниці виникають для вираження певного почуття або оцінки, у них яскраво виражені емоційно-експресивні відтінки, оцінна семантика переважає над пізнавальною) [10, с. 12-13]. Як зазначає Г. Вокальчук, основною диференційною ознакою для okazіональних слів виступає їхнє функціонування поза лексичною системою [4, с. 181]. Будучи одиницями з нестандартною формою, непередбачуваними, незвичними, малозрозумілими, okazіоналізми здійснюють безпосередній вплив на сприйняття прагматичної інформації, регулюють психічну діяльність читача, активізують його увагу, зосереджуючи її на собі, “деавтоматизують” і підвищують інтенсивність сприйняття, завдяки чому “добудовується” поетичний текст, заповнюються інформаційні лакуни і “білі плями” в його структурі” [6, с. 232].

Неологізми з інформативно-комунікативним навантаженням подають денотат з мінімальною експресивністю: *Азаров доручив Захарченку зайнятися створенням **фінноліції*** (<http://www.epravda.com.ua/news/2013/03/22/367177/>) (Йдеться про можливість створення у структурі МВС спецпідрозділу боротьби з економічними злочинами, що матиме величезні повноваженнями); *Янукович підписав указ про **Міндоходів*** (<http://www.epravda.com.ua/news/2013/03/18/366350/>) (Мова йде про “Міністерство доходів і зборів України”, указ про створення якого підписав

Віктор Янукович); "Регіонали" вже зібрали підписи за відставку **віце-спікера "свободівця"** (<http://www.pravda.com.ua/news/2013/04/1/6986866/>) (Йдеться віце-спікера від "Свободи" Руслана Кошулинського).

Однією з виразних ознак авторських неологізмів є їхня яскрава вражальність і оцінність. До цього додається й оперативність, притаманна медійній мові загалом. У такому разі згадані мовні засоби стають незамінними в оперативному й виразному авторському відображенні актуальних подій, супроводжуваних суб'єктивними оцінками. Оказіоналізми виникають одразу ж в інформаційному повідомленні. Їхня внутрішня форма конструється за допомогою матеріалу, що позначає найбільш суттєву ознаку події. Так, депутатів, що взяли участь у "виїзному засіданні" Верховної Ради на Банковій 6-8, ЗМІ назвали *депутатами-"виїзниками"*: *Верховна Рада показала список депутатів-"виїзників"* (<http://www.pravda.com.ua/news/2013/04/5/6987486/>). Формально-семантична трансформація вихідної форми у процесі творення такого оказіоналізму відбувається в напрямі, що задається інтенцією автора, який намагається подати поняття "забарвленим" у безпосередні враження від події. На поверхню структури новотвору виходять матеріал, що нетривіально зображає побачене, сприйняте й відчуте автором: *Після топлес-зустрічі FEMEN з Путіним німці завели на дівчат кримінальні справи* (<http://dt.ua/WORLD/pislya-toples-zustrichi-femen-z-putinim-nimci-zaveli-na-divchat-kriminalni-spravi-120106.html>); *Активістки жіночого руху Femen влаштували топлес-атаку на президента Росії Володимира Путіна на промисловій Ярмарці в Ганновері* (<http://news.if.ua/news/28614.html>). Особливою придатністю до таких процесів виявляються складні слова. Композити і юкстапозити, як справедливо зазначає Н. Адах, "поєднують у собі семантику кількох слів, що допомагає виразніше, точніше відтворити картину зображуваного" [1].

Яскраву характеристику денотату дають оказіоналізми, що створюються у межах антитези (антонімічна пара формується на рівні словотворчих засобів, моделюючи протилежний напрямок семантики неолексеми): *Але замість примирення поляки форсували процес "розмирення"* (<http://www.istpravda.com.ua/columns/2013/04/20/121140/>) (Так охарактеризовано оцінку польською владою подій українсько-польського протистояння часів Другої світової).

Семантичні оказіоналізми позначені "грою смислів" на рівні внутрішньої форми. Адже "...образність, що міститься у внутрішній формі, – якраз багато в чому і визначає не тільки розвиток значення, але й особливості його функціонування" [9, с. 29]: *Четвертий "виходець" із "Батьківщини": пішов, бо мене не чули* (<http://www.pravda.com.ua/news/2013/04/4/6987322/>) (Так "прореагувала" номінативна система на факт виходу з фракції депутата від "Батьківщини" Олега Канівця у відповідь на бездіяльність її керівництва).

Авторами часто використовується поєднання невалентних одиниць. І якщо у межах одного слова це явище малопоширене (*Напісукраїнські ракети доставлятимуть вантажі на МКС* (<http://www.pravda.com.ua/inozmi/voa/2013/04/24/6988884/>), то аналітичні номемами у цьому плані мають доволі широкий простір. Організуючись за

наявними у мові моделями, такі одиниці демонструють необмежений і невичерпний потенціал: *Міліція відпустила "сніжних терористів"* (<http://www.pravda.com.ua/news/2013/04/3/6987228/>); *У міліції заявили, що допитують лише 5 "снігових терористів"* (<http://www.pravda.com.ua/news/2013/04/3/6987221/>) (Йдеться про закидання сніжками "регіональних" депутатів); *Опозиція спалила снігового Попова* (<http://www.pravda.com.ua/news/2013/03/27/6986576/>) (Так названо сніговика з табличкою "Гарний господар" і шапкою, що палала, якого встановили активісти "Батьківщини" біля будівлі Київській держадміністрації); *Чи відбудеться "сланцева революція"* (<http://www.epravda.com.ua/publications/2013/03/26/367805/>) (Йдеться про вибутток вугледів на шельфі Чорного моря).

Для деяких випадків застосовується ревіталізація: *Опозиція створить "революційні комітети"* (<http://www.pravda.com.ua/news/2013/03/26/6986452/>) (Мова йде про комітети, які координуватимуть дії під час проведення акції опозиції "Вставай, Україно!" на Львівщині). Повернення до життя таких історизмів надає звучанню тексту певної агресивності, вносить широкую інтертекстуальність (узагальнену алюзійність). Вдаються журналісти й до конкретних алюзій, які являють собою "стилістичний прийом, оснований на вживанні ходового вислову у функції натяку на добре відомий факт, історичний чи літературний" [5, с. 62]: *Фільм жахів "Після післязавтра". Українська версія* (<http://www.pravda.com.ua/photo-video/2013/03/26/6986508/>) (Апеляція до тематики фільму-катастрофи "Післязавтра", з яким порівнює автор жахливі погодні умови нинішньої весни в Україні).

Активно до аналізованих процесів залучається трансліт: *Шевченко каже, що у конфлікті на ТВі винуваті "напсереднікі"* (<http://www.pravda.com.ua/news/2013/04/24/6988894/>).

Слід зазначити, що "інтрига є чи не найдієвішим засобом залучення до спілкування, і тому активно використовується журналістами у справі "боротьби за читача" [2, с. 102]. Тому часто неологізми (здебільшого okazіоналізми) функціонують у структурі заголовка, допомагаючи у створенні інтриги через свою новизну (а часом – і незвичність), високий індекс вражальності, емоційності, оцінності: *Медіа-ринок під прицілом "Сім ї"* (<http://www.pravda.com.ua/>).

Висновки

Таким чином, у відображенні мас-медіа процесів життєдіяльності соціуму помітну роль відіграє неологізація. Особливістю мас-медійної неологізації виступає факт, з одного боку, оперативного реагування на потреби суспільної комунікації, а з іншого – її потужна виражальність та аксіологічність. Невичерпний потенціал okazіональності (в усіх її можливих проявах) створює передумови для втілення найнезвичніших і найсміливіших образних і оцінних шукань авторів медійних текстів, їхнього художнього смаку і прагнення до оригінальності, незвичності подання матеріалу,

створення інтриги у заголовку. Усе це працює на позиціонування таких авторів як успішних і читабельних журналістів.

Список літератури

1. *Адах Н. А.* Авторські лексичні новотвори в поезії Василя Барки: семантика, функції, прагматика : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. філол. наук : спец. 10.02.01 “Українська мова” / Н. А. Адах. – К., 2009. – 20 с.
2. *Алманова О.* Функціональні та комунікативно-прагматичні особливості висловлювання-інтерогатива як заголовка мас-медійного тексту / Алманова О. // Філологічні науки. Збірник наукових праць. – Полтава, 2011. – № 1 (7). – С. 99–105.
3. *Бойченко Л. М.* Оказіоналізми як елементи поетичної моделі світу // Сучасна картина світу: інтеграція наукового та позанаукового знання: Збірник наукових праць. – Суми: Видавничо-виробниче підприємство “Мрія-1” ЛТД, УАБС, 2002. – С. 163-169. – Режим доступу : http://lib.uabs.edu.ua/library/Zbirnik/Z_Kartina.htm#_Toc10953700
4. *Вокальчук Г.* До питання про диференціацію узуальних та оказіональних лексичних новотворів // *Ucrainica II. Současna ucrajinistika. Problemy jazyka, literatury a kultury.* 1. část. Sborník článků. 3. Olomoucké sympozium ucrajinistů 24.–26. Srpna 2006. – Olomouc 2006. – С. 177-182.
5. *Гуслистая Л. А.* Функционирование аллюзий в английском, российском и украинском публицистическом дискурсе // Вісник Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна. Серія “Філологія”. – Вип 49. – № 745. – Харків, 2006. – С. 61-64.
6. *Колоїз Ж. В.* Оказіональна деривація: теоретичний та функціонально-прагматичний аспекти : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня доктора філол. наук : спец. 10.02.01 “Українська мова” / Ж. В. Колоїз. – К., 2007. – 40 с.
7. *Левченко В. О.* Експресивність композит у газетно-публіцистичних текстах (за матеріалами англійської мови) [Електронний ресурс] / В. О. Левченко. – Режим доступу : http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Apfil/2011_1/Index.htm
8. *Мова і час: розвиток функціональних стилів сучасної української літературної мови* / від. ред. В. М. Русанівський. – К. : Наук. думка, 1977. – 238 с.
9. *Телия В. Н.* Русская фразеология : Семантический, прагматический и лингвокультурологический аспекты / В. Н. Телия. – М. : Школа «Языки русской культуры», 1996. – 288 с.
10. *Турчак О. М.* Оказіоналізми в мові української преси 90-х років ХХ століття : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. філол. наук : спец. 10.02.01 “Українська мова” / О. М. Турчак. – Дніпропетровськ, 2005. – 19 с.

КРЕАТИВНИЙ БАЗИС СУСПІЛЬСТВА ЗНАНЬ

У статті досліджується проблема творчості у суспільстві знань.

Розглядається зміна характеру шкіл та процесу навчання у новому суспільстві.

Суспільство знань – концепт, який актуалізується у науковому дискурсі у 60-х роках ХХ століття, коли ретельному перегляданню піддається концепція "інформаційного суспільства". Сьогодні суспільство знань визначається як суспільства, основою розвитку яких є власна багатоманітність та власні здатності. Німецький дослідник Пітер Друкер визначає суспільство знань як суспільство, де знання є першочерговим і всеохоплюючим ресурсом для індивідів. Інші ресурси – капітал, праця, земля, не зникають, але відходять на другий план оскільки вони всі можуть бути отримані за допомогою нових знань. Крім того, зазначає П.Друкер, знання можуть бути продуктивними лише тоді, коли інтегровані у певне завдання. Відтак суспільство знань постає у П.Дракера як суспільство організацій, оскільки мета будь-якої організації полягає у тому, щоби інтегрувати спеціалізовані знання у загальне завдання. На перший погляд, концепти "інновація" і "суспільство знань" взаємодоповнюють один одного.

Однак аналізуючи праці П.Дракера, Р.Хатчісона, Т.Хусена, можна відмітити, що значна увага в них приділяється не стільки тим, хто має знання, скільки тим, хто намагається ці знання придбати, але не тільки в межах формальних освітніх систем, але і в професійній діяльності і під час неформальної освіти, де грають важливу роль перш за все преса та аудіовізуальні засоби масової інформації. Сьогодні в умовах швидкого розвитку інформаційного суспільства все помітнішим стає те, наскільки новітні інформаційні технології можуть сприяти постійному оновленню особистої та професійної компетенції. В той же час, старі моделі освіти ставляться під сумнів. Академічній освіти закидається невідповідність сучасному рівню розвитку суспільства. Все більшої ваги отримують "навчання на практиці" і здатність до інновацій, спрямованість на пізнання. З кожним роком стає все більше підприємств, де "навчальний" компонент займає чи не найголовніше місце в структурі. Сьогодні вже важко уявити потужну корпорацію, яка не організовує тренінгів для своїх робітників. Важко не помітити наскільки ці процеси співпадають з розвитком інновацій у інших сферах суспільної діяльності. Власне, такий підхід до навчання і є своєрідною інновацією, адже він призводить до отримання підприємством додаткової цінності – а саме це і є тією вимогою, якій має відповідати нововведення для того, щоби вважатися інновацією, це надавати додаткову цінність.

Таким чином у суспільстві знань важливої ролі набуває інноваційна освіта. Інноваційна освіта передбачає освоєння інноваційно-креативного мислення. Якщо воно є власне мисленням, то воно містить в собі всі універсально-всезагальні визначення мислення як такого. Якщо є інноваційне

мислення є освітнім, то воно є здатністю здійснювати адекватну діяльність в освітній сфері. Іншими словами, від інноваційно-креативного мислення вимагається змістовна відповідність природі освітнього процесу у його всезагальних вимірах. Сутнісна ж логіка процесу освіти є логічною становлення людської суб'єктивності, логікою змістовного розпредметнення культурно-історичних форм когнітивної діяльності, а відтак і наукової наповненості освіти. Однією із суттєвих проблем наукової наповненості освіти є проблема її віртуалізації. У сучасній науковій думці існує декілька підходів до проблеми віртуалізації освіти. В цілому їх можна звести до двох: перших підхід визначає віртуалізацію освіти як принцип дистанційної освіти, сенс якого полягає в активному застосуванні різноманітної символіки, відеофільмів, комп'ютерних навчальних програм, інтерактивних методик тощо[4, с.29 - 32]. В рамках іншого підходу віртуалізація освіти означає соціальний процес пов'язаний із розвитком сучасних технологій і обумовлений переходом суспільства до постраціональної комунікації. Постраціональна комунікація є однією із основних ознак постмодерного суспільства. Її основною характеристикою є усунення суб'єкта комунікації і децентралізація комунікативного процесу. Українська дослідниця О.Висоцька зазначає: "Постіндустріальне (постмодерне) суспільство ... орієнтоване на гнучкі технології та індивідуалізацію потреб. Тому так звана постфордистська структура суспільних відносин, що характеризує сучасну культуру, вже не може бути описана у термінах масового суспільства. Вбираючи в себе форму масового суспільства постмодерне суспільство має суттєво відмінні риси. Постмодерне суспільство не можна вважати гомогенізованим та централізованим. Воно відрізняється децентралізованістю і складається із різноманітних локалізованих спільнот, об'єднання яких відбувається виключно на віртуальній основі"[2]. Тут, на думку автора, варто зазначити, що власне розуміється під віртуалізацією. Термін "віртуальний" має тривалу історію – його вводить ще Фома Аквінський. Наразі під "віртуальним" розуміється вимислений, уявлюваний об'єкт, суб'єкт, категорія, відношення, дія та ін., не присутній в даний момент в реальному світі, а створений уявою людської думки або зімітований за допомогою інших об'єктів. Віртуалізація освіти має на меті перетворити процес освіти на віртуальний. Головна роль в цьому відводиться Інтернету.

Проблематика взаємовпливу Інтернету і суспільства є доволі популярною серед сучасних філософів. Сама ця технологія пов'язується дослідниками з переважанням мовних ігор, які досліджували постструктуралісти та постмодерністи, - рухом всередині поля дискурсу, що призводить до заміщення мовними іграми плану дії і плану мислення і до деонтологізації світ знань і власне знань про світ [3, с.14]. Деякі дослідники ставляться до проекту Постмодерну як до засобу перепрограмування суспільства на нових засадах, внаслідок чого ми отримаємо нове теоретично мислення, простір утворення нових зв'язків між наукою, освітою і різних сфер практики. Інші дослідники, зокрема А.Огурцов, вважають, що "технологія Інтернету – нова технологія обміну інформацією, на базі взаємопов'язаних мереж – є продовженням того процесу, який Арнольд Тойнбі називає процесом

етерифікації, характерним для усіх галузей людського суспільства і культури" [3, с.14]. Цей процес "розпредмечування" комунікацій між людьми супроводжується водночас створенням нового світу – світу об'єктивно-ідеальних смислів. Відтак, Інтернет є інтенсивних продовженням загально цивілізаційних процесів, які розпочаті ще в епоху Модерну.

Водночас Інтернет сприяє процесам, які є властиві власне для Постмодерну. Основним таким процесом є віртуалізація соціального простору. Вона має багато ознак, однак найсуттєвішою, на думку автора є ознаки економічні. Зокрема, сьогодні, завдяки віртуалізації соціального головним джерелом прибутку стають не стільки матеріальні ресурси, скільки ідеї – тобто ресурси віртуальні. Відтак регулювання соціуму, зокрема питань, що стосуються соціальної справедливості в реальному просторі не можливе, оскільки тепер боротьба за працю відбувається у сфері віртуального. Комунікативна дія розривається в сфері публічності, яка в свою чергу зосереджується в добу Постмодерну у віртуальності, а не в реальності. Як вважає П.Віріліо, сфера публічності сьогодні позбавлена географії. Завдяки інтерактивним засобам комунікації, залежності від просторових зв'язків вже немає, а відтак, настає "девальвація місця". Якщо раніше філософи-постмодерністи актуалізували проблему школи тому, що вона мала, на їхню думку, ярко виражений казармений характер, то тепер, це стає неможливим, адже відбувається, завдяки Інтернету, остаточний "відрив" від місця. Адже це, власне. Є закономірним наслідком віртуалізації комунікації. Відтак поняття будь-якої спільності, зокрема шкільного класу має сегментований певним засобом комунікації характер. Тут можна навести думку З.Баумана, який каже: "Час та простір по-різному розподілені між тими, хто стоїть на різних ступенях глобальної власної піраміди. Ті, хто може собі це дозволити, живуть виключно у часі. Ті, хто не може, живуть у просторі" [1, с.50]. Таким чином, віртуальна освіта – привілей сучасної еліти, яка характеризується високим ступенем мобільності і не прив'язана до конкретного місця перебування. Відтак певні проблеми, пов'язані із простором (проблема школи-казарми) вже не мають для неї ключового значення і розглядаються як вторинні "ресурсні" аспекти реалізації тих чи інших віртуальних проєктів. Як зазначає О.Висоцька, "завдяки мультимедійним засобам комунікації, що продукують постраціональні образи та смисли, комунікація набуває опосередкованого характеру, який одночасно видається за безпосередньо-присутній в силу її інтерактивності. Так, спілкування в Інтернеті цілком опосередковане, однак інтерактивне (відбувається в актуальному часі), отже, безпосередньо зараз (але не тут). Таке відкидання просторового виміру в процесі комунікації призводить до суттєвих наслідків. По-перше, віртуалізації суб'єктів комунікації, які приймають найчастіше анонімний вигляд. По-друге, віртуалізації змісту комунікації, що має інтертекстову (гіпертекстову) форму подання. По-третє, віртуалізації каналів комунікації, які вже не мають речовинний характер, а виключно інформаційний (як чистий потік електронного струму, що кодується у відповідності зі структурою самого засобу комунікації). Опосередкована-безпосередність віртуальної

постраціональної комунікації робить її темпорально фрагментованою і не пов'язаною із знаками реальності" [2].

Відтак, Інтернет фактично утворює нову інституцію освіти. Тут можна згадати дослідника медіа М.Маклюєна, який вказує на різницю між усною, письмовою та електронною культурами у відповідності до засобів комунікації у суспільстві. "Педагогічне відношення" – предмет дослідження педагогічної антропології – має на увазі усну комунікацію між учителем і учнями, які тільки слухали, а не записували. В останні роки класичної Греції письмова фіксація вчителевих знань, що тоді починає виникати, і яку свого часу критикували Платон та Аристотель, призводить до суттєвої трансформації як філософії, так і освітніх інституцій. Письмо призводить до демократизації освіти – тепер знання може отримувати більше людей, в тому числі і ті, хто не здатні заплатити за навчання видатним філософам, або ті, хто знаходяться далеко від місць навчання. Після виникнення друкарського верстату зміни організації знання ще більше поглибились. Ними стали: збільшення терміну збереження думок того чи іншого філософа і науковця, збільшення можливостей для самоосвіти, виокремлення наукової і учбової літератури, фіксація дисциплінарних кордонів у науковому знанні, у формах його трансляції, специфічні форми контролю, які забезпечують орієнтацію на прийнятті норми написання наукових робіт та ін. Однак тут варто зазначити, що впродовж вищезгаданих процесів старі форми освіти не відмирають: зберігається як усна форма передачі знання від вчителя до учня. Однак роль певних форм комунікацій і освіти змінюється.

Саме тому Інтернет призводить до трансформації в структурі наукових і освітніх текстів, ба більше – призводить до зміни в процесі самого продукування тексту. Так змінюється статус журналів і журнальних публікацій як засобів наукової комунікації. Фактично, для того, щоби дізнатися про новину у науці вже не слід очікувати на свіжий номер журналу, або на оголошення тем виступів на конференції. Відтак, друковане слово втрачає свою монополію на артикулювання наукової новизни, тепер ті ж самі журнали і статті в них отримують нове призначення як тип наукової літератури – засвідчити визнання інновації науковим суспільством, легітимізувати результат. Сам же текст перетворюється на гіпертекст. формуються нові стандарти оформлення тексту, подачі ілюстративного матеріалу у електронних підручниках. Відтак, Інтернет призводить до нових стандартів передачі знання в процесі освіти.

Як було зазначено, Інтернет, як втілення пост раціональної комунікації, "децентралізує" текст, його виробництво і засвоєння. Відтак, важливість тексту відтепер починає пов'язуватися не стільки з місцем його продукування, автором, але й з його змістом. Одним із головних досягнень епохи Інтернету є популярність анонімності та відкрита неповага до авторитетів. Потенційне кількість учасників Інтернет-дискусії, їхня кваліфікація необмежені, відтак "титли" викладача набувають другорядного значення у порівнянні з його компетентністю. Відтак, кордони національних наукових і освітніх товариств остаточно розмиваються, дестабілізуються статуси і соціальні ролі, на яких раніше ці спільноти тримались. Статусні і інституціональні регулятиви

відносин в наукових і освітніх спільнотах, ідентифікація науковців, вчителів і учнів перестає діяти. Вже не певні традиції, статус, "школи" формують наукові спільноти, зокрема і педагогічні, а комунікація сама по собі. Однак це не означає остаточне знищення національних спільнот, зокрема і в освіті. Так, учасники цих груп намагаються зберегти їхню цілісність завдяки впровадженню нових різновидів тексту – формування своєї мови, "професійного жаргону".

Висновки

Внаслідок проникнення Інтернету в сферу науки і освіти, віртуалізація цих двох галузей людської діяльності призводить и до низки інших наслідків. Так, якщо раніше науковий текст був замкнений, завершений, втілював в собі стійку когнітивну систему, то тепер завдяки гіпертексту він стає майже безкінечним. Тут мається на увазі не тільки безкінечність у часовому чи просторовому сенсі, але й безкінечність інтерпретацій. Відтак, зазначає А.Огурцов, "система освіта повинна надати студентові найбільш соціально і культурно-значущу схему інтерпретації" [3, с.17]. Саме тому, сутність освітньої діяльності за умов існування постмодерного суспільства трансформується. Викладач перестає відігравати роль того, хто дає знання, своєрідного ретранслятора тексту, а стає навігатором у морі інформації, безкінечна кількість якої викликає на думку М.Епштейна, в людини фрустрацію [5]. У вищих навчальних закладах а також закладах середньої освіти з'являється інститут "тьюторства". Тьютор – це і є власне викладач-навігатор, а не викладач-ретранслятор.

Список літератури

1. *Бауман З.* Индивидуализированное общество / З.Бауман. Пер. с англ. под ред.В.Л. Иноземцева. – М.: Логос, 2005. – 390 с. – С.50
2. *Висоцька О.Є.* Віртуалізація соціального у постмодерному суспільстві: від раціональної до пост раціональної комунікації / О.Є. Висоцька // [Електронний ресурс] Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/vchu/N154/N154p005-014.pdf - Назва з екрану
3. *Огурцов А.П.* Постмодернизм в контексте вызовов науки и образования / А.П.Огурцов // Вестник Самарской гуманитарной академии. Серия «Философия. Филология.» – 2006. – № 1 (4) стр.3-27 – С.14
4. *Трохименко В.* Дистанційне навчання педагогічних працівників: досвід і проблеми / Трохименко В.// Післядипломна освіта в Україні. - 2004. – 300 с.
5. *Эпштейн М.* Информационный взрыв и травма постмодерна / М.Эпштейн // [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://www.philosophy.ru/library/epstein/epsht.html> - Название с экрана.

*Бондаренко Ірина Станіславівна
к. філол. н., доцент кафедри соціальних комунікацій,
реклами та зв'язків із громадськістю
(Запорізький національний університет, Україна, Запоріжжя)*

ПРОФЕСІЙНІ СТАНДАРТИ УКРАЇНСЬКОЇ ЖУРНАЛІСТИКИ У КОНТЕКСТІ ДУХОВНОЇ СФЕРИ СУСПІЛЬСТВА

У статті досліджуються основні тенденції розвитку професійної освіти журналістів, визначається роль духовно-морального концепту у формуванні професійних компетенцій майбутнього медіафахівця.

Актуальність теми дослідження. Сьогодні в Україні відбуваються невинні процеси модернізації та реформування журналістської освіти, спричинені, з одного боку, вимогами європейської системи вищої освіти, з іншого – суттєвою трансформацією сучасних соціокультурних умов професійної діяльності журналіста. Глобалізаційні зміни у структурі інформаційного простору (інтенції до плюралізму медіакультур, посилення конкуренції між світовими медіаінституціями, формування якісно нового інтегрованого інформаційного середовища) зумовили загальні тенденції розвитку журналістської освіти та підвищення вимог до професійної компетентності журналіста.

Сучасний інформаційний простір вимагає нових підходів до його осягнення та репрезентації. Змінюються й удосконалюються методи роботи журналіста, а з ними – трансформуються норми, принципи та стандарти діяльності професіонала у галузі мас-медіа. При цьому слід пам'ятати, нові ЗМК часто переносять реальність у площину віртуальної дійсності, продукуючи численні “симулякри” та “симуляції” (Ж. Бодріяр), що позбавляє людину критичного сприйняття, розуміння істинності події чи явища. Дослідники наголошують, віртуальна реальність конструює “штучні” цінності, позбавлені морального наповнення, а отже, вони не можуть стати справжніми дороговказами, орієнтирами людського життя.

У площині питань журналістської етики лежить і проблема медіаосвіти українського суспільства. Зазначимо, сучасні концепції медіаосвіти (у якій журналістика виступає головним суб'єктом трансляції знань та виховання особистості) базуються на морально-демократичних підвалинах. Медіаосвіта – це процес розвитку людини за допомогою і на матеріалі ЗМК з метою формування культури спілкування з медіа, творчих, комунікативних здібностей, критичного мислення, умінь адекватного сприйняття, інтерпретації, аналізу й оцінки медіатекстів, навчання різноманітним формам самовираження засобами медіатехніки. Прикро, але журналістикознавці констатують, “медіаосвіта = захист від ЗМІ + підготовка до аналізу ЗМІ + розуміння сутності та функцій ЗМІ + усвідомлена участь у медіакulturі” (О. Варганова, Я. Засурський) [1]. Цілком зрозуміло, орієнтуючи діяльність майбутнього журналіста у морально-етичне русло, плекаючи у ньому

шанобливе й коректне ставлення до своєї аудиторії, ми забезпечуємо сталість та духовність суспільства.

До проблеми духовно-морального статусу сучасної української журналістики та професійно-етичної підготовки майбутнього медіафахівця неодноразово зверталися Т. Бондаренко, В. Іванов, О. Кузнецова, Т. Кузнецова, Г. Лазутіна, В. Лизанчук, Л. Пономаренко, І. Пенчук, Б. Потятиник, Т. Приступенко, В. Сердюк, Я. Ширченко та ін.

Останні дослідження свідчать – професійна підготовка журналістів повинна орієнтуватися на соціокультурні, геополітичні та економічні зміни, що відбуваються у соціумі. Трансформація ролі та значення інформації у функціонуванні й розвитку суспільства зумовлює нові вимоги до журналістів, для яких інформація є змістом професійної діяльності, а інформаційна продукція залежить від здатності приймати етично-професійні рішення на основі морального вибору й відповідальності за результат своєї праці. “Специфіка роботи журналіста зумовлена тим, що він постійно перебуває в професійному полі етичних дилем, у так званих “сірих зонах”, вихід із яких підпорядкований нормам професійної етики, засадам власної моралі, суспільним цінностям, вимогам керівництва”, – зауважує Т. Бондаренко [2, 68]. Зміна соціальних стандартів в країні виявила у сучасних мас-медіа низку етичних колізій та кризових ситуацій. Тому **мета статті** полягає у дослідженні проблеми формування професійних компетенцій майбутніх журналістів в умовах освітніх та соціокультурних трансформацій. Досягнення мети передбачає розв’язання таких **завдань**: проаналізувати значення морально-етичної моделі навчання у становленні професійної моральної свідомості; охарактеризувати кодифікаційну парадигму журналістської діяльності; визначити проблему реценції найвищих моральних цінностей людства у творчості сучасного журналіста.

Духовно-моральні “зрушення” української журналістики останніх десятиліть – це наслідок соціально-економічних трансформацій нашого суспільства. Під впливом комерціалізації преси, концентрації транснаціональних мас-медіа суттєво змінюється функціональна система засобів масової інформації, більшість з яких, по суті, відображають цінності комерційних структур, інтереси вузьких соціальних груп та політичних сил, що неминує призводить до нефункціональності, деструктивності та ірраціональності у соціумі. Недотримання журналістами етичних норм, політизація та комерціалізація преси зумовлюють падіння авторитету й престижу професії журналіста у всьому світі.

Задля вирішення численних етичних проблем сучасної журналістики у світі створюються інститути саморегулювання ЗМІ. Базуючись на принципах професійної етики журналістів, їх критичній саморефлексії у досягненні оптимального балансу інтересів мас-медіа та аудиторії, саморегулювання ЗМІ стало одним із найважливіших системних елементів демократичного суспільства. Відповідальність та підзвітність журналістів реалізовується шляхом кодифікації етичних стандартів професії. Наразі в Україні діють два кодекси – Кодекс професійної етики українського журналіста, затверджений на X з’їзді Національної спілки журналістів України (квітень 2002 року) та

Етичний кодекс українського журналіста, ухвалений на з'їзді журналістів-підписантів кодексу (квітень 2004 року). Обидва документи розроблялися з урахуванням вимог IFJ (Міжнародної федерації журналістів), а також досвіду багатьох західноєвропейських країн. Показово, що дотримання вимог Етичного кодексу українського журналіста контролює Комісія з журналістської етики – перший інститут саморегулювання ЗМІ в Україні на кшталт європейських рад з преси.

Проблема етичних вимірів функціонування засобів масової інформації пов'язана із проблемою регулювання їх діяльності. Саморегулювання засобів масової інформації – це недержавна організаційна система, що забезпечує соціальну відповідальність ЗМІ перед суспільством; це добровільна зобов'язаність орієнтованих на якість працівників ЗМІ підтримувати конструктивний діалог з громадськістю. Основою саморегулювання є дотримання мінімальних принципів етики, достовірності, прав особистості/аудиторії при повному збереженні принципів редакційної свободи. Утверджуючи морально-етичні стандарти, саморегулювання сприяє збереженню довіри суспільства до ЗМІ. Сьогодні у світі працюють такі моделі саморегулювання преси: інститути ньюз-омбудсменів, комісії (ради) з преси, кодифікація професійних стандартів.

Мас-медіа, поряд із культурою, мистецтвом, релігією, – це один із важливих компонентів психосоціального середовища існування людства. За останні десятиліття у журналістиці суттєво змінилися можливості її взаємодії з аудиторією, способи та засоби збору і зберігання інформації, трансформувалися технології підготовки журналістських матеріалів. У ситуації постмодерну не змогло не змінитися і ставлення самого соціуму до мас-медіа, яке цілодобово занурене в активне (ба навіть, агресивне) інформаційне середовище. Поведінка людини, його ціннісні установки, ідеали безпосередньо детерміновані засобами масової інформації. Тому загальнолюдські цінності добра, любові, щастя, істини, сенсу життя набувають у щоденній журналістській практиці особливого звучання та змісту, окреслюючи моральну культуру та свідомість сучасного українського суспільства.

Добро і зло – найзагальніші поняття моральної свідомості, що служать максимально узагальненою формою розмежування й протиставлення оцінок (схвалення та осуду) людських дій та якостей. Добро передбачає моральний вибір *блага*, вільне утвердження орієнтації на нього. Слід зазначити, будучи однією із основних категорій аксіології, етики, аґатології, економічної теорії, “благо” має надзвичайно широку сферу застосування – в етико-філософських працях воно розглядається як “найвища цінність”, “смысл” і “щастя” людського життя; як “суспільні блага” і “матеріальні блага” аналізується у наукових дослідженнях, що стосуються соціальної, економічної та політичної сфер життя суспільства; як “вище благо” отримує особливе потрактовування у релігійних доктринах і, нарешті, як “загальне благо” постійно фігурує як найвища ціль у різноманітних політичних концепціях. Цікаво, що у Міжнародних принципах професійної етики в журналістиці (ЮНЕСКО, 1983) *інформація мислиться як найвище соціальне благо*. Це означає, “що журналіст

несе відповідальність за інформацію, що передається. Він відповідає не тільки перед тими, хто контролює засоби масової інформації, але й перед світовою спільнотою, враховуючи різноманітні соціальні інтереси. Суспільна відповідальність журналіста вимагає дотримуватися морально-етичних принципів своєї масово-інформаційної діяльності”, – зазначено у документі.

Зло загалом можна охарактеризувати, як ціннісне уявлення, протилежне добру (благу); це те, що руйнує життя і благополуччя людини; воно деструктивне, веде до розпаду, до відчуження людей. А. Скрипник розрізняє дві комунікаційні „протоформи” морального зла: відмова від плідного діалогу, що має форму відкритого або прихованого зазіхання на інтереси інших (*насилення, брехня*) та байдужість до власної гідності, душевна незрозумілість, відсутність прагнення до досконалості [3, 194]. У контексті категорії зла сучасні дослідники розглядають явище *медіанасильства* – засилля медіаматеріалів з домінуючим концептом жорстокості та інших неетичних форм, який спричиняє аморальну та асоціальну поведінку реципієнтів, деструктивно впливає на психіку індивіда та його емоційний стан, має здатність маніпулятивно впливати на свідомість людини.

У філософсько-етичних концепціях сучасного глобалізованого медіапростору особливе місце займає проблема *духовності, милосердя, любові, гуманного ставлення* журналіста до своєї аудиторії. На думку В.Сердюка, “моральний розвиток – це пошук аутентичності в царині взаємовідносин, який полягає в усвідомленні людиною тих законів, які визначають *дію любові* та в подальшому використанні нею цього знання при побудові своїх відносин з іншими людьми” [4]. Любов – моральна цінність високого порядку; індивідуальне відчуття, яке часто поєднується із усвідомленням щастя. Разом з тим любов як форма міжособистісного спілкування постає як одна із найважливіших етичних категорій. Любов фокусує етичний вимір людського існування і може стати каталізатором моральності. Для журналістики, яка відноситься до соціокомунікативного типу професій під кодовою назвою “людина – людина”, категорія любові набуває особливого статусу з-поміж інших категорій етики. З одного боку, вона стає професійним гуманістичним орієнтиром для журналістської творчості, з іншого, – моделює систему взаємовідносин та почуттів між людьми

Не меншою силою стає для людини і любов до Батьківщини – *патріотизм*. Як засвідчує аналіз наукових джерел в основу усіх визначень поняття “патріотизм” покладено піднесене почуття любові до Батьківщини, до свого народу. Любов до Батьківщини є духовно-моральною категорією, яка може виражатися по-різному, і залежить від якостей людини. Це почуття формується у процесі життя під впливом виховання. Його потрібно виховувати, оскільки моральні, естетичні та інтелектуальні почуття не закладені в людині від народження.

Висновки. В умовах розвитку інформаційного суспільства постійно зростає роль журналістики як соціального інституту й ретранслятора людських цінностей, що, безумовно, зумовлює гуманізацію професійної підготовки

журналістів. Та попри функціонування кодексів журналістської етики, численних нормативно-правових актів у галузі інформаційної діяльності, спроб створення наглядних рад за дотриманням норм журналістської праці, питання духовно-морального статусу й сутності української журналістики є вкрай болючими та невирішеними. Тому глибоке та всебічне вивчення журналістської етики є необхідною умовою формування професійної моральної свідомості та культури майбутнього журналіста, а також здатності до самостійного морального вибору медіафахівця у складних творчовиробничих ситуаціях.

Список літератури

1. Вартанова Е.Л., Засурский Я.Н. Российский модуль медиаобразования: концепции, принципы, модели [Електронний ресурс] / Е.Л. Вартанова, Я.Н. Засурский. – Режим доступу: <http://emag.iis.ru/arc/infosoc/>.
2. Бондаренко Т. Етичні дилеми в площині соціокомунікаційної діаді журналіст – аудиторія // Вісник Львівського університету. Серія журн. – 2011. – Вип. 34. – С. 66–72.
3. Скрипник А.П. Этика / А.П. Скрипник. – М.: Проект, 2004. – 352 с.
4. Сердюк В.Є. Точка відліку – людина. Дещо про етику в сучасній журналістиці [Електронний ресурс] / В.Є. Сердюк. – Режим доступу: <http://journlib.univ.kiev.ua/>.

ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ РЕКРЕАЦІЇ В РЕГІОНАХ УКРАЇНИ

Проаналізовано сучасні тенденції розвитку рекреаційної діяльності в Україні, серед яких переважання відпочинково-розважальної та дозвільної рекреації. Виявлено, що при майже однаковому забезпеченню регіонів України рекреаційними ресурсами, за рівнем розвитку рекреації передують Причорноморський, Карпатський та Київсько-Дніпровський регіони.

Розвиток рекреаційної сфери як пріоритетного напрямку суспільного життя спирається, у першу чергу, на рекреаційні можливості конкретної території. Від них залежать обслуговування рекреаційних систем будь-якого рангу, формування потоку рекреантів, стимулювання різних видів рекреації регіонального рівня та, врешті-решт, прибутковість рекреаційної діяльності.

З огляду на нові реалії щодо розвитку економіки України, перед вітчизняною сферою рекреації стоїть важливе завдання підвищення ефективності розвитку рекреаційної діяльності регіонального рівня як за для стимулювання в'їзду рекреантів з інших країн, так і для підвищення статусу внутрішньої рекреації. В програмі розвитку рекреаційної сфери в Україні значна увага приділяється організаційно-правовим та економічним основам становлення регіональної рекреації як високоприбуткової галузі національної економіки. Саме тому виявлення та аналіз сучасних тенденцій розвитку рекреаційної діяльності набуває особливої актуальності як у теоретичному, так і в прикладному аспектах.

З метою виявлення тенденцій розвитку рекреаційної діяльності регіонального рівня, проведений теоретичний аналіз та здійснене узагальнення існуючих схем рекреаційного районування території України. Для подальшого дослідження за основу обрана схема Н.М. Сажневої, в якій поряд з традиційними рекреаційними регіонами - Причорноморський, Карпатський, Полісько-Подільський, Київсько-Дніпровський, Придніпровсько-Донецький, Харківський, виокремлюється й новий – Приазовський. На нашу думку, виділення даного регіону є доцільним з огляду на актуальність повторного рекреаційного освоєння території Приазов'я, потенціал якого був частково втрачений за роки незалежності. Цей регіон може зайняти чільне місце в такому сегменті ринку рекреаційних послуг як відпочинок родин з дітьми.

На основі підходів до оцінки рекреаційної діяльності, обґрунтованих в працях Н. М. Новікової, Д. М. Стеценка та І. В. Безуглого для аналізу рекреаційної діяльності в регіонах України обрані такі основні параметри як рівень забезпеченості регіонів країни рекреаційними ресурсами та загальний рівень розвитку рекреаційної діяльності в семи регіонах, зокрема за кількістю спеціалізованих закладів рекреації різних типів та кількістю рекреантів, що отримували рекреаційні послуги.

Враховуючи значення попиту у формуванні та розвитку рекреаційної діяльності встановлено, що у переважній більшості регіонів України розвиток основних видів рекреаційної діяльності визначається не попитом і потребами населення, а, у першу чергу, наявністю рекреаційних ресурсів та відповідною інфраструктурою. Можна стверджувати, що за ресурсним показником суттєвої різниці між рекреаційними регіонами не виявлено. Рекреаційні ресурси майже усіх регіонів оцінені інтегральною оцінкою у 2 бали. Проте, за рівнем розвитку рекреаційної діяльності лідерами виступають Причорноморський, Київсько-Дніпровський та Карпатський регіони, які мають найвищу інтегральну оцінку 3 бали.

Аналіз тенденцій розвитку рекреаційної діяльності в регіонах України проведений за такими основними видами як лікувально-оздоровча, відпочинково-розважальна та активно-відпочинкова (спортивна). Встановлено, що майже в усіх регіонах України серед закладів лікувально-оздоровчої рекреації, передують бази відпочинку зі SPA-послугами, які відносимо до закладів нового типу. Виключення стосується Харківського та Полісько-Подільського районів, де кількісно переважають санаторії. В усіх районах незначну частку займають санаторії-профілакторії та дитячі лікувальні заклади. За кількістю рекреантів, що отримували лікувально-оздоровчі послуги, лідерами виступають Причорноморський, Карпатський та Київсько-Дніпровський регіони.

Лікувально-оздоровчий рекреаційній діяльності України на сучасному етапі притаманний ряд відмінних рис. По-перше, спостерігається тенденція скорочення рекреаційного циклу до 7-10 днів. По-друге, лікування у санаторіях коштує дорого, тому з'являються різні центри відпочинку. Традиційні курорти України вже перестають бути місцем відпочинку і лікування переважно осіб похилого віку, а перетворюються на поліфункціональні оздоровчі центри, що потенційно розраховані на широке коло споживачів. Зберігаючи лікувальну функцію, курорти створюють все більш різноманітнішу програму для споживачів рекреаційних послуг, проводячи різноманітні культурні та анімаційні заходи. Останнім часом, особливо в приморських готелях, набули популярності таласотерапія, також програми «Фітокраса», «Омолодження», «Антицелюліт», «Ідеальний силует». Більш гнучкою стає система курсу лікування і оздоровлення.

Серед видів дозвільної рекреації найбільш затребуваною в регіонах України є видовищні, емоційно насичені види дозвілля, «споживання» різних видів мистецтва. Цей вид рекреації представлений в усіх регіонах, проте ступінь насичення їх театрами, концертними залами, клубами, а також їхня наповненість значно різняться по території України. Абсолютним лідером за кількістю закладів та їх відвідуваністю є Київсько-Дніпровський регіон, що пов'язано з наявністю в ньому столиці. За кількістю клубів (у тому числі й сільських) та їх відвідуваністю випереджає інші регіони Полісько-Подільський.

В усіх регіонах України спостерігається чітка тенденція підвищення рівня споживання послуг розважальної рекреації, яка представлена у великих торговельно-розважальних центрах, аквапарках, на ковзанках. Найбільше споживачів таких рекреаційних послуг і відповідних об'єктів інфраструктури

виявлено у Київсько-Дніпровському, Причорноморському та Харківському, менше у Приазовському та Полісько-Подільському регіонах, а найменше – у Карпатському та Придніпровському рекреаційних регіонах.

ТРЦ насичені різноманітними видами рекреації. Це створює умови для поєднання шопінгу з відпочинком і є зручним способом проведення вільного часу для родин з дітьми. Аквакомплексами, кількість яких постійно зростає, користується зокрема населення, що проживає у великих містах та міських агломераціях як влітку, так і взимку.

Враховуючи значний попит населення України на задоволення рекреаційних потреб в аквапарках, в 2003 р. була заснована асоціація аквапарків., що об'єднує авторитетних в даній сфері операторів ринку та аквапарки України і регулює їх створення по території країни. Асоціація співпрацює із провідними міжнародними організаціями, всесвітньо визнаними професіоналами – членами Всесвітньої та Європейської асоціації аквапарків.

Ринок аквапарків в Україні розвивається інтенсивно, про що свідчать дані про їх зростання. Нині в Україні діє 19 достатньо успішних аквапарків. Ще близько десятка знаходяться в проектній стадії або у стадії будівництва в різних рекреаційних регіонах. Якщо перші українські аквапарки будувалися переважно на морському узбережжі, то тепер будівництво критих аквапарків, орієнтованих на цілорічне функціонування, спостерігається у великих мегаполісах. На думку експертів, в Україні аквапарки доцільно будувати за наявності поруч великого міста з населенням не менше 700 тис. чоловік.

Ковзанки задовольняють здебільшого зимові потреби у відпочинку. Цей спосіб рекреації нині є вдало популяризованим. Все частіше починають з'являтися ковзанки під відкритим небом та безкоштовні ковзанки, що стали організовуватися традиційно, щороку. Кожен рекреаційний регіон має декілька ковзанок, практично у всіх областях України. За даними єдиного реєстру спортивних споруд України та компанії «WM-Україна», що займається будівництвом та реконструкцією ковзанок, встановлено кількість ковзанок та чисельність їх відвідувачів на день. За цими показниками абсолютним лідером є Київсько-Дніпровський регіон, в якому нині діє 20 різноманітних ковзанок із щоденною кількістю відвідувачів понад 10 тис. осіб. Причорноморський район посідає другу сходинку, маючи у своєму арсеналі 8 ковзанок з добовим обсягом відвідувачів близько 6 тис. осіб.

На основі аналізу даних про кількість рекреантів, що організовано здійснювали рекреаційну діяльність з метою активного відпочинку лідирують Карпатський, Причорноморський та Київсько-Дніпровський. Цей вид рекреації представлений переважно організацією спортивних походів та лижним відпочинком і зорієнтований на молодіжний сегмент споживачів. Зазначимо також, що за результатами 2011 р. комплекс «Буковель» (Івано-Франківська область) увійшов в десятку найкращих гірськолижних курортів світу, посівши 9 місце.

Незважаючи на у цілому низький рівень розвитку активно-відпочинкової рекреації в регіонах України, спостерігається його певна динаміка, що підтверджується розширенням сегментів як за рахунок вікових та соціальних показників рекреантів, так й за рахунок появи нових видів, що орієнтуються на рекреаційні потреби. Базовою умовою подальшого розвитку

спортивної рекреаційної діяльності повинно стати створення ефективного управління даного виду відпочинку як масового виду рекреації.

Оцінюючи у цілому позитивні тенденції розвитку рекреаційної діяльності в регіонах України, слід зазначити й ті проблеми, які гальмують розширення рекреаційних послуг регіонального рівня, знижують рівень ефективності рекреаційної сфери. Встановлено, що в регіонах України часто рекреаційна діяльність розвивається без урахування рекреаційного попиту населення та екологічного стану території, що наразі створює певне коло проблем, пов'язаних з рентабельністю рекреаційної галузі та зі станом довкілля. Так, переважна кількість санаторно-курортних закладів України, які продовжують функціонувати в сегменті лікувально-оздоровчої рекреації, були створені в радянський час і відрізняються застарілою матеріально-технічною базою та лікувальною інфраструктурою. Нині їх завантаженість за рік становить пересічно 40 % (світовий показник 68 %), що значно знижує економічну ефективність їхньої діяльності. Однією із найгостріших проблем рекреаційного розвитку в регіонах України є зростання темпів неконтрольованої експлуатації як окремих природних ресурсів, так й рекреаційних природних комплексів у цілому, що призводить до їх швидкої дигресії. Проблемою регіонального рівня є також переважаюча сезонність в рекреаційній сфері. До 60% послуг що надаються, відбуваються у літній сезон, до того ж більша частина рекреантів є жителями України (до 80%).

Серйозною проблемою розвитку рекреаційної діяльності регіонального рівня є коливання рекреаційних потоків як упродовж року, так й по роках. Найбільше ці тенденції охоплюють Полісько-Подільський та Придніпровський регіони. Проте, й такі затребувані щодо рекреації регіони як Причорноморський, Карпатський та Київсько-Дніпровський також втрачають від цього явища і відчують труднощі у зв'язку з неефективним плануванням і прогнозами темпів розвитку різних видів рекреації.

Рекреаційна діяльність окремих регіонів часто розвивається в «компанії» з такими об'єктами господарства, які є не сумісними з нею. Це стосується, передусім, промислових об'єктів. Так, загрозлива ситуація склалася у містах-курортах Бердянську, Одесі, Скадовську, Трускавці. У цих містах посилюються тенденції загострення екологічних та соціально-економічних конфліктів.

З огляду на необхідність вирішення зазначених проблем, перспективними напрямками підвищення ефективності рекреаційної діяльності в регіонах України мають бути: здійснення науково-обґрунтованого територіального планування регіонів, обов'язкове урахування рекреаційних потреб населення для обґрунтування рекреаційної спеціалізації окремих територій у межах країни, підвищення конкурентоспроможності регіонального рекреаційного господарства за рахунок зміцнення управлінських структур відповідними кадрами, підвищення ефективності використання рекреаційного потенціалу регіонів та збереження довкілля.

Підтримка традиційних і стимулювання нових видів рекреаційної діяльності в регіонах України з урахуванням світових тенденцій буде сприяти їхньому сталому соціально-економічному розвитку, залученню інвестицій в галузь, підвищенню обсягів надання рекреаційних послуг.

*Л.М. Ткачук канд. геогр. наук, С.П. Фокін канд. пед. наук
(Національний авіаційний університет, Україна, м. Київ)*

ПРОБЛЕМИ ВПРОВАДЖЕННЯ КОНЦЕПЦІЇ ЗЕЛЕНОЇ ЕКОНОМІКИ В ТУРИЗМІ

Розглядаються концептуальні засади становлення зеленої економіки як нової парадигми суспільного розвитку у XXI столітті. Обґрунтовується необхідність та ефективність запровадження засад зеленої економіки в туризмі. Висвітлюється досвід запровадження зелених проектів в туризмі в Україні.

Кризові явища у світовій економіці стали імманентним атрибутом суспільного розвитку на початку XXI століття. Вирішуючи невідкладні проблеми безробіття, інфляції, дефіциту державних бюджетів, необхідно паралельно шукати нові шляхи забезпечення прогресу і росту у майбутньому. Автоматичне повернення до «перевіраних» у XX столітті підходів зв'язано із суттєвими ризиками та обмеженнями для економічного зростання та розвитку. Виснаження природних ресурсів, забруднення оточуючого середовища, зміни клімату та втрата біорізноманіття можуть не тільки стати незворотними, але викликати низку проблем, які просто неможливо розв'язати у рамках існуючих економічної системи. Розрахунки, здійснені за проектом «Бачення – 2050» Всесвітньої бізнес-ради із сталого розвитку, в якому брали участь 29 найкрупніших компаній-членів, представники урядових структур та експерти, доводять, що традиційний шлях розвитку світової економіки за «звичайною бізнес-стратегією» вимагатиме споживання природних ресурсів для забезпечення зростаючого населення землі у 2050 році в обсязі, еквівалентному 2,3 сьогодишнього обсягу ресурсів планети

Останнім часом поступово формується консенсус щодо необхідності конструювання нової економічної парадигми – концепції «зеленої економіки», в рамках якої поняття «зелений» та «економічне зростання» взаємопов'язані, а не взаємовиключні. Зелена економіка згідно визначення ЮНЕП - це «економіка з низькими викидами вуглецевих сполук, яка ефективно використовує ресурси і відповідає інтересам всього суспільства». В «зеленій» економіці зростання доходів і зайнятості забезпечується державними та приватними інвестиціями у ті заходи і проекти, які сприяють зменшенню викидів вуглецю та забруднення, підвищують ефективність використання енергії і ресурсів, працюють на упередження втрати біорізноманіття та екосистемних послуг і одночасно призводять до поліпшення благополуччя людини, досягнення соціальної справедливості.

У розробленій у 2011р. спільними зусиллями експертів ЮНЕП та економістів з усього світу доповіді «Назустріч «зеленій економіці»: шлях до сталого розвитку та викорінювання бідності» акцентується, що екологізація економіки в цілому не сповільнюватиме економічне зростання, а радше стане новим його локомотивом і генератором робочих місць, відкриє нові можливості для ліквідації хронічної бідності та вирішення екологічних про-

блем. Автори наводять переконливу аргументацію на користь інвестування 2% світового ВВП в «озеленення» десяти найважливіших секторів економіки з метою істотної зміни характеру розвитку та спрямування потоків державних і приватних інвестицій на ефективне використання ресурсів та зменшення викидів парникових газів, що забезпечить зміну фундаментальних засад моделі економічного розвитку: від кількісного зростання за будь-яку ціну до якісного зростання, підпорядкованого довгостроковим цілям збереження ресурсів планети. Туризм визначений одним з десяти секторів економіки, що здатні дати найкращий стартап стійкому і всебічному розвитку зеленої економіки.

Нині туризм є одним з найбільших і найшвидше прогресуючих секторів світової економіки. У 2012 році зареєстровано 1,035 млрд. міжнародних туристів, більше 4 млрд. внутрішніх та \$ 1,2 трлн. експортних надходжень; туризм згенерував 6,6 трлн. доларів внеску у світовий ВВП та 260 млн. (8,7%) робочих місць по всьому світу.[1] Для багатьох країн, що розвиваються туризм є одним з основних джерел надходження іноземної валюти: виключне значення має для 48 найменш розвинених країн, а для половини – входить до трійки найважливіших експортних галузей. З іншого боку, бурхливе зростання обсягів як внутрішнього так і міжнародного туризму, тенденція до збільшення частоти короткотривалих подорожей, а отже, переважне використання енергомістких видів транспорту посилюють залежність галузі від споживання енергії невідновлюваних джерел, в результаті чого частка туризму у глобальних викидах парникових газів складає вже 5%. Інші проблеми включають: надмірне споживання води (туристи в порівнянні з резидентами використовують більше); скидання неочищених стічних вод; великі обсяги відходів; шкода місцевому наземному і особливо морському біорізноманіттю і загроза збереженню місцевих культур, архітектурної спадщини і традицій. Враховуючи вищезгадані проблеми, очевидно є необхідність оптимізувати стратегію розвитку туризму на всіх ієрархічних рівнях шляхом впровадження засад зеленої економіки.

Зважаючи на величезні розміри світової туристичної індустрії, зрозуміло, що навіть невеликі зміни в бік її екологізації призведуть до значних позитивних результатів. «Озеленення» туризму відкриває додаткові можливості для створення нових робочих місць, підтримки місцевої економіки і скорочення бідності. Інвестиції в «екологізацію» туризму дозволяють знизити вартість енергії, води та утилізації відходів і підвищити економічну цінність біорізноманіття екосистем та культурної спадщини. Зокрема, підраховано, що реалізація представленої у доповіді «Назустріч «зеленій економіці»: шлях до сталого розвитку та викоріненню бідності» програми озеленення туризму до 2050р. дозволить скоротити споживання води на 18%, використання енергії на 44% і викиди CO₂ на 52%.[1] Прогнозується, що основними напрямками впровадження зелених технологій в туризмі в період з 2011-2050р. стануть: підвищення енергоефективності галузі (25% «зелених» інвестицій), раціоналізація процесів утилізації та переробка сміття (13%), підготовка кадрів та поширення інформацію про ефективність зелених технологій в туризмі (12%), збереження біорізноманіття (50%).[1]

Розуміння актуальності і перспективності впровадження концепції зеленої економіки у туризмі є загальноновизнаним на глобальному рівні. Так в рамках Всесвітньої конференції ООН з стійкого розвитку «Ріо+20» (20-22 червня 2012 р.) було проведено захід під назвою «Зелені інновації в туризмі», організований спільно Організацією економічного співробітництва та розвитку (ОЕСР), Програмою ООН з навколишнього середовища (ЮНЕП) та Всесвітньою туристською організацією (ЮНВТО) за участі 300 міжнародних експертів туризму. Спеціалісти зауважили, що для бізнесу бути «зеленим» часто означає збільшення витрат. Отже, суть інновацій, що впроваджуються в туризм, має полягати у створенні можливостей економити за рахунок більш раціонального використання природних ресурсів та зменшення негативного впливу на навколишнє середовище. Такі зелені інновації зможуть поліпшити існуючі бізнес-моделі, що призведе до позитивних результатів для компаній, клієнтів, державних органів, місцевих громад шляхом створення робочих місць і поліпшення умов життя, а також стану екосистем, що є особливо важливим для найменш розвинених держав та депресивних регіонів. Важливим аспектом впровадження ідеї екологізації туризму є потреба корегування споживацьких патернів у бік підтримки розвитку концепції сільського та зеленого, пригродницького, екологічного туризму та інших видів активного відпочинку, метою якого є перебування на природі. За оцінками фахівців біля третини туристів підтримують ідею екологічно чистого туризму і готові платити додатково за такий досвід. Традиційні форми масового туризму досягли меж свого зростання, натомість екологічний та зелений туризм розвивається темпами випереджаючими приблизно в шість разів середні по галузі. Так, підраховано, що витрати на екологічні тури по всьому світу щороку зростають на 20%.

Показовим є приклад країн Європи, де принципи «зеленої економіки» втілюються на законодавчому рівні і є основою для розробки практичних програм розвитку і планування. Зокрема уточнюються вимоги до зонування природоохоронних територій і функціонального призначення зон, більш жорсткими стають норми природокористування та санітарні стандарти, квотами регулюються викиди у повітря та поверхневі води. Державні витрати на збереження туристських благ, таких як природні заповідні території та культурна спадщина, а також інвестування у поліпшення інфраструктури рекреаційних територій зменшують вартість зелених інвестицій для приватного сектора, а податкові пільги та субсидії підвищують їхню дохідність[2]. Прикладами ефективної державної підтримки розвитку зелених проектів у туризмі є, зокрема, національні програми, які вже запроваджені у Швейцарії, Австрії, Чорногорії, де на конституційному рівні захищаються національні парки та на пільгових умовах субсидується розвиток екологічного туризму в їх межах. Діють і європейські регіональні ініціативи. В Австрії, Німеччині й Швейцарії виникли потужні транскордонні еколого-економічні об'єднання «зеленої економіки» [3]. Вони дозволяють спільними зусиллями просувати на внутрішньому і зовнішньому ринку все, пов'язане з екологічно чистою економікою – від продуктів харчування, до виробів з деревини і туризму. Головним принципом таких об'єднань є збереження довкілля, розумне господа-

рювання, що гарантує постійне відновлення природних ресурсів. Зелений туризм є найприбутковішим видом діяльності цих об'єднань, даючи змогу розвиватися суміжним галузям і забезпечуючи значні прибутки місцевим громадам.

Досвід Європи переконливо свідчить, що зелений туристичний бізнес – це вигідно. В Україні ж впровадження зелених проектів в туризмі, як і в інших галузях економіки, все ще є епізодичним, хоча наявні приклади успішної практики. Це засвідчують результати Національного конкурсу ділових та соціальних "зелених" проектів, який проводиться в Україні вже вдруге і цього року зібрав 90 проектів в 12 категоріях. За підсумками 2012 р. головною нагородою Green Awards Ukraine відзначено у номінації кращий "зелений" проект в галузі туризму ГО "Зелений туризм Охтирщини" за проект «Еко-арт-терапія для дітей з вадами психологічного розвитку», премію за друге місце дістало ТОВ "Вікторія" за створення Екосадиби «Maison Blanche», за III місце – «Eco-hotel ShishkiNN» (ТОВ "Шишкінн готель"). Слід відзначити, що перехід від енергозалежної економіки до інноваційної, охорона довкілля, освоєння ресурсозберігаючих технологій сталого розвитку туризму і рекреації вимагає не тільки інвестицій та ділової активності, але й плідної співпраці науковців та управлінців для розробки збалансованої стратегії «зеленого» розвитку туристичної індустрії в Україні на державному рівні [4].

Висновки. За десятиріччя, коли нові багатства створювалися за домінування моделі «коричневої» економіки, суспільство не вирішило таких проблем як соціальна маргіналізація та виснаження ресурсів і все ще далеке від досягнення Цілей розвитку тисячоліття. Сталість залишається найважливішою довгостроковою метою, але для її досягнення необхідно зробити нашу економіку «зеленою». Туризм одна з тих галузей глобальної економіки, що здатні дати найкращий стартап стійкому і всебічному розвитку зеленої економіки. Досвід підприємців-піонерів зеленої бізнесу з різних країн, які наважилися втілити у життя принципи сталого розвитку та збереження георізноманіття, переконливо свідчить на користь ефективності зелених проектів у туризмі.

Список літератури

1. Towards a Green Economy: Pathways to Sustainable Development and Poverty Eradication. UNEP, 2011 : [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: www.unep.org/greeneconom.
2. Стрепаненко Б.В. Фінансування зеленого бізнесу у контексті забезпечення сталого розвитку. //Актуальні проблеми економіки. 2010. № 12, – с. 75.
3. European Commission. Europe 2020: a European strategy for smart, sustainable and inclusive growth. Brussels, 2010 – 37 с. : [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: http://europa.eu/press_room/pdf.
4. Буркинський Б.В. «Зелена» економіка крізь призму трансформаційних зрушень в Україні / [Б.В. Буркинський, Т.П. Галушкіна, В.Є. Реутов.]. – Одеса : ІПРЕЕД НАН України, 2011. – 346с.

*С.П. Фокін канд. пед., Л.М. Ткачук канд. геогр. наук
(Національний авіаційний університет, Україна, м. Київ)*

ОРГАНІЗАЦІЯ ЕКСКУРСІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ У СПОРТИВНОМУ ТУРИЗМІ

*У статті розглядаються окремі аспекти організації екскурсійної діяльності у
спортивному туризмі*

В умовах національного та культурного відродження України, реально-го визначення її ролі в розвитку світової цивілізації - екскурсійно-краєзнавча діяльність займає важливі позиції у справі формування національної самосвідомості та історичної пам'яті українського народу, а екскурсії стають однією з дієвих форм пізнання минулого і сьогодення незалежної Української держави. За допомогою екскурсій школярі та молодь активно залучаються до всебічного вивчення навколишнього світу, пізнання своєї Батьківщини. Важливу роль у цьому займає екскурсійна діяльність у спортивному туризмі.

Екскурсія - це колективне відвідування видатних місць з освітньою, навчально-виховною, науковою або пізнавальною метою. Це процес наочного пізнання навколишнього світу: особливостей природи, сучасних та історичних ситуацій, елементів побуту, пам'яток певного міста чи регіону – заздалегідь обраних об'єктів, що визначаються на місці їхнього розташування. Екскурсія виконує функції інформування, розширення пізнання, кругозору і пізнання, організації культурного дозвілля, відпочинку, спілкування.

З педагогічної точки зору екскурсія - це одна із форм навчально-виховного процесу, при якій група екскурсантів або туристів, під керівництвом екскурсовода або керівника туристської групи, вивчає об'єкт або явище в його соціальному або природному середовищі, набуваючи нові чи поглиблюючи раніше набуті знання.

Специфікою будь-якої екскурсії як форми пізнання оточуючого нас світу і форми навчально-виховного процесу є синтез двох важливих елементів: показу раніше підібраних зорових об'єктів і розповіді про них, що виступають як пояснення. Показ і розповідь повинні знаходитися в органічному поєднанні, бо якщо позбавити екскурсію показу, то вона втрачає свою сутність, перетворюючись на лекцію чи бесіду. Те, що бачить екскурсант, сприймається як єдине ціле в його свідомості, завдяки розповіді екскурсовода з конкретними подіями, явищами, фактами, процесами. Екскурсовод, таким чином, одночасно показує і навчає правильно бачити показане.

В цьому процесі велику роль грає його емоційна сторона: екскурсант не просто дивиться і слухає - він переживає. Побачене і почуте викликає в нього відповідні почуття: захоплення, гордість, смуток, радість, подив тощо. Таке сприйняття вимагає від особистості особливої психічної напруги, що повинно враховуватись екскурсоводом при проведенні екскурсії.

Завдяки своїй наочності, доступності, емоційності екскурсія виступає надзвичайно ефективною формою передачі конкретних знань, сприяє стійкому засвоєнню фактів, а відповідно, справляє вплив на формування світогляду.

Екскурсії можуть мати різнобічний характер: природознавчий, історичний, естетичний, археологічний, літературознавчий. Настільки різноманітні явища в суспільстві і довкіллі, настільки різноманітні можуть бути екскурсії, які мають мету вивчити і показати ці явища.

Під час спортивних походів які проходять в природному середовищі, у туристів розвивається спостережливість, формується вміння виявляти зв'язки між життєвими явищами і природними процесами, пробуджується інтерес до навколишнього середовища і бажання глибоко пізнати його закономірності.

Природознавча екскурсія під час походів – це одна з форм розвитку у туристів спостережливості, фіксації своєї уваги на суттєвих відмінностях як між об'єктами природи, так і на їх сезонні зміни. Природознавчі екскурсії можливо проводити під час днявання, або під час зупинки на обід. Метою природознавчих екскурсій можуть бути встановлення зв'язків між різними явищами у єдиному життєвому комплексі, визначення залежності живих організмів від кліматичних умов, антропогенного впливу тощо. Порівняння тваринно-рослинного світу окремих територій, що знаходяться під людським впливом, формує екологічну культуру особистості, підкреслюючи єдність органічного світу.

Під час проведення екскурсії, екскурсовод повинен:

- знати методику і техніку проведення екскурсій;
- досконало володіти культурою мови, знати основи ораторського мистецтва, розповідь вести емоційно і виразно;
- розкривати зміст екскурсії доступно, зрозуміло, переконливо;
- дотримуватись правильного темпу розповіді, пристосовуючись до руху і умов екскурсії;
- встановлювати відповідний емоційний контакт з туристами, основою якого є взаємоповага, ввічливість, коректність, доброзичливість;
- уникати конфліктних ситуацій, не виявляти роздратування чи гніву, уміти навести порядок і дисципліну серед туристів;
- забезпечувати дотримання туристами природоохоронного режиму;
- слідувати за безпекою туристів на екскурсійному маршруті;
- попередити на початку екскурсії про можливі небезпечні обставини, зокрема, про негативні чинники біотичні (укуси тварин, змій, ос, пошкодження колючими рослинами, отруєння ягодами чи грибами) та абіотичні (зсуви та осипи землі, слизькість, обледеніння дороги тощо) чинники небезпеки.

Природознавчі екскурсії бувають тематичні і оглядові. Тематичні, в свою чергу, поділяються на:

- геологічні, які несуть знання про земну кору, її надра і про процеси, що утворюються там;
- зоологічні, які знайомлять туристів з тваринним світом даного регіону або його окремими представниками;
- ботанічні, що розкривають неповторний світ рослини;

- гідрологічні, мета яких є знайомство з водними ресурсами краю – ріками, озерами;

- ландшафтні екскурсії в ліс, парк.

При підготовці природознавчої екскурсії насамперед слід уважно вивчити пункти маршруту, визначити для зупинок наймальовничіші і найвиразніші місця, звідки зручно вести показ об'єкта, знати, де ростуть рідкісні дерева, де найчастіше можна зустріти тварин.

Особливості об'єктів природи полягає в тому, що джерелом інформації є не події, пов'язані з об'єктами, а вони самі (крім історичних місць).

Екскурсійними об'єктами природознавчих екскурсій є ліси, полонини, гори, гай, степ, озеро, річка, парк, вулкан, водоспад, скеля, унікальні дерева, рідкісні рослини, тварини. Вибір об'єктів екскурсій визначається темою.

В залежності від місця проведення екскурсій слід ознайомлювати екскурсантів з діючими законодавчими актами про охорону лісів, водних басейнів, надр тощо, з законами про заповідні території, постійно наголошувати на шанобливому ставленні до природи.

Готуючи екскурсію, керівник ознайомлюється з літературними джерелами, архівними матеріалами, колекціями, гербаріями, картами і планами. Також підбирає наукову, науково-популярну літературу як загального плану з відповідного регіону, так і конкретно по району краєзнавчої роботи.

Важливу роль в природознавчих екскурсіях відіграє метод спостереження, під час якого туристи завжди мають змогу споглядати природні явища: водоспади, поведінку звірів і птахів тощо. Більшість міських мешканців не вміють спостерігати за природою, тому екскурсивод повинен зосередити їхню увагу, підказати, прокоментувати, зробити певний аналіз, висновки.

Особлива цінність природознавчих екскурсій влітку, коли краєзнавчий і науково-популярний напрямки їх несе ще і суспільно корисний характер. Краєзнавчі і фенологічні напрямки екскурсійної роботи розвивають у туристів спостережливість, уміння оцінити стан навколишнього середовища, прищеплюють елементи працелюбства та творчості, виховують почуття любові до природи, людей, нації, Батьківщини.

Екскурсія формує стійкий образ, зорову спостережливість над предметами і явищами, збагачує чуттєве світосприймання. Особливою цінністю туристсько-екскурсійної роботи є те, що туристи ширше знайомляться з природою, взаємозв'язками, що існують у ній, з перетворюючим впливом людини на довкілля. А це, в свою чергу, дає змогу формувати реалістичні уявлення про природу.

Екскурсії в природу можуть бути комплексними або присвячуватися вивченню одного з компонентів природи. Ці екскурсії в переважній більшості є одноденними.

Навчальні екскурсії звичайно складаються з трьох етапів: підготовки до екскурсії, проведення екскурсії й заключного етапу, коли учасники обробляють зібрані матеріали та підводять підсумки екскурсії.

Підготовчий етап включає складання плану екскурсії, що охоплює основні види робіт, накопичення учасниками знань по темі екскурсії.

Навчальні екскурсії, без серйозної підготовчої роботи, малоефективні й найчастіше перетворюються у звичайні розважальні прогулянки.

Безпосередньо перед екскурсією з її учасниками проводиться вступна бесіда, у якій пояснюються мети й завдання, визначаються можливі організаційні варіанти, розподіляються обов'язки.

У заключному етапі, учасники екскурсії обробляють зібрані матеріали. Результати обробки зібраних в екскурсіях матеріалів - опису, фотомонтажі, колекції, замальовки, картографічні роботи - звичайно поповнюють географічні кабінети, шкільні краєзнавчі музеї, музеї й фонди туристських клубів, виставок; стають основою творчої, дослідницької роботи у МАН, студентських наукових товариствах.

Висновки.

Спортивний туризм має великий потенціал в організації екскурсійної діяльності. Екскурсії проводять на початку, та після проведення спортивного походу, планують на спеціально організованих днях відпочинку на маршруті, під час проведення туристських експедицій. Екскурсійно-краєзнавча та туристська діяльність доповнюють одну одну, розширюють світогляд та екологічну культуру туристів, виховують любов до рідної Батьківщини.

ПЕРЕФОРМАТУВАННЯ СУЧАСНОЇ ПАРАДИГМИ УПРАВЛІННЯ В УМОВАХ ЗМІНИ СТАНУ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОЇ СИСТЕМИ

Стаття присвячена вивченню процесів управління туристичних підприємством в розрізі існуючої парадигми управління та визначення напрямів переходу на нові імперативи управління сучасними туристичними компаніями для підтримання стабільності та росту їхнього підприємницького та ресурсного потенціалу.

Постановка проблеми. В умовах загострення геополітичних, економічних, екологічних та інших процесів, що відбуваються в світі, управлінське мислення стає чи не найвагомішим ресурсом і перевагою в конкурентній боротьбі на світовій туристичній арені. Різні компанії застосовують ряд різнопланових заходів з тим, щоб залучити до роботи в своїй компанії найкваліфікованіших спеціалістів управлінської ланки.

Значна увага приділяється координації процесів в таких сегментах внутрішньофірмової діяльності туристичної компанії як стратегічне планування, організаційна структура підприємства, залучення інновацій, стимулювання праці співробітників, інформаційна діяльність, діяльність з оптимізації та підвищення ефективності використання ресурсного потенціалу.

Серед багатьох чинників впливу на ступінь регулювання даної ситуації управлінський імператив є чи не найважливішим з позиції визначення пріоритетів, оцінки можливостей та ресурсного потенціалу.

Об'ємність процесу управління передбачає як включення в єдине ціле всі процеси в організації, так і постійну координацію, моніторинг і контроль діяльності туристичної компанії з метою подолання перешкод, мінімізації ризиків та виходу на оптимальні темпи росту основних показників економічної діяльності.

Літературні джерела та публікації. Чисельні публікації наукової, науково-методичної та методологічної спрямованості з науки управління, які постійно друкуються в різноманітних наукових виданнях покликані не тільки досліджувати процес впровадження в світову та вітчизняну практику сучасних методів менеджменту, а також запропонувати передові, прогресивні інструменти боротьби з нестабільністю, ризиками, конфліктами і т.д.

Теоретико-методологічні, економічні та управлінські аспекти впливу на туризм менеджменту знаходяться в полі зору широкого кола дослідників – І. Смирнова, О. Любіцевої, Т. Бондаренко, І. Герчикової, В. Квартальнова, И. Зорина, А. Чудновського, Т. Ткаченко, Т. Вахненко, П. Дойля, С. Чарльз Джейкобса, Дж. Баркера, І. Ансоффа, П. Кругмана, К. Омає та інших [1-9].

Метою статті є розглянути процес управління туристичним підприємством, проаналізувати позитивні та негативні прояви застарілої парадигми управління туристичною компанією в умовах загострення світової економічної кризи та визначити засади переходу на новий управлінський імператив.

Вклад основного матеріалу. Влада, ініціатива та відповідальність є чи не найголовнішими інструментами, якими користуються лідери та керівники в прагненні досягти поставленої перед ними та колективом мети. Цьому сприяє усвідомлення того факту, що в результаті отриманого провідними компаніями досвіду в сфері менеджменту туристичних підприємств, вони можуть використовувати в практиці чисельні моделі та концепції впливу на поведінку підлеглих, такі як інсорсинг та аутсорсинг, життєвий цикл продукту та бізнесу, конкуренція за часом та конкурентні переваги та інші.

Виходячи з вищенаведеного, головними завдання менеджменту туристичного підприємства є наступне:

1. Збереження системи керування.
2. Підвищення гнучкості і ефективності комунікацій.
3. Збереження працездатності кадрів.
4. Оптимізувати систему маркетингу на підприємстві.
5. Визначити пріоритетні напрями рекламної діяльності.
6. Встановити підвищений контроль за використанням та розподілом фінансових ресурсів.
7. Здійснювати постійний моніторинг ситуації як на ринку так і всередині організації.

Наразі сьогодні ми маємо можливість переконалися в тому, що при критичному аналізі виявляться як певні диспропорції в управлінні так і очевидні недоліки, до яких, серед інших, можна віднести наступні:

- 1) підлегли не інформовані про справи в компанії, інформацією, як елементом влади, володіє лише керівництво компанії;
- 2) нові ідеї, запропоновані менеджерами до впровадження зустрічають опір, або взагалі ігноруються;
- 3) застаріла парадигма мислення;
- 4) самостійність співробітників компанії щодо організації та планування знаходиться у критичному стані – відсутня або обмежена жорсткими межами;
- 5) матеріальне стимулювання напряму залежить від відносин з вищим керівництвом, а не від продуктивності праці. Винагорода керівництва знаходиться у диспропорції з такою у підлеглих;
- 6) професійне навчання доступне незначній кількості співробітників, що обумовлено відсутністю прогресивних поглядів керівництва на перспективний розвиток компанії і знижує рівень компетентності кадрового потенціалу компанії;
- 7) процес вертикальної взаємодії співробітників з керівництвом є досить складним;
- 8) відповідальність за виконання поставлених завдань несе лише вище керівництво.

З вищенаведеного випливає висновок, що незважаючи на досягнутий прогрес науки управління і вклад у розвиток різноманітних компаній, у тому числі і туристичних, залишається чимало питань з приводу удосконалення процесів управління компаніями.

До цього слід додати негативний вплив застарілого мислення та управлінських стереотипів поведінки, які виявляються у наступному:

- зовнішня мотивація співробітника: продуктивність праці напряму залежить від величини винагороди;
- прагнення керівництва відкласти зміни у компанії на невизначений термін, що може призвести до неготовності протистояти труднощам та кризовим явищам;
- керівництво не визнає своїх помилок, що відображається на зниженні його авторитету та поваги з боку підлеглих;
- досі значною популярністю користується метод кнута і пряника, незважаючи на можливість використання низки соціально-економічних та психологічних методів;
- просування корпоративної культури залишається другорядним питанням, яке вирішиться без втручання керівництва.

Отже, в умовах переходу до постіндустріального суспільства, підхід до управлінської діяльності має бути адаптований до вимог нових економіко-соціальних процесів, що стає можливим при зміні застарілої парадигми управління на таку, яка відповідатиме рівню виконання поставлених перед керівництвом завдань.

До основних елементів нової парадигми управління компанією, на наш погляд, слід віднести такі:

- активізація людського фактору – адаптивний гомеостаз (потрібні люди з системними знаннями щоб правильно адаптуватися до нових умов життя);
- створення системних цінностей компанії, участь в процесі формування беруть всі співробітники, адже сьогодні менеджмент визнає лише один критерій результату діяльності – наявність клієнта, який бажає придбати послугу;
- внутрішня мотивація, як чинник приналежності працівника до кадрового потенціалу, що розкривається зацікавленістю у виконанні поставлених завдань, що розширює горизонт розробки нових бізнес підходів та моделей управління;
- спонукання співробітників до ініціативи є важливим елементом заохочення працівників, розвитку організації та залучення інновацій в процес створення нового продукту;
- визначення кола керівників, рішення яких є цінними для організації, з тим, щоб надати їм додаткові повноваження у ключових сегментах діяльності компанії;
- корпоративна культура – розвиток нових стосунків у колективі на основі розробки єдиних правил, що базуються на принципах толерантності, креативності, адаптивності, ієрархічності;
- відповідальність - визначає свідоме ставлення до роботи і кожен співробітник несе відповідальність в межах своєї компетенції за виконання поставлених завдань;
- управлінське мислення – погляди на сферу підприємницької діяльності, розвиток компанії є однаковими як для керівництва так і для співробітників компанії, для покращення процесу комунікації та розуміння основного напряму розвитку;
- досвід – зобов'язання передавати молодим працівникам

Висновки. Отже, нами було розглянуто принципи зміни сучасної парадигми за допомогою ряду нових елементів системи менеджменту і це дає підстави стверджувати, що такі впровадження потребують зміни свідомості людини для адекватного сприйняття змін. У той же час керівники зобов'язані переглянути існуючі методи керівництва і розробити нові з урахуванням стратегії, розвитку, навчання та засад корпоративної культури.

Список літератури

1. Баркер Дж. Парадигмы мышления: Как увидеть новое и преуспеть в меняющемся мире/ Джоэл Баркер; Пер. с англ – М.: Альпина Бизнес Букс, 2007. – 187 с.
2. Бондаренко Т.М. Точки зростання виробництва: поняття, критерії та методика визначення // Економіка і прогнозування, 2008. - №1. – С. 136 – 144.
3. Джейкобс С. Чарльз. Нейроменеджмент. Пер с англ. – К.: Companion Group, 2010. – 208 с.
4. Зорин И.В., Каверина Т.П., Квартальнов В.А. Туризм как вид деятельности // Учебник. М.: Финансы и статистика. 2005. – 288с.
5. Клок К., Голдсмит Дж. Конец менеджмента. – СПб.: Питер, 2004. – 368 с.
6. Омае К. Мышление стратега: Искусство бизнеса по-японски / Кеничи Омае; Пер. с англ. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2007. – 215 с.
7. Ткаченко Т.І. Сталий розвиток туризму: теорія, методологія, реалії бізнесу: монографія / Т.І. Ткаченко. – К.: КНТЕУ, 2006. – 537 с.
8. Чудновский А.Д. Управление индустрией туризма. – М.: Аспект Прес, 2005. – 448 с.
9. Федулова Л.І. Концептуальні засади економіки знань // Економічна теорія, 2008. - №2. – С. 37-59.

*Ю.Р. Акчурін, ст. викл.
(Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна)*

ВИЗНАЧЕННЯ ПРИНЦИПІВ МІЖНАРОДНОЇ ІНФОРМАЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ

У доповіді висвітлюються проблеми пов'язані з визначенням принципів міжнародної інформаційної безпеки та пропонуються підходи до вирішення цього питання.

Розвиток інформаційно-телекомунікаційних технологій за останні десятиріччя оказав найсильніший вплив на держави, суспільство та особистість ніж які-небудь інші досягнення людства за всю його історію. Інформаційно-телекомунікаційні технології змінили не тільки структуру економік провідних країн світу, призвели до суттєвих змін у соціальному житті людства, але і, як стверджують вчені, породили новий фактор впливу на геополітичний устрій [1, 58-62]. Стверджується про появу нової – інформаційної парадигми, як нового чинника, що впливає на формування геополітичної карти світу.

Але, як це не раз було в історії людства, прогрес в цьому напрямку приніс не тільки позитивні наслідки. Світ вже признав, що сучасні інформаційно-телекомунікаційні технології породили цілу низку негативних проблем: починаючи з банального шахрайства за допомогою засобів обчислювальної техніки і закінчуючи кібертероризмом та розробкою інформаційної зброї, наслідків використання якої, в повній мірі, ще ніхто не може передбачити.

Спроба вирішити питання інформаційної безпеки на національному рівні, для окремо взятої держави чи групи держав навряд чи дасть бажаний результат, оскільки сучасний інформаційний простір, а особливо віртуальне середовище Інтернету, не обмежено національними кордонами. При цьому, виникає ситуація, яка характеризується глобальною взаємозалежністю національного (регіонального) та світового інформаційних просторів. Як наслідок побудова системи інформаційної безпеки може дати позитивний ефект тільки при участі і відповідних зусиллях всіх країн, всього світового співтовариства [2].

Таким чином, ми приходимо до терміну – «міжнародна інформаційна безпека». Це відносно нове поняття, в круг його визначення ще йдуть спори, але люба нова проблема яка вирішується улюбій сфері людської діяльності повинна починатися з основ: визначення принципів та прийняття загальної термінології, які, на сьогодні, теж не є загальновизнаними.

Тому цей виступ присвячений де яким підходам до визначення основних принципів міжнародної інформаційної безпеки.

На сьогодні існує документ в якому міжнародному співтовариству на рівні ООН запропоновані «Принципи щодо міжнародної інформаційної безпеки» (А/55/140). Цей документ є докладом Генерального секретаря ООН

відносно досягнення в сфері інформатизації і телекомунікації в контексті міжнародної безпеки, який був представлений на 55 сесії ООН та відображає позицію Російської Федерації до даної проблеми.

В ньому сформульовані п'ять базових принципів міжнародної інформаційної безпеки які визначають роль і права, відповідальність і зобов'язання держав в інформаційному просторі; визначаються конкретні завдання, вирішення яких було б спрямовано на послаблення загроз в сфері міжнародної інформаційної безпеки, а також визначається роль ООН в контексті загальних зусиль в даній сфері [3].

Як зазначає А.Крутських, принципи являють собою, варіант кодексу поведінки держав в інформаційному середовищі, створюючи для них при наймі моральні зобов'язання та закладаючи основу для широкого міжнародного обговорення [4].

Користуючись запрошенням для широкого обговорення, автор пропонує поглянути на них в такому ракурсі. По-перше, спочатку з'ясуємо визначення – що таке принцип? По-друге, спробуємо визначитися з формою представлення принципу та, в той же час, внутрішнім змістом.

Для відповіді на перше питання, звернемося до словників та літератури з міжнародного права. Словник іноземних слів говорить, що принцип це основоположення, керівна ідея, основне правило поведінки, діяльності [5, ст. 563]. У словнику Даля принцип це наукове або моральне начало, підвалини, правило, основа від якої не відступають [6]. Електронна енциклопедія Вікіпедія дає визначення принципу як: 1) основопологаюча істина, закон, положення або рушійна сила, що лежить в основі інших істин або рушійних сил; 2) керівне положення, основне правило, установка для якої-небудь діяльності; 3) внутрішня переконаність у чим-небудь, точка зору на що-небудь, норма поведінки; 4) основна особливість пристрою, дії механізму, приладу тощо [7].

У літературі з міжнародного права відношення до основних принципів міжнародного права неоднозначне: західні вчені їх не виділяють в загальні, а вчені СНД та вітчизняні вчені (Лукашук І.І., Ушаков М.О., Буткевич В.Г. та ін.) їх виділяють, але дають різне визначення. Проте сходяться в одному, що це система основоположних, найбільш загальних норм, які регулюють відносини між суб'єктами міжнародного права [8, ст.191-196].

Для відповіді на друге питання, звернемося до історії людства, та без особливих зусиль найдемо один з документів, що оказав та продовжує оказувати великий вплив на свідомість людей. Це біблійські «Десять заповідей». Вже кілька тисяч років вони зберігають своє значення і мають колосальний вплив, сприяючи укріпленню нашої прихильності до них.

Чому це трапилося? Вони не є чимось оригінальним ні тоді коли створювалися, ні зараз. Ці заповіді можуть бути піддані критиці. В них відсутні де які важливі моменти. Вони дуже прості. Проте вони продовжують жити, їх знає навіть людина, що не є віруючою.

Це трапилось тому що:

1) Вони задовольнили певну потребу людини. Вони були зосереджені на ключових моментах поведінки людини. Вони призвели до встановлення

загальних поглядів на цю поведінку, звільнивши від необхідності роз'яснити та вступати в спір. Тобто вони виявилися корисними.

2) Автор цих заповідей проявив величезне почуття міри і обмежився тільки десятьма важливими принципами, хоча до них можна було б додати ще багато інших.

Це призвело до того, що ці заповіді не важко запам'ятати і як наслідок виконувати. Як що б цих заповідей було б сто, їх давно позабували.

Користуючись цим прикладом можна зробити узагальнення щодо форми представлення принципів.

1) Кожний принцип повинен мати важливе значення і широке застосування.

2) Принцип повинен бути загальним, що б працювати при любых обставинах.

3) Сутність принципу повинна виражатися одною простою, лаконічною фразою, для полегшення запам'ятовування і використання.

4) Бажано, що б принцип мав гнучке формулювання, був простим та, по можливості, не містив спеціальної термінології [9, ст.66-75].

Тепер повернемося до принципів міжнародної інформаційної безпеки, які представлені у документі ООН А/55/140. Спробуємо співставити їх зі зробленими узагальненнями. Нажаль, принципи, що розглядаються не можна вважати вдалими ні за формою, ні за змістом.

Вони є дуже громіздкі: перший принцип складається з трьох пунктів, другий з дванадцяти, а третій з шістнадцяти. Як наслідок, вони не прості у розумінні, їх не легко запам'ятати. Деякі не є універсальними, а інші повторюють вже існуючі принципи міжнародного права. Наприклад, п'ятий принцип міжнародної інформаційної безпеки фактично дублює принцип мирного вирішення суперечок.

Не ставлячи під сумнів важливість запропонованого документу, можна констатувати, що розглянуті принципи дійсно схожі з кодексом поведінки суб'єктів міжнародного права, а не з системою основоположних, найбільш загальних норм, які регулюють відносини між суб'єктами міжнародного права.

Існують інші варіанти і підходи формування принципів міжнародної інформаційної безпеки. І на погляд авторів вони є більш вдалими та обґрунтованими ніж розглянуті вище, хоча теж не є бездоганними.

Так вітчизняний вчений А.А. Мережко у своєму проєкті «Конвенції про заборону використання кибервійни в Інтернеті» пропонує будувати відносини у віртуальному середовищі спираючись виключно на основні принципи міжнародного права, які всім відомі.

Висновки

Узагальнюючи все вище сказане автор схиляється до думки яка була висловлена Буткевичем В.Г. щодо створення нових принципів міжнародного права. По-перше, критерієм «правотворчої діяльності» відносно формулювання нових партикулярних принципів повинна бути практика і перш за все міжнародно-судові рішення [8, ст. 214 - 218]. По-друге, як пише вчений: «Для того, щоб принципи міжнародного права не конструювалися довільно, їх

необхідно перевіряти щонайменше за трьома основними критеріями: а) юридичний зміст принципу; б) сфера застосування; в) механізм застосування. Відсутність показників хоча б за одним із критеріїв є свідченням того, що принципу не існує ...» [8, ст. 212].

Список літератури:

1. Василенко И.А. Геополитика современного мира : учебное пособие для бакалавров / И.А. Василенко. – 2-е изд., испр. и доп. – М. : Издательство Юрайт, 2011. – 395 с. – Серия: Бакалавр.
2. Поляков Ю. А. Информационная безопасность и средства массовой информации: Учебное пособие. [Электронный ресурс]. – Режим доступа http://www.library.cjes.org/online/?a=con&b_id=562&c_id=6694
3. Доклады Генерального секретаря ООН 55 сессии Генеральной Ассамблеи. [Электронный ресурс]. – Режим доступа <http://www.un.org/russian/documen/gadocs/55sess/sgrep/sgreports1.htm>
4. А. Крутских. К политико-правовым основаниям глобальной информационной безопасности. - Международные процессы. Журнал теории международных отношений и мировой политики. [Электронный ресурс]. – Режим доступа <http://www.intertrends.ru/thirteen/003.htm>
5. Словарь иностранных слов. Под ред. И.В.Алехина и проф. Ф.Н.Петрова. – Издание четвертое, переработанное и дополненное. – М. : Государственное издательство иностранных и национальных словарей, 1954. – . 1954. – 853 с.
6. Толковый словарь Даля. [Электронный ресурс]. – Режим доступа <http://slovardalja.net/word.php?wordid=33183>
7. Википедия. Свободная энциклопедия [Электронный ресурс]. – Режим доступа <http://ru.wikipedia.org/wiki/Принцип>
8. Буткевич В.Г., Мицик В.В., Задорожний О.В. Міжнародне право. Основи теорії: Підручник/ За ред. В.Г.Буткевича. – К., 2003, 600 с.
9. В.Плэтт. Информационная работа стратегической разведки. Основные принципы. – Перевод с англ. Е.В.Пескова., Под ред. А.Ф.Федорова. – М., Издательство иностранной литературы, 1958, - 341 с.

М.М. Алієв, к.політ.н., А.М. Куньо, студентка
(Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна)

ПРОБЛЕМА КІБЕРЗЛОЧИННОСТІ ТА ШЛЯХИ ЇЇ ПОДОЛАННЯ В СУЧАСНОМУ ІНФОРМАЦІЙНОМУ СУСПІЛЬСТВІ

Стаття присвячена інформаційно-правовим аспектам регулювання поняття кіберзлочинності як однієї з основних проблем розвитку сучасного інформаційного суспільства.

Інформаційна епоха, в яку вступає сучасне людство несе з собою значні переваги для окремої особистості, малих та великих соціальних груп. Переваги розвитку нового інформаційного суспільства очевидні: всесвітня мережа Інтернет демонструє яскравий приклад впливу інноваційних процесів на зміну взаємовідносин між людьми, розширюючи їх контакти і можливості та полегшуючи повсякденне життя.

Поряд з тим, будь-яке явище або інструмент має і негативний вплив або характер, зокрема, такий прогресивний винахід як мережа Інтернет містить у собі ряд небезпек, а саме нову особливу форму злочинності, що виникла завдяки поширенню інформаційно-комунікативних технологій, а саме – «кіберзлочинність».

Дослідження проблем боротьби з кіберзлочинністю виявило, що орієнтація лише на технічні і технологічні засоби гарантування інформаційної безпеки (технічного захисту інформації) в умовах процесів інформатизації, у тому числі профілактики кіберзлочинів, не має значного успіху. Особливо це відчувається з часу приєднання до міжнародних систем телекомунікації нових країн та підвищення інтелектуального рівня користувачів комп'ютерної техніки. Парадокс полягає в тому, що чим складніше стає комп'ютерне програмно-математичне забезпечення, тим вразливішими виявляються традиційні організаційні заходи та засоби інженерно-технічного захисту інформації в автоматизованих (комп'ютерних) системах, зокрема щодо несанкціонованого доступу [6,с.158].

Все це свідчить про актуальність вивчення поняття кіберзлочинності та способів боротьби з нею.

Поняття «комп'ютерна злочинність» вперше з'явилося в американській науковій та юридичній літературі на початку 60-х років минулого століття. У процесі свого становлення, пов'язаного з розвитком інформаційних технологій, усвідомленням проблеми та розробки необхідної правової бази, термін пройшов низку трансформацій, що у повній мірі відобразили його сутність.

«Комп'ютерна злочинність» - це порушення чужих прав та інтересів по відношенню до автоматизованих систем обробки даних. В останні 10-15 років під терміном «кіберзлочинність» розуміють злочинність в традиційному сенсі цього слова, але яка має місце в мережі Інтернет [2,с.201].

Киберзлочинність – це термін, який охоплює комп'ютерну злочинність (де комп'ютер – предмет злочину, а інформаційна безпека – об'єкт злочину) та інші зазіхання, де комп'ютер є знаряддям або способом злочину проти власності, авторських прав, громадської безпеки, моралі [1].

Киберзлочинність – це передбачене законом суспільно-небезпечне діяння, вчинене суб'єктом злочину і несе за собою кримінальну відповідальність [5].

Формулювання дефініцій поняття «кіберзлочинність» вимагало відображення його у національних та міжнародно-правових актах.

Одним з міжнародних документів, що регулюють суспільні відносини у сфері боротьби з кіберзлочинністю, є Конвенція Ради Європи "Про кіберзлочинність" від 23 листопада 2001 року, яка відображає загрози та небезпеки сучасному інформаційному суспільству.

Згідно до положень цієї Конвенції комп'ютерні правопорушення класифіковані на певні групи. Перша група передбачає кримінальну відповідальність за вчинення правопорушень проти конфіденційності, цілісності та доступності комп'ютерних даних і систем, а саме: незаконний доступ; нелегальне перехоплення; втручання у дані; втручання у систему; зловживання пристроями.

Друга група передбачає відповідальність за правопорушення, пов'язані з комп'ютерами, а саме: підробка, пов'язана з комп'ютерами; шахрайство, пов'язане з комп'ютерами.

Третя група - правопорушення, пов'язані зі змістом інформації, а саме правопорушення, пов'язані з дитячою порнографією: вироблення дитячої порнографії з метою її розповсюдження за допомогою комп'ютерних систем; пропонування або надання доступу до дитячої порнографії за допомогою комп'ютерних систем; розповсюдження або передача дитячої порнографії за допомогою комп'ютерних систем; набуття дитячої порнографії за допомогою комп'ютерних систем для себе чи іншої особи; володіння дитячою порнографією у комп'ютерній системі чи на комп'ютерному носії інформації.

Четверта група включає правопорушення, пов'язані з порушенням авторських та суміжних прав [5].

Слід наголосити, що головною жертвою кіберзлочинності є економіка держави. Економічні наслідки в кіберпросторі дуже важко порахувати, тому що до правоохоронних органів звертається лише третина постраждалих. Так, наприклад, МНБ Азербайджану у 2011 році розкрило кіберзлочин із метою привласнення \$260 тис [8].

Боротьба з кіберзлочинністю вимагає тісного міжнародного співробітництва держав. Одним з таких кроків, як вже зазначалося, є підписання у листопаді 2001 року Радою Європи, а також США, Канадою та Японією «Конвенції про кіберзлочинність».

Зокрема, діяльність таких міжнародних інституцій, як Інтерпол та Європол є одним з ефективних засобів протидії кіберзлочинності на міжнародному рівні.

За підсумками конференції «Боротьба проти кіберзлочинності – основний фактор, що забезпечує кібербезпеку» (2011 р.) запропоновано

удосконалити законодавчу базу для кримінального переслідування за фактами кіберзлочинів. Також учасники зазначили, що головною проблемою правоохоронних органів є слабе використання передових технологій і слабка підготовка кадрів в галузі інформаційних технологій (ІТ) [8].

За словами заступника директора департаменту фінансів та високих технологій Інтерполу Хайме Ансіета, злочинці широко використовують hi-tech і часто з технічної підготовки значно перевершують «силовиків»[8]. Більше того, злочинці постійно удосконалюються. «Розрив між нами вже такий великий, що ми за ними не встигаємо», - сказав Ансіета. Для боротьби з кіберзлочинністю, вважає Х. Ансіета, необхідно різко поліпшити технічне оснащення правоохоронних органів, підготовку кадрів. Необхідна спеціалізація поліцейських, прокурорів і суддів в області ІТ».

Усі учасники форуму заявляли про необхідність співпраці громадян та провайдерів Інтернет-послуг із «силовиками». Проте вони також звернули увагу на небажання людей (а нерідко і компаній) співпрацювати з поліцією. Крім того, була висловлена ідея необхідності створення Національної асоціації Інтернет-провайдерів, яка захищала б інтелектуальну власність, забезпечувала конфіденційність інформації й одночасно співпрацювала з правоохоронними органами.

Європол у боротьбі з кіберзлочинністю. 11 січня 2013 року у штаб-квартирі Європейського поліцейського офісу (м. Гаага, Нідерланди) офіційно відкрито Європейський Центр по боротьбі з кіберзлочинністю [9].

Основними напрямками та завданнями Центру є: забезпечення координації та обміну інформацією між підрозділами правоохоронних органів Європейського Союзу та Третіми країнами; боротьба з розповсюдженням у мережі Інтернет дитячої порнографії; підготовка кваліфікованих експертів в галузі боротьби з кіберзлочинністю; розробка та застосування методів припинення злочинів у сфері інформаційних технологій. Також, Центр покликаний здійснювати захист стратегічно значущих Інтернет-ресурсів, комунікаційних систем та фінансових установ Європейського Союзу. В подальшому Європейський Центр по боротьбі з кіберзлочинністю буде співробітничати з Глобальним інноваційним комплексом Інтерполу в Сінгапурі.

Проте оскільки кіберзлочинність частково належить до внутрішньої компетенції кожної держави окремо, то необхідним є паралельне напрацювання і національного законодавства, яке буде спрямоване на боротьбу з комп'ютерними злочинами.

Необхідними є створення:

- 1.засобів із попередження, виявлення, припинення та розслідування злочинів у кіберпросторі, юридична відповідальність за такі злочини та механізми притягнення до неї, закріплені законодавством;

- 2.апаратно-програмних засобів виявлення та запобігання кіберзлочинності, а також засобів криптографічного захисту інформації з обмеженим доступом;

- 3.державних організацій призначених для безпосередньої протидії кіберзлочинності, підготовка висококваліфікованих фахівців у сфері протидії

кіберзлочинам, найвищий рівень їх інформаційно-технологічного забезпечення [6,с.209].

Поєднання зусиль міжнародних інститутів та держав дозволить говорити про ефективність вжитих заходів та зменшить загрозу проникнення кіберзлочинності в усі сфери життя країни.

ВИСНОВКИ

Проблема кіберзлочинності на сучасному етапі історичного розвитку набуває глобального виміру та становить загрозу інформаційному суспільству.

У процесі свого формування поняття «кіберзлочинність» пройшло низку етапів та отримало відображення у нормативно-правових актах національного та міжнародного рівнів.

Ускладнення технологічних процесів, розробки та інновації у сфері інформаційно-комунікаційних мереж зумовили потребу у розробці чіткої градації груп кібернетичних злочинів, що знайшли своє відображення у документах Ради Європи та низки інших міжнародних організацій.

Сучасний рівень та кількість злочинів у сфері інформаційно-комунікаційних технологій свідчать про недостатню розробку національної та міжнародної нормативно-правової бази, низьку ефективність її застосування та проблеми у роботі таких міжнародних інститутів як Інтерпол та Європол.

Перспективою подолання проблеми кіберзлочинності може стати подальше поглиблення співпраці держав та міжнародних інститутів у виявленні, а головне попередженні ймовірних загроз.

Список літератури

1. Голубев В.А. Компьютерная преступность – проблемы и решения. – http://www.crime-research.ru/articles/golubev_sept/
2. Дашян М.С. Право информационных магистралей. – М, 2011. – 288 с.
3. Юрасов А.В. Основы электронной коммерции. Учебник. – М.: Горячая линия-Телком, 2011. – 480 с.
4. Dechamp C. Cybercriminalite//Defense nationale. – Р. 99-120.
5. Конвенція про кіберзлочинність. Рада Європи; Конвенція, Міжнародний документ від 23.11.2001: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/994_575
6. Ліпкан В.А. Інформаційна безпека України в умовах євроінтеграції. – К, 2008. – 550 с.
7. Cybercrime training for judges and prosecutors: a concept: http://www.coe.int/t/DGHL/cooperation/LisbonNetwork/meetings/Autre/2079_t_rain_concept_4_provisional_8oct09_en.pdf.
8. <http://umma.ua/uk/news/SNG/2011/10/10/3460>
9. Інтерпол: Укрбюро: <http://42827.ncbint00.web.hosting-test.net/?p=1914>

*I.M.Hromivchuk, postgraduate
(National aviation university, Ukraine, Kyiv)*

THE PRINCIPLE OF RESPECT FOR HUMAN RIGHTS WHILE COUNTERING TERRORISM

The article discovers the essence of the principle of respect for human rights in modern international law, analyses the status of its adherence while countering terrorism and defines the role of this principle in improvement of efficiency of international-legal counterterrorist measures.

Modern international law is characterized by the fact that its norms and principles reflect the newest tendencies of international relations' development, connected with recognition by the subjects of international law the necessity of establishment of general democratic and humanistic values. The appearance of principles and norms, which fall within the sphere of human rights in international law, has become a very important part in the process of its progressive change.

The most significant changes in the question about international protection of human rights had place after the 2-nd World War. The principle of respect for human rights(though in general form) was fixed in the Charter of UNO, which called "to reaffirm faith in fundamental human rights, in the dignity and worth of the human person" (The Preamble) [1]. The Charter defines, that for the development of peaceful and friendly relations between states, the UNO will promote "universal respect for and observance of „human rights and fundamental freedoms for all without distinction as to race, sex, language or religion"[1]. It could be said, that the Charter of the UNO led the principle of respect for human rights into international law. And this principle granted all the states with certain obligations. As a result, taking into consideration that "disregard and contempt for human rights have resulted in barbarous acts which have outraged the conscience of mankind", the General Assembly already in three years declared The Universal Declaration of Human Rights as "a common standard of achievement for all people and all nations" [2]. Later this principle was confirmed in the Declaration of Principles of International Law Concerning Friendly Relations and Co-operation Among States in Accordance with the Charter of the United Nations (24.10.1970) and in the Conference on security and cooperation in Europe Final Act (Helsinki, 1975).

As a result, the principle of respect for human rights has become one of the basic and universal principles of international law. This principle underlies such branch of international law as international law of human rights. This branch is specific because it has changed the attitude of states to such principles as the principle of respect for sovereignty and the principle of non-interference in domestic affairs of other countries. Today it's already possible to state that human rights have become the object of international regulation. This is a view, which is taken by famous Russian specialist in the sphere of international law W.A. Kartashkin, who indicates that "sovereignty of states at present stage means only independence on

another state rule of law, but not independence on admitted norms and principles of international law. More and more human rights are recognized as *jus cogens* and act as *erga omnes* in modern globalized world”[3, p.85]. In our opinion, international law of human rights has a specific place in the whole system of international norms, because each problem either in national or in international law should be considered in the light of protection of human rights.

The adherence to human rights was recognized “a cornerstone” of modern international law” in investigation of special reporters J.Oloka-Onyango and Deepica Udagama to [4, p.28]. They noted that “the supremacy of human rights over all branches of international law is the basic and fundamental principle, which doesn’t allow exceptions”[4, p.37].

But, unfortunately, we should ascertain that fact that this fundamental principle nowadays is under threat. Special reporters and independent experts of UNO give more often the alarm concerning the threat to human right, which increases while countering terrorism. As it was defined in the report of General Secretary in September 2003, “And in the area of human rights and democracy there is a danger that we may retreat from some of the important gains made in the previous decade” [5]. Of course, terrorism can be considered to be one of the most powerful threats to peace and safety.

It should be admitted that problems, connected with questions about terrorism and human rights, are multiple, complicated and quite disputed. It should be noted that General Assembly, Security Council, Human Rights Council of UNO, Special reporters of UNO, OSCE and the Council of Europe regularly express disturbance about escalation of terroristic acts, which threat the life of innocent people, result in their death and threat basic rights and freedoms. But at the same time all these international structures point out that human rights should also be protected according to universal international law while countering terrorism. The problem of protection of human rights ranks one of the key questions in the theory and practice of international law.

That’s why the task of protection of human rights is one of the most important while countering terrorism. It’s affirmed by such facts as: first of all, annual resolutions of General Assembly, named as “Human Rights and Terrorism”; secondly, the protection of human rights has become one of the five main elements of global antiterrorist strategy of UNO; thirdly, the creation of office of the Special Reporter on Counter-terrorism and Human Rights within the UNO; fourthly, one of the obligations of Counterterrorist Committee is to control, so all the antiterrorist measures conformed to the standards in the sphere of human rights; and finally the council of Europe passed Guidelines on human rights and the fight against terrorism in 2002.

Today it’s already reasonable to speak about direct and indirect influence of terrorism on human rights. The direct connection takes place when human rights are violated by terrorists, and the indirect one – when the reaction of states on terrorism entails the usage of the strategies which step outside international legal permissions and violate human rights. But it’s known from case-law of international courts and tribunals, national courts and mechanisms of UNO, that different states have also already violated human rights and principles of legality while countering terrorism

of late years. One of them resorted to tortures and other types of cruel treatment. The other states extradited the suspected of terrorism to the countries, where they could become the victims of tortures or other serious violations of human rights and thus they violated international-legal obligations of non-refoulement. The independence of judicial system was put to doubt in some countries. And the resources, which were usually appropriated for social and development programs, were often redirected to the sector of safety, what was reflected on economic, social and cultural rights in many countries of the world.

The overwhelming majority of world states (Great Britain, India, Spain, Italy, Canada, Germany, Russian Federation, USA, Turkey, France, Japan etc.) passed antiterrorist laws, which grant additional powers to law enforcement bodies and to national security organs for struggle against terrorism. According to these laws, antiterrorist legal regimes have become more severe. As a consequence, it's a little bit problematic to talk about adequate adherence to the principle of respect for human rights under such conditions.

The problem is, that after September, 11 it's very popular to say that the new stage of development in international relations has begun. The term "global war on terrorism" has also become very popular. After September, 11 the whole number of states stated that everything has changed after this event, that present laws are not enough and it's not clear, the norms of which time – peaceful or war – should be applied for the fight against terrorism. "But such sophistic argumentation is not persuasive, - states German specialist in the sphere of human rights W. Heinz, - here, probably, the question is about the attempt of states to free themselves from acting legal norms" [6, p.8].

Such an attempt is just impermissible, because, as K.E. Sems very neat remarked, "the global war on terrorism" undermines acting international norms, directed to the protection of a separate person and it promotes rubbing the difference between *jus ad bellum* and *jus in bello*" [7, p.31]. We can't agree that the world has cardinally changed after September, 11. The international community has finally just understood the novelty of the terrorist danger and the inefficiency of all previous international legal mechanisms of protection human rights while countering terrorism.

The climate of vulnerability was used as discharge for human rights violations, which were committed in the name of national safety by the principle "safety takes the bun".

Recently the majority of the states in the world find themselves before the dilemma and choice: to secure national safety and human rights according to the UNO Charter and other international legal acts or to fight against terrorism with the help of one-sided actions with usage of armed forces and limitation of human rights standards. In our opinion, the way this question is formulated is wrong. The states shouldn't make a choice between the fight against terrorism and the protection of human rights, the terrorism should be resisted by adequate international legal measures and without violation human rights. The states should find a balance between the protection of democratic society, on the one side, and the guarantee of human rights and freedoms, on the other. Because if to take the objective position, the effective struggle against terrorism is possible only under the condition of

avoiding such a choice. As V.A. Kartashkin says, “it’s possible to secure international security only through the consolidation of UNO, adherence to its Charter and general development of democracy and human rights”[3, p.7].

The conclusion

So, as we see, the principle of respect for human rights is one of the key principles in modern international law. But modern terrorism is a real test for this human rights concept, because there are a lot of problems concerning protection human rights while countering terrorism nowadays. In our opinion, the mankind should always stay within law and morality while countering terrorism and antiterrorist actions of states should always correspond to their engagements in the sphere of international law of human rights, international humanitarian law and refugee-law, since the protection of human rights is one of the most necessary components of preserving international security and countering terrorism. We agree that fight against terrorism has to be tough and uncompromising, but we think that the count only on force methods is erroneous and it can’t be successful. On the contrary, such methods are even dangerous, because they can turn the very state into a hostage of its own terroristic methods and concepts. The answer to terrorism has to be realized only within judicial frames.

References

1. The Charter of the United Nations Organization, 2.06.1945 // The site of the United Nations Organization. – Access regime: <http://www.un.org/en/documents/charter/>
2. The Universal Declaration of Human Rights, GA Resolution 217 A (III), 10.12.1948 // The site of the United Nations Organization. – Access regime: <http://www.un.org/en/documents/udhr/history.shtml>
3. Карташкин В.А. Права человека: международная защита в условиях глобализации / В.А. Карташкин. – М. – Норма: ИНФРА-М, 2011. – 288 с.
4. The realization of economic, social and cultural rights: Globalization and its impact on the full enjoyment of human rights, Resolution of economic and social council E/CN.4/Sub.2/2000/13 // The site of the United Nations Organization. – Access regime: <http://www.unhchr.ch/huridocda/huridoca.nsf/%28Symbol%29/E.CN.4.Sub.2.2000.13.En?OpenDocument>
5. Implementation of the United Nations Millennium Declaration, Report of the Secretary General, A/58/323, 02.09.2003 // The site of the United Nations Organization. – Access regime: <http://daccess-ddsny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N03/481/57/PDF/N0348157.pdf?OpenElement>
6. Wolfgang S. Heinz. Terrorismusbekämpfung und Menschenrechtsschutz in Europa. – Berlin: Deutsches Institut für Menschenrechte, 2007. – 10 S.
7. Сэмс К.И. Террористические акты, «терроризм» и соблюдение международного гуманитарного права. Перспективы деятельности МККК / К.И.Сэмс // Российский ежегодник международного права. Специальный выпуск. – 2003. – С.31-35

*N. S. Kelbas, postgraduate student
(National Aviation University, Ukraine, Kiev)*

THE LEGAL NATURE, ORIGIN AND BACKGROUND OF TERRORISM

The fundamental provisions of the article concern itself only with questions of terrorism background, legal qualification terrorist activity in modern international life. We think the main points of the article are based on the research of the origin of terrorism as result of spreading economic, political, social problems on the initiation and escalation of terrorism.

The last decade of the twentieth century was marked by a rising wave of terrorist acts. The real situation consists in that fact, the international terrorism represents a particular danger not only for separate countries, but for the international order and international relations in general [5, p. 360; 6, p. 622-623]. Apart from, terrorism is defined as influential component of international relations between their actors (nations, states), which determine high rate of criminality of the international environment. For example, the fundamental process of the world crisis, which has led to a "terrorist war", is the result of the existing social injustice, unresolved significant economic, religious, national issues. The most clear example of situation is in Afghanistan in 2001 or Libya in 2011 year.

Thus, it is expedient to consider all factors gradually. With regard to economic factors that have influenced on the terrorism origin, first of all, it is existence of poverty injustice, decrease of social life, etc. The presence of speculative-financial complex (quasi economy, activities of financial markets) also is destructive phenomenon, it transforms the global economy into virtuality, which leads to catastrophic loss of the organic connection between the real economy and its finances [7, p. 338-352].

Analyzing the impact of this factor on terrorism origin and evolution we should consider the activities of TNCs, which, furthermore, are engaged in export of capital, and also, they control 80% of world trade [4, p. 188-189]. In addition, Transnational corporations are turned into significant actor in international economy, they have not only influence on the economy of the country, where there are situated, but also exhibit attempts of intervention into internal affairs of countries, where TNCs have their offices. It should also emphasize the important point of the research, that is process of pumping out resources from States, that plays significant role in contemporary terrorism escalating. Neither less conflicting consequences have been created by investment policy, where is also dominate the transnational companies. Moreover, many TNCs have influence on the formation of international law and international institutions [3, p. 83].

The following point, that concerns economic aspect, consists in vital problem of unrestrained resources consumption. In order for bring the level and life quality for all peoples on the Earth to the level, that has been achieved in the West, is necessary to increase consumption tenfold. The USA, where are living 6% of the world's population, they consume 40% of world resources. Planet unable to

withstand such loads. She is choking on production wastes, air pollution, lack of clean water [8, p. 75-82]. Unrestrained consumption by West and arising, therefore, disparities and disproportions are contributing to the emergence and development of the global conflict that give the grounds for terrorist conflict of antagonistically oriented parties.

Particularly dangerous conflictogenic aspect has formed with the formation of conventional categories of "fourth world" States, that arising during the process of further international economic differentiation. Thus, terrorism is usually manifests where the state does not cope with its functions, where existing injustices and tyranny, are limited capacity of any mass movements to struggle for achieving their goals, by legal measures, where is discreditation, lawlessness and human rights violations. From it follows that untenable State can become a safe refuge for terrorists [6, p. 620-631]. On the other hand, from the face of the Earth can be eliminated all the training centers of terrorism, but if we leave its permanently reloadable sources - all actions, which we have undertaken, will not have the desired result.

Summing up on problem of the international legal qualification of certain acts in the capacity of terroristic, related to the fact, that terrorism mainly is evaluated not only from legal point, but also from political and even moral point of views. In this case effectiveness of using Institute of responsibility in terrorism counteraction to a greater extent reduced, in many cases, because of the absence the direct connection of terrorists with the State and as the result loss of opportunity properly prosecute the responsibility of State as legal international anti-terrorism institute. This gap may be filled by more comprehensive "representation" of State in the subject of the international components of crime of "terrorism" [3, p. 515]. As V. F. Antipenko notes, it is difficult to determine the involvement of such party like State on the origin and development of terrorism, this is explained by indirect participation of State. Simultaneously, the subject is the object of encroachments against upon each other, an example is the Palestinian-Israeli confrontation, where each party considers itself in the capacity of injured party. With such complicated criminal-legal characteristics of terrorism is also associated non-coincidence or the complete opposite in the interpretation of the concept of terrorism by counteraction parties. The ground for the realization of norms and principles of international law, in the sphere of the responsibility for the most dangerous international crimes, and terrorism belongs to this crimes, can serve the factor of division of responsibility for terrorism among subjects (within the qualification's framework of aggregate subject), who is implication in the origins of this phenomenon (such prerequisite for this can be: annexation, aggression, colonization, illegal alienation of territory, material resources, providing economic pressures, restrict the rights and freedoms etc.) and committing within its framework the criminal actions [1, p. 289-303]. Thus, the produced conflict passing into violent phase (terrorist), becomes overgrown by number of attributes, which can not be avoided (it is preparation of militants, supply of weapons, etc.), which can transform it into a sustainable factor of international life [2, p. 269-298].

Summing up all above mentioned, it should be noted that the responsibility of individuals usually associated with the responsibility of the State resulting from the

provisions and norms of international law, which are embodied in the Charter of the UN and Judgment of the International Military Tribunal, Resolution 95/1 of General Assembly of the UN dated 11th December 1946, the Statutes of the International Tribunals for prosecution persons Responsible for Serious Violations of International Humanitarian law, which had been committed on the territory of the Former Yugoslavia and Rwanda, the International Criminal Court, the draft Code of Crimes against the Peace and security of Mankind, had adopted by the UN 46th session of International Law Commission law in 1994. Responsibility of individuals is an effective way to specify responsibilities, material embodiment of the latest one's.

The idea behind this article also covers eliminating gaps, namely the criminalization of the factors that lead to terrorism. Here is a list of recommendations: - All subjects of international relations must adopt common definition of "terrorism", (common understanding); - Should overcome the present various views on terrorism; For example, Palestine, Iraq are considering themselves as heroes who are fighting for their independence and self-determination. In contrast, the authority in the Gaza Strip, Israel is been considered as an international terrorist; - shall distinguish differences between terrorism and terrorist acts. An act of terrorism is the method of the crime; this is very important for judicial regulation; - another important direction relating to goals, aims and motives of the crime; it leads us to objective opinion; - countering terrorism should not be reduced to violent opposition, but should include solution of significant (fundamental) problems; This research is not limited by views and clarification of underlying causes of terrorism, background. We'll highlight the issue upon determinism in criminology, but this article has framework, so we had possibility to touch upon not all aspects of terrorism's determinants and causation.

Conclusions

Thus, the perceptible is correlative connection of problems in different spheres of international life. International crimes can not be excluded by adoption of countless international documents or by activities of the UN and other international organizations. In this case, the basis development of strategy should become program of internal structural restructurings of society (economic, political, socio-cultural). Is obvious, that without a clear legal regulation the whole complex of international processes, that have resulted terrorism, and which, in its turn, affect on terrorism, the efforts to organize systematic counteraction to this global threat is impossible.

It is expedient to indicate that counteraction of terrorism, in our view, is possible only through resolving international social and economic problems, resources allocation are the most important among them, ensuring acceptable conditions of existence (life) for the peoples of all countries. Also it is necessary to emphasize the importance of finding ways how to avoid using violence to resolve problems, that typically underlying terrorist conflict. Of particular importance are provisions of giving assistance to developing countries. The concept of economic order would contribute to awareness of the fact, if the special interests of developing countries'

didn't have recognition, it would be impossible to achieve sustainable world economy and legal order.

Considering the existing problems with the proper attention and treatment to them, actual informed understanding of the terrorist's position as form "last argument of the oppressed (ultima ratio)", should find a way, that would be able to solve the problem of injustice, poverty and oppression, of economic exploitation - this problems typically produce criminogenic action. Also should activate research on the studying of fundamental deterministic causes of this phenomenon and, on this basis, in the future will be able to achieve consent on measures for international terrorism prevention. This approach will help to form the legal basis for terrorism counteraction, and not carry on unsuccessful and hopeless struggle with the consequences.

To summarize, the international community has to do a lot in this sphere. The International community has to form the strategy for resolving world economic, political and religious problems. Thus, we should set up (establish) consistent framework, which aimed to provide juridical (legal) countering terrorism as social phenomenon and adequate reaction of the law because of its disorientation concerning the subject of regulation. Finally, the counteraction to terrorism is laid in adequate understanding of it.

References

1. *Antipenko V.F.* Global terrorist conflict // Theories of world's development and anti terrorism law. Logic of matching. - K., 2007. - 440 p.
2. *Antipenko V.F.* International criminology: the experience of terrorism research: monograph. - O: Phoenix, 2011. - 356 p.
3. *Antipenko V.F.* The fight against modern terrorism. International legal approaches - The Institute of State and Law. V.M. Koretsky - K. - JUNO - M, 2002. - 723 p.
4. *Azroyants E.A.* Globalization: Catastrophe or Way to Development? Modern Tendencies of the World Development and Political Ambitions. — M.: Publishing House «Noviy Vek», 2002. — 416 p.
5. *Kudryavtsev V.N.* Criminology / Ed. by V.N. Kudryavtsev, V.E. Eminov. - 4th ed., revised and add. - M.: Norma, 2009. - 800 p.
6. *Lunev V.V.* Crime of XX century: global, regional, and Russian trends. - Ed. 2nd, revised. and add. — M: Wolters Kluwer, 2005. - 912 p.
7. *Panarin A.S.* Temptation of globalism. - M.: Russ. nat. fund. 2000. — 384 - (Russia and the World: Results of the XX century, 2000, № 1.) - P. 338-352.
8. *Virab A.G.* Russia and the Islamic world on the background of unipolar world's space // Nat. Security and Geopolitics of Russia. -2001. - № 6/7. - P. 75-8

ІНФОРМАЦІЙНА ПОЛІТИКА РОСІЙСЬКОЇ ФЕДЕРАЦІЇ

Розглянуто формування інформаційної політики Російської Федерації у постбіполярний період, спрямованої на посиленні державного регулювання як у межах Росії так і на теренах СНД. Особливо акцентовано увагу на законодавчій базі російської інформаційної політики, виробленні концептуальних підходів щодо її реалізації, вдосконаленні інформаційної безпеки та корекції іміджу РФ.

Інформаційна політика є складовою внутрішньої і зовнішньої політики держави, а тому постулат щодо їх взаємопов'язаності прийнятний і для пояснення політики інформаційної. Як відомо реалізація зовнішньополітичної стратегії може здійснюватися на трьох рівнях: концептуально-теоретичному, доктринальному і політико-практичному.

Першими кроками Росії у формуванні інформаційної політики стало видання низки президентських указів, а також становлення системи інформаційного законодавства. Заслугує на увагу указ російського глави держави «Питання формування єдиного інформаційно-правового простору Союзу Незалежних Держав» (1993), яким закладалися механізми інформаційно-правового регулювання співробітництва країн СНД. У 1995 р. Держдумою прийнято закон «Про інформацію, інформатизацію і захист інформації», покликаний регулювати інформаційні відносини в державі, зокрема у сфері використання інформаційних ресурсів. До середини 90-х рр. було прийнято ще цілий ряд федеральних законів у інформаційній сфері, як то: «Про засоби масової інформації» (1991); «Про державну таємницю» (1993); «Про державну підтримку засобів масової інформації і книговидання Російської Федерації» (1994); «Про участь у міжнародному інформаційному обміні» (1996) тощо.

Задля забезпечення реалізації інформаційної політики на різних рівнях створювалися відповідні інституції на кшталт Федерального агентства урядового зв'язку та інформації (1991) і Комітету з політики інформатизації (1994). Обидва органи були створені при Президентові Російської Федерації. Такий посилений контроль над даними органами свідчить про те, що інформаційній політиці відводилася особлива увага. При цьому підкреслимо, що функції першого органу, який припинив своє існування у 2003 р. були передані ФСБ Росії і Службі спеціального зв'язку та інформації Федеральної служби охорони Росії.

Інформатизація Росії тісно перепліталася із налагодженням взаємодії вищих органів влади країн СНД. Початком цього процесу стала програма «Інформатизація Росії» (1991), спрямована на розвиток інформаційної інфраструктури держави; угода «Про інформаційне забезпечення виконання багатосторонніх угод» (1993); концепція «створення автоматизованої системи інформаційного обміну Співдружності Незалежних Держав» (1994); концепція

«формування інформаційного простору Співдружності Незалежних Держав» (1996). Загалом в Угоді вперше на повномасштабному рівні було піднято питання формування єдиного інформаційного простору у межах СНД, яке покладалося на відповідні інституції Співдружності по забезпеченню отримання і використання інформації. У той же час дві концепції покликані, по суті, слугувати своєрідним доповненням до Угоди та розвивати і оптимізувати співпрацю у рамках пострадянського інформаційного простору.

У відповідних документах робився акцент на розбудові інфраструктури російського інформаційного простору з подальшим її включенням у світовий інформаційний контекст. «Концепція формування і розвитку єдиного інформаційного простору Росії» (1995) та «Концепція державної інформаційної політики Російської Федерації» (1998) спрямовані на виконання низки указів Президента та законів РФ стосовно інформаційної сфери.

Виконання різних концептуальних заходів по інформатизації федеральних суб'єктів відбувалося із синхронним поєднанням формування інформаційної взаємодії країн СНД, зокрема через створення автоматизованої системи інформаційного обміну (АСІО). Координацію по впровадженню цього інституту покладено на Федеральне Агентство урядового зв'язку та інформації при Президентові РФ. Була також висловлена необхідність законодавчого закріплення інформаційної співпраці країн у рамках СНД та інформаційного обміну в системі міжнародної співпраці. У зв'язку з цим, МЗС Росії стало однією з основ побудови інтегрованої інформаційної системи. Далі наголошувалося на необхідності врахування можливості міжнародної співпраці у сфері інформаційних технологій, продуктів і послуг. Не дивлячись на те, що в основу всіх «благих намірів» з боку Росії покладено оптимізацію інформпростору СНД, подібні заходи потрібні були передусім задля утвердження політичного, економічного, гуманітарного та інших видів впливу на пострадянському/євразійському просторі. Водночас, посиляючись на складну державну соціально-економічну ситуацію, у Концепції від 1998 р. зміщувався акцент у бік активізації державного регулювання виробництва інформації та підвищення контролю над засобами інформатизації і телекомунікації.

Розбудову власного інформаційного суспільства Росія також намагається поєднати з аналогічними процесами у країнах СНД. При цьому ставилися завдання підвищення рівня співпраці країн Співдружності щодо реалізації спільних програм у сфері інформаційно-комунікаційних технологій, зближення національного законодавства, участі в міжрядному інформаційному обміні, формування системи міжнародної інформаційної безпеки, створення системи транскордонного документообігу тощо. Паралельно передбачалося вдосконалення інформаційної підтримки інтеграційних процесів в СНД та побудови системи електронного навчання, торгівлі, створення спільного реєстру фізичних і юридичних осіб.

Невід'ємною складовою політики будь-якої держави є забезпечення національної безпеки через систему безпеки інформаційної. Росія юридично підтвердила цей процес у «Доктрині інформаційної безпеки Російської Федерації» (2000), законі «Про інформацію, інформаційні технології та про захист інформації» (2006), «Стратегії співпраці держав – учасників СНД у

побудові і розвитку інформаційного суспільства» (2012) та згаданих концепціях. Більшістю подібних документів закріплювалася необхідність обмеження експансії крупних іноземних фірм задля попередження односторонніх переваг західних країн.

Посилення захисту російських інформаційних ресурсів від несанкціонованого доступу і забезпечення безпеки телекомунікаційних систем планувалося здійснювати через впровадження міжнародного інформаційного обміну в Інтернет-мережі та розширення представленості у ній Росії, вдосконалення відповідної міжнародної законодавчої бази, активізацію постійного моніторингу міжнародного інформаційного простору тощо. До джерел загроз інформаційній безпеці РФ було віднесено прагнення низки країн до утиску інтересів Росії у світовому інформаційному просторі та витіснення її із внутрішнього і зовнішнього інформаційного ринку, діяльність іноземних спецслужб, різних злочинних спільнот та інших структур, спрямована на несанкціонований доступ до конфіденційної інформації. У Доктрині з інформбезпеки РФ підкреслюється: «Однією з основних загроз інформаційній безпеці РФ є політика західних держав, спрямована на руйнацію успадкованого від СРСР єдиного науково-технічного простору держав-учасниць СНД за рахунок переорієнтації на західні країни їх науково-технічних зв'язків, а також окремих, найбільш перспективних наукових колективів». Хоча, як ми знаємо, Москва згодом відмовилася ратифікувати відому Конвенцію Ради Європи про кіберзлочинність.

У контексті посилення міжнародної безпеки розглядалися передусім питання геополітики. Згідно однієї з вказаних Концепцій: «Рациональна інформаційна політика повинна сприяти відновленню ролі Росії як повноцінного учасника світового інформаційного співтовариства, як провідної світової держави, що володіє розвинутою інформаційно-комунікаційною інфраструктурою... Саме це допоможе Росії опинитися в числі держав, здатних захистити свої національні інтереси і безпеку у боротьбі за економічну і військову перевагу за політичний і культурний вплив у багатопольному світі». У 2006 р. на законодавчому рівні було посилено державне регулювання процесу збору, пошуку, отримання, передачі й поширення інформації та встановлено відповідальність за інформаційні правопорушення.

Звісно, що ЗМІ як провідне джерело і канал передачі інформації є найактивнішим провідником та засобом реалізації інформаційної політики. Одним із завдань інформаційної безпеки стало розширення можливостей державних ЗМІ задля доведення до російських та іноземних громадян відомостей щодо зовнішньої політики РФ, а також приведення російських стандартів у сфері інформаційно-комунікаційних технологій у відповідності до світових. У той же час поряд з розширенням можливостей для ЗМІ активно робиться наголос на активізації державного регулювання їхньої діяльності, зокрема участі у централізованому формуванні щоденного рейтингу новин.

Росія планує якомога швидше подолати електронно-цифрове відставання від провідних країн. Саме тому акцент зміщується у бік недопущення протидій посиленню ролі Росії як одного з впливових центрів багатопольного світу через збільшення технологічного відриву провідних

держав світу та створення ними інформаційної зброї. Інформаційна політика щодо побудови єдиного інформпростору СНД невід'ємно пов'язана зі створенням позитивного іміджу Росії як світі в цілому так і на теренах колишнього СРСР зокрема. Привабливий імідж РФ покликаний стати альтернативою глобалізації пострадянського простору у напрямку євроатлантичного вектору.

Задля проведення більш прагматичної інформаційної політики Росія передусім намагається позбавитися негативних стереотипних образів як в очах Заходу так і в країнах СНД. Неефективність політики у душі радянської ностальгії полягає у породженні асоціацій імперського реваншизму не лише на пострадянському просторі але й у світі загалом.

Москва намагається постійно підкреслювати, що нагати́віза́ції її іміджу сприяє агресивна інформаційна політика як сусідніх так і західних ряду держав. Одним із моментів реалізації корекції російського іміджу є розширення міждержавного діалогу з усіма провідними партнерами шляхом акцентування уваги на антиросійських кампаніях. У згаданій колективній праці відкрито наголошується на необхідності того щоби формування позитивного іміджу стало невід'ємною складовою російської зовнішньої політики на пострадянському просторі, оскільки, за словами авторів, створення такого образу Росії може стати необхідним інструментом забезпечення російського впливу в країнах СНД та основою консолідації проросійських сил у цих країнах. В цілому ж сутність намірів російського політикуму щодо розширення інформаційного впливу на пострадянському просторі пов'язана з формуванням позитивного образу Росії з «вбудовуванням» його у масову свідомість населення пострадянської Євразії. Реалізація інформаційної політики ставила за завдання перетворення Москви у т. зв. «глобальні ворота», які б ефективно контролювали всі комунікації на теренах СНД та окремі прилягаючі території Східної Європи й Азії. Втілення цієї стратегії ускладнювалося здебільшого тим, що ряд програм інформатизації, таких як «Інформаційна Росія» (2001) та «Електронна Росія» (2002), не були повною мірою втілені через кризу високотехнологічних галузей в російській економіці.

У ході дебатів відносно просування російського іміджу на Захід та і світ в цілому неодноразово наголошувалося на створенні авторитетного джерела інформації на зразок західних CNN та BBC та ряду Інтернет-видань. Виконанням цього справді важливого завдання стало створення англомовного супутникового каналу «Russia today», трансляція якого охоплює практично всі країни. Левову частку ефірного віщання каналу зайняло висвітлення світових подій під російським кутом зору. Значні кроки здійснюються також у напрямку зближення із західною пресою та PR-компаніями.

Висновки. Таким чином, посилення російського інформаційного впливу на пострадянському просторі здійснюється шляхом узгодження і вироблення т. зв. спільної інформаційної політики країн СНД. Необхідною у цьому процесі стала робота по корекції російського іміджу. Утім, створення єдиного наднаціонального інформаційного простору за рахунок пострадянських країн та реалізація ідеї інформаційної наддержави поки що не виходить за концептуальні рамки.

ІНДЕКСАЦІЯ НАУКОВИХ ЖУРНАЛІВ НАЦІОНАЛЬНОГО АВІАЦІЙНОГО УНІВЕРСИТЕТУ У МІЖНАРОДНИХ НАУКОМЕТРИЧНИХ БАЗАХ ДАНИХ

Розглянуто основні функції та переваги міжнародної видавничої платформи Open Journal Systems. Висвітлено аспекти політики індексації видань у наукометричних базах даних. Проведено дослідження інструментальних засобів системи, необхідних для забезпечення технологічного супроводу повного циклу публікації наукових журналів та подальшого використання електронної бібліотеки періодичних видань.

Вступ. На сьогодні питання оприлюднення широкій читацькій аудиторії результатів досліджень науковців України взагалі, та співробітників Національного авіаційного університету зокрема, а також кількісні показники оцінювання науковою спільнотою цих результатів є дуже актуальними.

Показниками, котрі можуть об'єктивно оцінити стан розвитку науки у ВУЗі, як правило обирають кількість опублікованих наукових робіт і патентів, відображених у Science Citation Index (покажчик цитованої літератури) та кількість їх цитувань. На використанні індекса цитування SCI вибудував свою методологію Інститут наукової інформації США (нині Thompson/ISI). Веб-технології ідеально придатні для цього, адже будуються на зв'язках сайтів та документів і мають чудові можливості для навігації. За угодами між видавцями електронних журналів Інститут наукової інформації та його найбільш відомий продукт — Web of Science пропонують нині не лише бібліографічні записи, а й власне повні тексти документів через зв'язки із сайтом видавця. Видавці журналів розуміють важливість і цінність цього — лінки на статті їх журналів з багатьох джерел підвищують репутацію журналу, значно розширюють читацьку аудиторію, надають більшу статистику використання тощо.

Однак, за даними індексів цитування учених України та імпакт-факторів вітчизняних журналів (від Thomson Scientific — "Science Citation Index", "Social Sciences Citation Index", "Arts & Humanities Citation Index", "Journal Citation Reports" (JCR), "Essential Science Indicators" (ESI) та базою даних SCOPUS (Elsevier) з 1416 назв серіальних видань, зареєстрованих у переліку фахових видань ВАК, лише 19 з них мають імпакт-фактор (показник рейтингу наукових журналів світу), і лише один журнал — імпакт, вищий за одиницю. Публікації наших учених залишаються відомими вкрай вузькому колу, а механізми оприлюднення результатів досліджень є неефективними. Якщо брати до уваги обмеженість тиражу деяких наукових видань та вартість підписки, автор не може розраховувати на широку читацьку аудиторію, і, як наслідок, на велику кількість цитувань. Таким чином, значна кількість наукових публікацій українських учених (від 170 до 200 тисяч на рік!)

залишаються невідомими не лише світовій, а часто й вітчизняній громадськості.

Закон України «Про Основні засади розвитку інформаційного суспільства в Україні на 2007-2015 роки» вимагає «створення необхідної технічної і технологічної інфраструктури, електронних інформаційних ресурсів в архівах, бібліотеках та музеях, науково-дослідних установах з визначенням вимоги щодо обов'язкового зберігання в єдиному електронному форматі результатів наукової діяльності та забезпечити вільний доступ до результатів наукових досліджень, створених за рахунок коштів Державного бюджету України». На підставі цього закону можна зробити висновок про актуальність впровадження інформаційних технологій у бібліотеках ВНЗ України, зокрема відкритих журнальних систем.

Метою статті є розгляд питань популяризації наукових публікацій вчених НАУ, функціонування та розвитку системи відкритого доступу до електронних наукових журналів НАУ, а також варіантів просування наукових здобутків співробітників університету у світовому науковому просторі.

Стан справ в університеті. В НАУ процеси підготовки видань до друку давно вже здійснюються за допомогою комп'ютерної техніки та інформаційних технологій. Практично всі друковані видання університету мають електронний аналог у вигляді оригінал-макету. У більшості своїй ці аналоги втрачаються одразу або через певний час після публікації видання.

Постала необхідність у використанні системи відкритого доступу до результатів наукових досліджень, що підтримало б публікацію метаданих (назв, анотацій, ключових слів, переліку посилань, місця роботи авторів і т.і.) у електронному вигляді через мережу Інтернет і могло б виступити простим, економічним і ефективним варіантом надання науковій спільноті інформації про наукову роботу в НАУ.

Реалізація системи. Задовольняє поставленим вимогам впроваджена в НТБ НАУ система “Наукові журнали Національного авіаційного університету” на базі технології OJS (Open Journal Systems, Відкриті журнальні системи). Адреса системи в інтернеті: <http://jrn1.nau.edu.ua>.

Система підтримує зв'язки, що базуються на використанні метаданих: від статті до статті (в межах одного журналу, всіх журналів видавництва НАУ, між журналами видавництва НАУ та інших видавництв, які розташовані на єдиній платформі OJS), від цитування чи списку використаних джерел власне до самих джерел, від прізвища автора до всіх його публікацій тощо. Найважливішими є зв'язки у цитуванні. Саме можливість таких зв'язків (reference-linking) лежить в основі переваг сучасних електронних журналів.

Політика індексації. Основою для аналізу структури цитувань і визначення бібліометричних показників виступають так звані “цитатні” бази даних з періодики, в яких депонуються не лише бібліографічні дані про журнальні публікації (автор, заголовок, назва журналу, рік, том, випуск, сторінки), а й пристатейні списки цитованої літератури. Це дає змогу знаходити як публікації, процитовані у певній статті, так і публікації, котрі цитують цю статтю. Отже, користувач може здійснювати ефективний пошук всієї бібліографії з питання, що його цікавить. Водночас спеціальна “надбудова”

над такою базою даних дає доступ фахівцям до бібліометричних показників періодичних видань.

У системі “Наукова періодика НАУ” проводиться політика індексації видань у анованих та наукометричних базах даних. Так на сьогодні всі журнали індексуються наукометричними базами даних [Google Scholar](#), [ПІНЦ](#) анованими базами даних [Academic Journals Database](#), [Directory of Research Journal Indexing \(DRJI\)](#), [Simple Search Metadata \(SSM\)](#), [WorldCat](#), [Bielefeld Academic Search Engine \(BASE\)](#).

Деякі редакції пропагують своє видання та зареєстровані у [ISSN](#), [Ulrichsweb global serials directory](#), [Directory of Open Access Journals \(DOAJ\)](#), [Chemical Abstracts Service \(CAS\)](#), [Academic Journals Database](#), [JournalTOCs](#), [Journal Finder University Libraries](#), [Serials Solutions, Inc.](#), та ін.

Діюча в НАУ політика індексації гарантує збільшення індексів цитування науковців НАУ, підвищення впливу окремих вчених та всього університету на досягнення світової науки визначення якості проведених наукових досліджень, просування університету у міжнародних рейтингах та збільшення частки України у світових науково-інформаційних потоках. Крім того, для кожного журналу можна буде розрахувати імпаکت-фактор, тобто показник цитованості журналів, який визначає інформаційну значущість наукових журналів.

У майбутньому планується проводити автоматичний експорт електронних версій наукових журналів, що видаються в НАУ, до Російського індексу наукового цитування (РІНЦ) та Національної бібліотеки України імені В.І. Вернадського (НБУВ). НБУВ також обрала програмний комплекс Open Journal Systems для реалізації ядра нової технологічної платформи для проекту «Наукова періодика України». У цьому проекті НБУВ відводиться роль основної “хмари”, яка здійснює в масштабах країни програмно-технологічний супровід науково-видавничої та бібліотечно-інформаційної діяльності, а також роль “хмарного” сховища даних.

На 1 квітня 2013 року в системі “Наукові журнали Національного авіаційного університету” доступні 20 наукових журналів та матеріали конференцій, що видаються у НАУ. Доступні останні повнотекстові версії цих журналів та архіви, починаючи з 2004 року. Для того, щоб мати можливість публікувати, редагувати, корегувати матеріали (залежно від наданої користувачу ролі), треба зареєструватися в системі.

Переваги системи. Основні переваги OJS для вчених НАУ: система дозволяє створити централізований електронний архів наукових робіт вчених НАУ; можливе оперативне розповсюдження наукової інформації та зростаючий вплив наукових доробок вчених НАУ у науковому світі; система дозволить розширити коло читачів наукових робіт. Використання системи дозволить досягти розповсюдження матеріалу серед потрібної аудиторії, завдяки чому зростає кількість звертань до наукових робіт вчених НАУ та, як результат, збільшується індекс їх цитувань.

Для університету – це ще й можливість використання корпоративної інформації, підвищення авторитету та значущості, що сприятиме впровадженню інноваційних наукових розробок. Оцінка документних

інформаційних потоків дає змогу визначити пріоритетні напрями розвитку науки в НАУ та прослідкувати основні її тенденції, а також з'ясувати внесок окремих науковців, видань, встановити найпопулярніші публікації.

Система "Наукові журнали Національного авіаційного університету" дозволяє спростити науковій комунікації та підвищує таким чином авторитет наукової діяльності НАУ у світі та сприяє інтеграції академічної спільноти університету до світової.

Висновки

Надання відкритого доступу до результатів наукових досліджень в електронному вигляді через мережу Інтернет на базі Open Journal Systems може бути простим і економічним способом домогтися поширення матеріалів наукових досліджень поміж цільової аудиторії, завдяки чому зростає кількість звертань до них та, як результат, збільшується індекс їхніх цитувань. Оцінка документних інформаційних потоків дає змогу визначити пріоритетні напрями розвитку науки у НАУ та прослідкувати основні його тенденції, з'ясувати внесок окремих науковців та видань, встановити найбільш популярні публікації.

Сучасна видавнича платформа Open Journal Systems передбачає набір інструментальних засобів, необхідних для забезпечення технологічного супроводу повного циклу публікації наукових журналів та подальшого використання електронної бібліотеки періодичних видань.

До переліку переваг цієї системи можна віднести: оперативність підготовки та поширення публікацій, швидкий пошук та одержання необхідної інформації, можливість налагодження зворотного зв'язку «автор - користувач», тиражування, вирішення цілого спектру бібліотечних питань, екологічність, належне представлення університету у глобальних інформаційних мережах і сприяння підвищенню його іміджу в світовому науковому співтоваристві.

Список літератури

1. Закон України "Про основні засади розвитку інформаційного суспільства в Україні на 2007-2015 роки" // Відомості Верховної Ради України. - 2007. - №12. - С.515-520
2. *Ярошенко Т. О.* Відкритий доступ -- шлях до присутності України у світовій науковій спільноті // Вища школа. - 2011. - № 3. - С. 47-51.
3. *Іванкевич О.В., Вахнован В.Ю.* Розвиток електронної бібліотеки Національного авіаційного університету // Вісник НАУ.- К.: Видавництво Національного авіаційного університету "НАУ-друк", 2011.- №4.- С. 74-79.

*С.І. Мошковська, ст.викл.
(Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна)*

ІНТЕЛЕКТУАЛЬНА ВЛАСНІСТЬ ЯК ІНСТРУМЕНТ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ НА СВІТОВОМУ РИНКУ ТЕХНОЛОГІЙ

У статті проаналізовано значення об'єктів інтелектуальної власності у сучасній економічній системі, визначено напрями удосконалення системи регулювання прав інтелектуальної власності в Україні

Глобалізаційні процеси все більш загострюють конкуренцію на світовому ринку, зумовлюють нестійкість конкурентних переваг, примушують шукати нові шляхи для захисту інтересів компанії на світовому ринку, гнучкого пристосування до змін світової кон'юнктури. Головними інструментами забезпечення конкурентоспроможності вітчизняних технологій на світовому ринку є: маркетингові дослідження в певній глобальній галузі; стратегічне планування високотехнологічних виробництв; забезпечення інтелектуальної власності.

Найціннішим стратегічним ресурсом і провідною конкурентною перевагою сучасного суспільства є ресурс інтелектуального капіталу. Жорстка світова конкуренція потребує нових ідей, високоякісної продукції, постійних інновацій, а тому без залучення інвестицій в науку неможливо вести мову про економічний розвиток, не кажучи вже про економічне лідерство. Саме наукоємні галузі економіки дозволяють державі отримувати продукцію, яка відповідає світовим стандартам, підвищують науковий потенціал і позитивно впливають на добробут країни.

Права інтелектуальної власності відіграють істотну роль у багатьох видах комерційної діяльності, захищаючи інвестиції в наукові дослідження і сприяючи забезпеченню доходів, від яких залежить наука. Завдяки добре продуманим і розумно застосовуваним законам можна заохочувати технології, винагороджувати творців і підприємців і мати економічну й соціальну вигоду. Вони запобігають виникненню монополій або незаконному обмеженню свободи.

Закони інтелектуальної власності потрібні не тільки її власникам, а й усім прошаркам суспільства. В обмін на виключне правоволодіння суспільство отримує доступ до вигод від товарів і послуг, які є результатом комерціалізації новацій, творчих розробок, технологій. Охорона інтелектуальної власності є ключовим моментом інноваційної діяльності, оскільки дає змогу повернути у власність доходи від інвестицій у НДДКР і одержати прибуток від нововведень.

Питання, що стосуються економічних і правових аспектів феномену інтелектуальної власності, висвітнені у працях українських та російських учених: М. Ковалева, В. Мунтіяна, В.П. Семиноженка, В. Рача, С. Чугуєвця. О. Морозов та С. Маргашук висвітлюють роль об'єктів інтелектуальної

власності у конкурентоспроможності виробництва. Питанню нової ролі інтелектуальної власності для України присвячені праці Л. Федулової. Однак не достатньо висвітленими залишилися питання комплексного дослідження об'єктів інтелектуальної власності як унікального стратегічного ресурсу, який забезпечуватиме конкурентоспроможність виробництва та збереження економічної безпеки країни. Інтелектуальна власність у сучасній економічній системі є одним зі стратегічних ресурсів, ефективність використання якого багато в чому визначає місце підприємства на внутрішньому ринку та місце держави на світовому ринку.

У промислово розвинених країнах 80–95% приросту ВВП припадає на частку нових знань, втілених у техніці і технологіях. Об'єм світової торгівлі ліцензіями на об'єкти інтелектуальної власності щорік зростає на 12%. Щорічно обсяги експорту наукомісткої продукції приносять, в середньому, США близько 700 млрд. дол. США, Німеччині – 500 млрд. дол. США, Японії – 400 млрд. дол. США[4].

На початку XXI ст. інтелектуальна власність почала відігравати надважливу роль у створенні корпоративного багатства і розвитку конкурентної боротьби. Якщо в 70–80-х роках патент виконував передусім охоронну функцію, то в 90-х він став засобом стимулювання конкуренції, сприяючи інноваційним процесам у нових сферах, а саме: патентна система охоплює всі стадії розроблення нового продукту, які слідують за фундаментальними дослідженнями, в тому числі й маркетинг; патентна статистика слугує основою для координації приватних дослідницьких проєктів, оскільки містить інформацію про реальні досягнення і перспективні напрями досліджень, що дає фірмам-конкурентам змогу доцільніше розподіляти ресурси; патентна охорона стала однією зі стратегічних цілей як окремих компаній, так і держави загалом; у зв'язку з великим поширенням інформаційних технологій здійснюється уніфікація національних патентних систем, а охорона інтелектуальної власності виходить за межі національної юрисдикції. Розглядаючи взаємовідносини між розвинутими країнами і країнами, що розвиваються, потрібно встановити оптимальний баланс між стимулами, які спрямовані на досягнення соціального добробуту, і шкодою, завданого надмірними обмеженнями.

При удосконаленні системи захисту інтелектуальної власності та гармонізації національного законодавства з нормами міжнародного права, визначеними загальнодержавною програмою адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу, угодою про партнерство і співробітництво між Україною та Європейським Співтовариством і його державами-членами, доцільно: визначити процедуру застосування в Україні міжнародних правових норм у разі конфлікту між нормами права ЄС та положеннями міжнародних конвенцій, зокрема у сфері інтелектуальної власності; провести узаконення єдиних термінів та їх тлумачення в первинних, вторинних, додаткових правових актах у галузі інтелектуальної власності; запровадити єдині вимоги до перекладів і виконати офіційні переклади українською мовою установчих договорів про Європейське Співтовариство та інших документів, які створюють правову основу для регулювання

європейської інтеграції, а також міжнародних договорів та інших документів у галузях, де здійснюється адаптація законодавства; затвердити методики оцінювання вартості об'єктів інтелектуальної власності та упорядкувати оцінну діяльність у цій сфері; створити спеціалізований патентний суд і суд з авторського та суміжних прав; створити організаційно та фінансово незалежну Вищу апеляційну палату [3].

В останні роки патентні відомства вживають заходів до об'єднання інформаційних ресурсів у глобальному масштабі. В ЄС організовано Розподільчу патентну службу Інтернету (DIPS), орієнтовану передусім на потреби малого й середнього підприємництва та індивідуальних винахідників.

Із середини 90-х років проблеми охорони інтелектуальної власності в умовах глобалізації світової торгівлі розглядає СОТ. У 1994 р. під егідою ГАТТ/СОТ у ході Уругвайського раунду було розроблено рамкові правила захисту інтелектуальної власності (Угода ТРІПС). Значимість Угоди ТРІПС у контексті подальшого розвитку світового ринку інтелектуальної власності полягає у створенні стандартів та принципів стосовно існування, обсягу та використання пов'язаних з торгівлею прав інтелектуальної власності та розробки ефективних засобів їх дотримання.

Інтеграція України у світовий економічний простір не може залежати тільки від впливу внутрішніх чинників, а має набувати рис керованого державного процесу трансформації торговельного режиму на засадах ГАТТ/СОТ. Основними завданнями державного регулювання відносин у сфері інтелектуальної власності є: примноження науково-технічного потенціалу країни; захисту національних інтересів у галузі економіки; забезпечення технологічної безпеки України.

Для України актуальними є такі проблеми:

- систему інтелектуальної власності потрібно розглядати як окрему сферу діяльності, яка потребує впорядкування організаційних та економічних відносин;

- отримання наукових результатів та придбання прав на об'єкти інтелектуальної власності потребують довгострокового інвестування;

- розв'язання проблем виробництва контрафактної продукції;

- налагодження механізмів судового та позасудового захисту прав інтелектуальної власності;

- формування ринку інтелектуальної власності тощо.

Удосконалення системи регулювання прав інтелектуальної власності в Україні має ґрунтуватись як на його універсальних напрямках, так і спеціальних, що обумовлені наявністю таких проблем як недосконалість законодавчо-нормативної бази щодо розподілу прав у сфері охорони і використання результатів науково-технічної діяльності; незначний попит національної промисловості на продукцію винахідницької діяльності; занепад патентних підрозділів підприємств; відсутність державної системи заходів щодо стимулювання розвитку ринку об'єктів інтелектуальної власності та створення механізмів їх транскордонного переміщення; практична відсутність матеріальної зацікавленості як винахідників і раціоналізаторів, так і підприємств у створенні продукції з використанням об'єктів інтелектуальної

власності тощо. Введення цивілізованих правил користування інтелектуальною власністю є не просто частиною наших міжнародних зобов'язань, але і нагальною потребою власної економіки.

Висновки

1. Існує пряма залежність стану національної економіки від її інтелектуального потенціалу, ступінь використання якого, темпи та масштаби росту визначають рівень економічного розвитку суспільства, правовий і соціальний статус країни у світовому співтоваристві.

2. Стимулювання розвитку та охорони інтелектуальної власності набуває ролі одного з найважливіших чинників політико-економічних відносин та економічної безпеки як в середині кожної розвинутої країни, так і в міжнародних відносинах.

3. На сьогодні в основних рисах оформилася глобальна система охорони інтелектуальної власності, базові характеристики якої мають бути враховані будь-якою країною світу, яка реалізує стратегію інноваційного соціально-економічного розвитку, що має спиратися на активізацію власного інтелектуального капіталу.

4. На сьогодні в Україні є ціла низка проблем, пов'язаних із захистом прав та економічних інтересів суб'єктів інноваційного процесу, створенням належних соціально-економічних умов для розвитку цивілізованого ринку інтелектуальної власності, забезпеченням трансферу сучасних технологій, міжнародного обміну інформацією та знаннями. Їх вирішення сприятиме пришвидшенню просування вітчизняної економіки в загально цивілізаційному руслі становлення високорозвинутого інформаційного суспільства та зростання добробуту населення.

Список літератури

1. *Мунтіян В.* Захист інтелектуального потенціалу – стратегія розвитку України // Інтелектуальна власність. – 2007. – №4. – С. 11–14.

2. *Немчин О.* Введення інтелектуальної власності в господарський оборот – український інноваційний прорив // Інтелектуальна власність. – 2008. – №4. – С. 20–21.

3. *Федулова Л.* Нова роль інтелектуальної власності // Інтелектуальна власність. – 2008. – №4. – С. 10–19

4. Інтелектуальна власність у формуванні інноваційної економіки України: проблеми законодавчого забезпечення та державного регулювання / За заг. ред. проф. В.І. Полохала. Автор-упорядник: Г.О. Андрощук. — К: Парламентське вид-во, 2010. — 384 с.

ПОГЛЯД НА СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ МІЖНАРОДНОЇ ЕКОНОМІКИ ЧЕРЕЗ ПРИЗМУ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

Стаття розкриває основні проблеми міжнародної економіки, що склалися сьогодні з огляду прямого впливу на них глобалізаційних процесів.

Світ сьогодні повільно, але впевнено вступив в епоху глобалізації. Ми говоримо про глобалізацію медіа-простору, називаємо глобалізацію домінуючою схемою мислення, яка переважає на сучасному філософському горизонті [1] і, звичайно ж, про економіку в епоху глобалізації.

Основу міжнародних відносин між країнами складають міжнародні економічні відносини, які часто є визначальними у формуванні політичних, дипломатичних відносин між країнами.

Деякі вчені під глобалізацією розуміють, по суті, інституціоналізацію ринку [2]. Кризи, які постійно виникають у світі, призводять до процесу реструктурування, а також загострюють розподіл влади і нерівність між людьми. В світовій системі відбувається примноження і загострення конфліктів, адже така світова система породжує неймовірні багатства, але разом з тим і неймовірну бідність.

Інші вчені, ведучи мову про глобалізацію, мають на увазі той факт, що людство вже пережило століття міжнародної політики, коли держави домінували на міжнародній арені. Тепер же почалась епоха постінтернаціональної політики [4] – епоха коли державні органи мусять ділити глобальну арену і владу з міжнародними організаціями, транснаціональними корпораціями, політичними рухами. З емпіричної точки зору це проявляється також у тому, що міжнародні організації, в тому числі і неурядові, отримали великий вплив на людство, який надалі буде тільки зростати.

Глобалізація економіки формує основу всіх глобалізаційних процесів. Вражає динамізм розвитку глобальної економіки сьогодні. Темпи зростання торгівлі значно переважають темпи росту світового валового продукту. Це означає, що національне господарство окремих країн все більше працює на експорт, на зовнішній ринок.

Економічну глобалізацію можна виділити як окрему стадію інтернаціоналізації економічного життя. Суть у тому, що взаємозалежність господарської діяльності країн сьогодні проявляється набагато яскравіше, ніж раніше і охоплює майже вся країни – стаючи глобальною. Саме поняття «глобалізація» перетворилось на політичний слоган, «модне словце» [5].

Зрозуміло, в першу чергу переплелись економіки розвинутих країн. Значно зріс потік товарів і послуг, людей і капіталів. Проте досить часто від такого напливу робочої сили (часто, просто нелегальних емігрантів, біженців, найманих працівників) країни отримують більше проблем, ніж вигоди.

Проте крупні держави здатні більшою мірою розвиватись, спираючись на внутрішній ринок, ніж такі невеликі країни як, скажімо, Бельгія чи Нідерланди. Як показує статистика [6] експорт товарів і послуг в відсотках до ВВП у цих країнах найбільший. А це означає, що для ряду країн, і зокрема для зазначених Бельгії і Нідерландів, світовий ринок є уже не просто доповненням до національного ринку, а необхідною умовою функціонування національного господарства. Тобто, економіки цих країн, внаслідок процесу глобалізації, стали майже повністю залежними від світової економіки.

Однією з характерних ознак економіки в період глобалізації є прихід ери транснаціонального виробництва, торгівельної і банківської діяльності. Транснаціоналізація — це міждержавна інтеграція, що реалізовується на рівні окремих інститутів глобального і регіонального характеру [7], своєрідне обростання компаній чисельними дочірніми підприємствами і філіалами в різних куточках світу.

Світова економіка в епоху глобалізації це не тільки глобальні економічні зв'язки, але і глобальні економічні проблеми. Їх неможливо вирішити силами окремих країн. Це ще одна сумна ознака ери глобалізму. Забруднення навколишнього середовища, випередження росту населення в порівнянні з ресурсними можливостями - все це лише збільшує розрив між багатими і бідними країнами, спричинює виникнення нових і нових конфліктів.

Порівняно новим структурним елементом глобальної економіки є регіональні інтеграційні угруповання, особливо в Європі. Торгівельні, валютні та інші союзи, метою створення яких є створення преференцій та переваг для своїх членів, мають своїм наслідком утворення певних зон і секторів, в яких країни взаємодіють між собою особливо тісно. Міжнародні угруповання держав, інакше кажучи союзи, стали особливим суб'єктом міжнародного права. Правосуб'єктність таких організацій несе специфічний характер, оскільки вона обмежена цілями і повноваженнями, які необхідні для вирішення поставлених перед ними завдань і закріплених в їхніх установчих актах [8].

Тому проблеми, які неможливо вирішити на глобальному рівні – дуже часто знаходять своє вирішення саме всередині таких регіональних організацій. При чому, дуже типовим для глобальної економіки є процес регіоналізації господарського життя. Він полягає в тому, що та чи інша частина світу встановлює преференційні умови співробітництва, спрощення митних бар'єрів, гармонізує законодавство [9].

Як відомо, світова економіка ніколи не відрізнялась однорідністю. Поява регіональних угруповань ще більше ускладнює її структуру [10], адже регіональні економічні угруповання виступають одночасно і як прояв ще більш широкого процесу глобалізації, і одночасно як інструмент захисту від несприятливих наслідків глобалізації [11]. Такі угруповання з одного боку захищають своїх учасників від глобальної конкуренції і ризиків, що з неї витікають, але одночасно слугують засобом для створення ширшого економічного простору.

Звичайно, вигоди від економічної глобалізації розподіляються нерівномірно. З точки зору деяких країн – вони розподіляються несправедливо. Для деяких суб'єктів міжнародного права глобалізація

відкриває додаткові можливості і приносить немалу вигоду. Проте для інших вона несе ризик втрати контролю над процесами, які відбуваються всередині країни. Тут потрібно згадати і про небезпеку, яку несуть в собі занадто великі розриви в рівнях економічного розвитку країн і навіть в рівнях життя людей всередині однієї й тієї ж країни. Це питання стояло на повісті денній ще в 70-х роках минулого століття, коли популярним був рух за нову економічну політику. Сумні реалії такі, що на 20% багатого населення нашої планети приходить 87% світового ВВП, а на 20% найбіднішого населення – всього 1%. За останні 20 років країни Європейського Союзу стали багатшими на 50-70%. Ріст економіки значно перевищував ріст населення [12]. Проте в Європейському союзі сьогодні нараховується 20 мільйонів безробітних, 50 мільйонів бідних і 5 мільйонів бездомних. В Сполучених Штатах Америки зростання економіки збагатило лише 10 % населення. Ця десята частина отримала 96 % додаткових прибуттів. В таких Європейських країнах, як, скажімо, Німеччині прибутки підприємств за останні 30 років виросли на 90%, в той час як зарплата – на 6%.

Глобалізація світової економіки зробила її більш вразливою. Взаємозалежність країн виражається, крім всього іншого, і у тому, що будь-яка фінансова, економічна криза з однієї країни автоматично перетікає в сусідні держави. Згубність такої ланцюгової реакції показала криза 1997-98 років. Спочатку вона торкнулась головним чином Таїланду і Малайзії, проте згодом перекинувся на Сінгапур, Індонезію, Південну Корею і частково Японію. В західній пресі тоді почали писати про «заразу зі Сходу», яка загрожує розповсюдженням на весь розвинутий промисловий світ.

Ще однією важливою рисою світової економіки в період глобалізації є виклик національному суверенітету. Постмодерністи стверджують, що столітня тенденція до індивідуалізації мала своїм наслідком послаблення соціальних зв'язків, втрату суспільством колективної свідомості, і, як наслідок, здатності до політичної діяльності. Як результат – розпадається історичний союз між ринковою економікою, соціальною державою і демократією.

Процес глобалізації вступає в конфлікт з звичною національно-державною формою організації суспільного життя. В наш час відбувається протистояння національної бюрократії і міжнародного економічного середовища (разом з його інститутами, такими як ТНК, міжнародними економічними організаціями).

Гострою проблемою є перехід вагомої частини контролю над національною економікою до рук транснаціональних корпорацій і міжнародних організацій, які, без сумніву, мають свої інтереси. Маючи за мету економити на виплатах заробітної плати, транснаціональні корпорації переміщують своє виробництво на територію країн що розвиваються. Це викликає проблему зайнятості в промислово розвинутих країнах, а також конфлікти – пов'язані з втратою робочих місць. Ще одна загроза для розвинених країн – часто неконтрольованих притік емігрантів з бідних регіонів. Таким чином трудова та інші міграція населення незабаром стане на повісті дня як одна з найгостріших проблем.

Тобто, глобалізація значно знижує ефективність макроекономічної політики держав, оскільки зменшує здатність держав ефективно збирати податки, а також контролювати інфляцію і валютний курс. Забезпечення отримання прибутків супроводжується також нехтуванням екологічних стандартів. Це погіршує глобальну проблему, яка і так нависла над світом – невідворотне знищення навколишнього середовища.

Висновки

На сьогоднішній день процес глобалізації активно впливає на світову економіку, породжуючи, таким чином, цілий ряд проблем. На нашу думку ефективним засобом вирішення, або, принаймні, зменшення негативного впливу, останніх є реорганізація механізмів і норм міжнародного економічного права задля справедливої торгівлі і доступу до світових ринків, скорочення розриву у ступенях розвитку багатих і бідних країн, зменшення негативного впливу на навколишнє середовище.

Список літератури

1. А.И. Уткин. Глобализация: процесс и осмысление. – М., Логос, 2001, 253 с. – с 53.
2. И.Валерстайн. Конец знакомого мира. М., Логос, 2004, 368 ст. - с. 97.
3. J. Rosenau. Turbulence in World Politics, Brighton 1990, 297 p. – p 17.
- 4.(J.Rosenau. Distant Proximities: Dynamics Beyond Globalization. Princeton, N.J.: Princeton University Press, 2003. – p. 98.
5. Zygmunt Bauman. Globalization. The Human Consequences. М., Весь Мир, 2004 - 185 с. - с. 9.
- 6.International Financial Statistics, IMF, September, 2005. - с.27.
- 7.Осіпова Л.В., Осіпова А.Ю. Основні напрями транс націоналізації виробництва і капіталу.К., 2008, 130 с. – с. 40.
8. Лукашук И.И. Международное право. Общая часть: учебник для студентов юридических факультетов и вузов. - Изд. 3-е, перераб. и доп. – М.: Волтерс Клувер, 2005. - 415 с. - с. 28.
9. Головкин-Гавришева О., Яворська І. Правові засади гармонізації права Європейського Союзу у сфері позадоговірної відповідальності // Європейське право. Науково-практичний фаховий журнал. 2012. - № 1. - С. 100-108.
10. Богомолов О.Т. Мировая экономика в век глобализации: Учебник / О.Т. Богомолов. – М., Экономика, 2007. – 359 с. – с. 23.
11. Богомолов О.Т. Мировая экономика в век глобализации: Учебник / О.Т. Богомолов. – М., Экономика, 2007. – 359 с. – с. 26.
12. Ульрих Бек. Что такое глобализация.М., Прогресс-Традиция, 2001, 304 с. - с 17.

*М.П. Висоцька, к.е.н., доц..
(Національний Авіаційний Університет, Україна, м. Київ)*

ДОСЛІДЖЕННЯ ВПЛИВУ ЛЮДСЬКОГО ФАКТОРУ НА БЕЗПЕКУ І ЕФЕКТИВНІСТЬ АВІАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Розглянуто вплив людського фактору на безпеку і ефективність авіаційної діяльності, як результату прийняття відповідних рішень спеціалістами авіапідприємств.

Стратегію економічного розвитку авіапідприємства необхідно розробляти з урахуванням впливу факторів науково-технічного прогресу (НТП), економічних і ринкових факторів, які у першу чергу впливають на кадрову структуру авіапідприємства. Цей вплив є взаємним, оскільки саме конкурентоздатна професійно-кваліфікаційна структура зможе забезпечити успішне виконання планів економічного розвитку й високий рівень безпеки авіаційної діяльності.

Першоджерелом хвилових змін у кадровій політиці є модифікація й зміна поколінь техніки й технологій. Проведена у зв'язку із цим модернізація виробництва може успішно закінчитися лише тоді, коли вчасно й у повному обсязі буде здійснене відповідне забезпечення кадрами.

Для більшості сучасних авіапідприємств кінцевою метою незалежно від виду виробничої діяльності є одержання прибутку. Безпека входить до числа цілей організацій, але відіграє допоміжну роль, що передбачає безпечне досягнення виробничих цілей, тобто без нанесення шкоди життю людини або збитку власності. З погляду підприємства безпеку можна вважати методом заощадження ресурсів всіх видів, включаючи зниження витрат і це дозволяє організації досягти виробничої мети при мінімальному збитку для устаткування й мінімальному травматизмі персоналу.

Вплив людського фактору на безпеку авіаційної діяльності можна розглядати з точки зору недоліків в діяльності:

- активні недоліки - помилка або порушення, які роблять негайний несприятливий вплив («зона можливості» для пілота, диспетчера);
- приховані недоліки - є результатом рішення або дії, які були здійснені задовго до події й наслідки яких можуть не проявлятися в плінні тривалого часу. Такі недоліки звичайно виникають на рівні керівництва, зайнятого прийняттям рішень і регламентацією, або на рівні лінійного керівництва, тобто на рівні людей, що далеко відстоять від настання події, як у часі, так й у просторі (наприклад, рішення про об'єднання двох компаній без забезпечення підготовки персоналу в області стандартизації правил експлуатації є характерною ілюстрацією прихованого недоліку).

Надзвичайно важливим елементом забезпечення ефективності й безпеки повітряного транспорту є та умова, що всі, хто причетний до експлуатаційної або адміністративної діяльності в рамках авіаційної системи повинні сприймати людську помилку як неминучість. Жодна людина, будь то констру-

ктор, інженер, керівник, диспетчер або пілот, не може постійно бездоганно виконувати свої функції. Крім того, те що могло вважатися високоякісним виконанням в одному випадку, може виявитися зовсім неприйнятним в іншому. Таким чином, людей варто сприймати такими, якими вони є в дійсності, не слід бажати, щоб вони стали «досконалішими», якщо таке бажання не підкріплюється конкретними діями по підвищенню рівня їхньої кваліфікації.

Можливі наступні типи підготовки персоналу обслуговуючої авіалінії: початкова підготовка; підготовка на робочому місці; наземна підготовка; льотна підготовка; перенавчання для переходу на інші типи повітряних суден (ПС); періодична підготовка; підготовка по проблемних областях; підготовка по відпрацюванню порядку дій в аварійних ситуаціях.

Існує думка, що автоматизація приведе до зниження вимог щодо кваліфікаційних характеристик персоналу, у першу чергу до зниження професійно-кваліфікаційних вимог до пілотів. У дійсності, у зв'язку з тим, що сучасні кабіни екіпажа оснащені автоматизованими системами, варто перерозподілити функції між людиною й машиною з урахуванням цілого ряду заздалегідь необхідних якостей, які пілот повинен мати, приступаючи до роботи. Тому, уявлення про те, що автоматизація знижує вимоги до підготовки й перепідготовки фахівців є помилковим.

Спостереження за роботою пілотів показали, що більшість пілотів використовують тільки частину наявних пристроїв, внаслідок недостатнього знання цих пристроїв і методів їхнього використання. При прогнозованій заміні парку ПС на ПС нового покоління, для забезпечення ефективної й безпечної експлуатації техніки, керівництво авіакомпанії повинне врахувати той факт, що складність багатьох систем може вимагати більш високого рівня сприйняття й експлуатаційних навичок пілотів, чим це було необхідно для управління ПС попередніх поколінь. Важливим фактором при розгляді вимог до пілотів є й час, що пройшов з моменту останнього перенавчання. Багато пілотів переходячи на інші типи ПС не проходили відповідної підготовки в плинні тривалих періодів часу (до 15 років).

До питань перенавчання також відносять перехід з електромеханічних приладів на системи електронних пілотажних приладів, підготовка з урахуванням випадків відмови всіх електронних індикаторів (ПС у таких умовах управління за допомогою резервних приладів, які в основному ті ж, що й на ПС попередніх поколінь, але кількість забезпечуваної ними інформації є набагато меншим); використання автопілоту, системи управління польотом і пульта управління режимами. Перекваліфікація необхідна й у тих випадках, коли пілоти повертаються на менш автоматизовані ПС.

Необхідно відзначити також той факт, що зростання складності авіаційної техніки приводить до перерозподілу помилок від однієї категорії людей до іншої. Через зростаючу складність нових ПС їхнє технічне обслуговування стає критичною функцією. На зорі авіації воно вважалося просто вищим рівнем технічного обслуговування самохідних засобів і не набагато відрізнялося від технічного обслуговування автомобілів, а для його успішного виконання в кожній з категорій транспортних засобів, був потрібний приблизно однаковий рівень знань і професійної майстерності. Із часом ситуація різко змінилася у

зв'язку ускладненням авіаційної техніки. Технічний персонал, який обслуговує сучасні ПС, повинен мати великі знання в області теорії побудови систем, уміти виконувати складні перевірки й правильно тлумачити їхні результати, забезпечити технічне обслуговування елементів, що досить відрізняються від клепаних алюмінієвих конструкцій, проявляти особливу увагу до чутливих електронних й автоматичних систем, при роботі з якими неправильне виконання найпростішої операції може обернутися більшими втратами, особливо у випадку їхнього ушкодження. Сучасні технологічні тенденції в розробці ПС й обслуговуючих систем, показують, що персонал, який буде обслуговувати ПС у майбутньому, для успішного виконання цього завдання повинен бути високоосвічений, і мати високий рівень професійної підготовки.

У різних країнах використовуються різні методи підготовки фахівців які здійснюють технічне обслуговування ПС. У багатьох державах установлений загальний порядок, відповідно до якого кандидат в авіаційні техніки поступає на відносно короткострокові (дворічні) курси, організовані в центрах підготовки техніків по обслуговуванню ПС. Тут вони одержують знання й навички виконання робіт необхідних, щоб здати іспити, що влаштовують повноважені органи цивільної авіації для видачі посвідчення або свідоцтва техника по обслуговуванню планерів і двигунів ПС.

У більшості великих авіакомпаній існує цілий штат співробітників відділів виробничого навчання, що укомплектоване кваліфікованими викладачами. У невеликих авіакомпаніях, де ПС стають такими ж технічно складними, навчання технічного персоналу може проводити виробник ПС (цей пункт часто включається в угоду про придбання ПС).

Хоча в цей час багато авіакомпаній не відчувають труднощів з набором кваліфікованого складу по технічному обслуговуванню ПС, у майбутньому положення може змінитися. Конкуренція з іншими галузями, де, можливо кращі умови, більше цікава робота, а також, постійне зростання попиту, на фахівців вищої кваліфікації для обслуговування ПС - от деякі причини, по яких авіакомпанії можуть у майбутньому стикнутися із труднощами при комплектуванні штату підрозділів, що виконують технічне обслуговування.

В останні роки в усім світі спостерігається зростання обсягу повітряних перевезень - це спричиняє збільшення числа ПС й введення в експлуатацію великих ПС. Ці фактори змушують системи управління повітряним рухом (УПР) підвищувати інтенсивність роботи й обслуговувати велику різноманітність типів ПС. Незважаючи на появу більш удосконаленого бортового обладнання й устаткування служб повітряного руху, а також підвищення інтенсивності та ефективності використання систем УПР, виникають усе більш інтенсивні й тривалі піки повітряного руху, які змушують систему УПР функціонувати на межі пропускну здатності. Всі ці тенденції ведуть до змін методів організації повітряного руху.

У цей час іде розробка нових методів ведення зв'язку з використанням супутників, підвищується якість роботи радіолокаційних станцій й обробки даних, розробляються нові системи попередження зіткнень, замість існуючих повітряних трас використовуються прямі маршрути між аеропортами вильоту й прибуття, а також іде вивчення варіантів майбутніх аеронавігаційних систем.

Ці варіанти, поява яких обумовлено вдосконаленням техніки, розглядаються з погляду забезпечення ними безпеки, ефективності й рентабельності польотів, зниження до мінімуму негативного впливу авіації на навколишнє середовище, а також сумісності з можливостями людини. Застосування нових, більш досконалих технічних засобів, веде до зміни процедур і методів УПР, умов роботи й ролі диспетчерів. У зв'язку з вищевикладеними факторами важливим завданням є забезпечення постійного поповнення кадрів диспетчерів, що відповідають запропонованим кваліфікаційним вимогам і здатних забезпечити реалізацію цілей і завдань УПР за допомогою існуючих і нових технічних засобів й устаткування.

У процесі управління повітряним рухом диспетчер повинен виконувати безліч різноманітних завдань. Повинен уміти планувати процес управління повітряним рухом, здійснювати плани, приймати рішення, вирішувати проблеми й готувати прогнози. У будь-яких умовах диспетчер повинен знати, як правильно діяти. У міру можливості, зміна устаткування і процедури прийняття рішень варто здійснювати таким чином, щоб процес мислення диспетчера не змінювався занадто швидко. Тому, коли процеси мислення повинні перетерпіти істотні зміни, варто проводити відповідну перепідготовку диспетчера.

Якщо це відносно невеликі зміни, то ціль перепідготовки - повторне засвоєння інформації. У тих випадках, коли старі процедури управління повітряним рухом абсолютно не придатні для використання в нових умовах, то ціль перепідготовки укладається в навчання диспетчерів новим процедурам.

Висновки

В результаті проведених досліджень визначено, що впровадження й експлуатація сучасних систем управління авіаційним рухом, створення літаків нового покоління, прискорення темпів науково-технічного прогресу в сукупності із впливом економічних важелів ринкової системи висуває підвищені вимоги до відповідних спеціалістів, від діяльності яких залежить безпека та ефективність авіапідприємств в цілому.

Список літератури

1. Руководство по управлению безопасностью полётов Doc 9859-AN/474(Изд. второе 2009г.). Doc 9859-AN/474
2. Фундаментальные концепции человеческого фактора. Циркуляр ИКАО 216-AN/131. Циркуляр 216-AN/131
3. Изучение роли человеческого фактора при авиационных происшествиях и инцидентах (Сборник материалов №7) Циркуляр ИКАО 240-AN/144Циркуляр 240-AN/144

ПИТАННЯ ЕКОЛОГІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН В УМОВАХ МІЖНАРОДНОЇ ІНТЕГРАЦІЇ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ.

В статті висвітлені міжнародні вимоги до екологічної безпеки авіаційної техніки, відповідність яким є одним з критеріїв міжнародної інтеграції вітчизняної авіаційної галузі.

Суттєвий вплив на подальший розвиток вітчизняної авіації мають інтеграційні процеси, що відбуваються в Європі. Зміни правової та нормативної бази, а також перехід від національного до загальноєвропейського регулювання торкаються не тільки країн-членів ЄС. Такі зміни безпосередньо впливають на систему відпрацьованих десятиліттями відносин в області повітряного сполучення між цими країнами та Україною. Одним з аспектів інтеграції, що впливатиме на структуру українського парку повітряних суден та ринок повітряних перевезень, а отже на стан авіаційної промисловості, є відповідність вітчизняних літаків сучасним міжнародним вимогам, які стосуються екологічної безпеки авіаційної техніки, а саме зниження авіаційного шуму та скорочення викидів шкідливих речовин в атмосферу.

У останні десятиріччя істотно збільшилися стратосферні хмари, а вплив їх на життя Землі досить істотний. Найбільш сильно виявляються два ефекти: перший пов'язаний з кількістю сажі в продуктах сгорання палива; другий – з утворенням заряджених частинок у вихлопному струмені двигуна. [1]

Особливу увагу до рівня викидів токсичних речовин в атмосферу авіаційними двигунами приділяє Міжнародна організація цивільної авіації. До нормованих міжнародними екологічними стандартами ІКАО шкідливих речовин відносять: окисли вуглецю – CO, незгорілі вуглеводи – HC, окисли азоту – NO_x та частинки сажі (дим) – SN. Тому, для збереження своєї життєздатності та конкурентоспроможності на міжнародному ринку повітряних перевезень, авіакомпанії повинні дбати про відповідність авіаційної техніки зазначеним вимогам ІКАО таким чином, щоб всі, нормовані шкідливі речовини (CO, HC, NO_x, SN), які містяться у вихідних продуктах згорання палива в двигунах не перевищували гранично допустимі значення екологічних стандартів ІКАО. [2]

Польоти звукових і майбутніх надзвукових літаків, як показують дослідження, узагальнені ІКАО, можуть істотно впливати на верхні шари атмосфери внаслідок викидів продуктів згорання палива. Так, внесок повітряних суден цивільної авіації у викиди оксидів азоту на великих висотах оцінюється в 55%, а по діоксиду вуглеводу і споживанню палива частка цивільної авіації в загальному об'ємі викидів і споживання палива оцінюється величиною приблизно в 3%. Результати моделювання впливу авіації на навколишнє середовище показують, що викиди оксидів азоту всіма звуковими повітряними суднами, що є в світі та виконують польоти у верхніх шарах тропосфери (на висотах 10-13 км), можуть привести до збільшення концентрації озону на 4-6%. [1]

Озон, присутній в підвищених концентраціях у верхніх шарах тропосфери, посилює “парниковий ефект” і може сприяти глобальній зміні клімату.

Поява турбореактивних двигунів з високим ступенем двоконтурності і великими значеннями тяги, спричинила адекватне збільшення створюваного ними шуму, що привело до відповідного посилювання стандартів і норм допустимого рівня авіаційного шуму на місцевості. Ці вимоги знайшли своє віддзеркалення в «Додатку 16 до Чикагської конвенції про міжнародну організацію цивільної авіації» (далі «Додаток 16») [3, 4]. На рисунку 1 показана динаміка зростання вимог, тобто зменшення допустимих граничних показників авіаційного шуму, які вносились до екологічних стандартів ICAO на протязі всього періоду контролю.

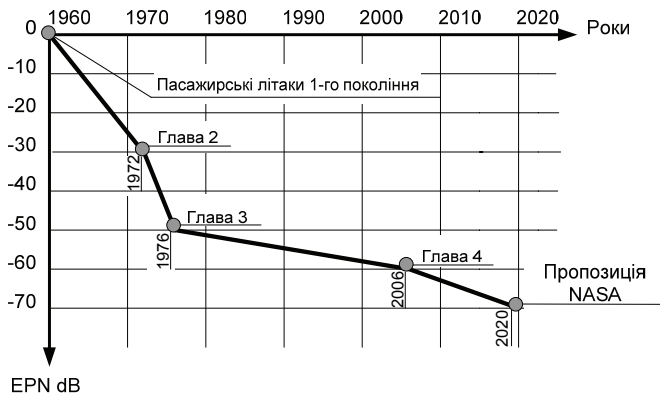


Рис. 1. Динаміка змін вимог ICAO щодо зменшення авіаційного шуму на місцевості в зонах аеропортів.

Постійне посилювання вимог та норм розглядається Міжнародною організацією цивільної авіації як важлива умова створення і впровадження в практику цивільної авіації високоекономічних повітряних суден нового покоління, повністю сумісного із збільшеними вимогами охорони навколишнього середовища.

Висновки

Рівень екологічної безпеки авіаційної техніки та її головних чинників несприятливого впливу на навколишнє середовище – шуму і викидів забруднюючих речовин авіаційними двигунами – регламентується і вітчизняними стандартами і авіаційними правилами, які багато в чому є аналогами міжнародних стандартів. На жаль, перегляд вітчизняних стандартів відбувається з великим запізненням, а їх виконання авіаційною промисловістю через економічні труднощі в країні відбувається лише при розробці нових зразків авіаційної техніки, в той час як ті типи повітряних суден і авіадвигунів, що сьогодні експлуатуються, як правило, не зазнають необхідної модернізації. У результа-

ті, переважна частина парку вітчизняних повітряних суден і авіадвигунів, що знаходяться в цей час в експлуатації, не відповідають сучасним вимогам в частині авіаційного шуму і викидів забруднюючих речовин.

Таким чином, вітчизняні авіатранспортні підприємства зіткнулись з досить складною проблемою. Маючи на балансі чисельний парк авіаційної техніки, спроможної виконувати комерційну роботу протягом наступних 15-20 років, авіаперевізники змушені відмовлятися від замовлень і нести великі збитки з причини невідповідності двигунів, які експлуатуються на таких літаках, сучасним вимогам до екологічної безпеки, встановленим Міжнародною організацією цивільної авіації. Вирішити це питання можливо лише за умови активної і безпосередньої участі вітчизняної авіаційної промисловості в міжнародних інтеграційних процесах.

Список літератури

1. *Тарасенко Г.А.* Вплив повітряного транспорту на стан навколишнього середовища та вирішення питання відповідності авіаційної техніки сучасним вимогам ІКАО на прикладі модернізації парку літаків ІЛ-76 // Економіка природокористування і охорони довкілля: зб. наук. пр. – К.: НАН України, 2004. – С. 202-210.

2. Международные стандарты и рекомендуемая практика. // Охрана окружающей среды. // Приложение 16 к конвенции о международной гражданской авиации. Том 2. Эмиссия авиационных двигателей, первое издание ИКАО – 1981, 60 с.

3. Международные стандарты и рекомендуемая практика. // Охрана окружающей среды. // Приложение 16 к конвенции о международной гражданской авиации. Том 1. Авиационный шум, первое издание ИКАО – 1981, 93 с.

4. Техническое руководство ИКАО по окружающей среде, регламентирующее использование методик при сертификации воздушных судов по шуму (Doc 9501-AN/929). Изд. второе. ИКАО. – Монреаль, 1995.

СВІТОВА ПРОДОВОЛЬЧА КРИЗА: ПРИЧИНИ ТА ВИРІШЕННЯ ПРОБЛЕМИ

У роботі розглянуто проблеми настання продовольчої проблеми у світі та запропоновані методи вирішення цього питання. Надані статистичні дані по цій проблемі.

Більше мільярда людей на Землі страждають від голоду. Криза лише посилив ситуацію, вдаривши по найбідніших верствах населення країн, що розвиваються. Експерти вважають, що світову продовольчу систему необхідно терміново реформувати.

Світову продовольчу проблему називають однією з головних невирішених проблем. За останні 50 років, у виробництві продовольства досягнутий істотний прогрес - чисельність що недоїдають і голодуючих скоротилася майже вдвічі. У той же час чимала частина населення планети дотепер відчуває дефіцит продуктів харчування. Чисельність нужденних людей в світі в 2009 і 2012 роках залишається неприпустимо високим вперше, наблизившись до 1 млрд. людей, тобто абсолютну нестачу продовольства (по калоріях) відчуває кожен сьомий. Найбільш гостро проблема дефіциту продуктів харчування коштує в багатьох країнах, що розвиваються (до них по статистиці ООН відносяться і ряд постсоціалістичних держав). До числа найбільш нужденних країн, де середнє душеве споживання продовольства по енергетичній цінності складає менш 2000 ккал у день і продовжує знижуватися, до них відносяться Того та Монголія.

У той же час у ряді країн, що розвиваються рівень споживання на душу населення в даний час перевищує 3000 ккал на день, тобто знаходиться на цілком прийнятному рівні. До даної категорії відносяться, зокрема, Аргентина, Бразилія, Індонезія, Марокко, Мексика, Сирія. Найбільш гостро проблема дефіциту продовольства коштує перед найбіднішими країнами, які не в змозі виділяти значні кошти на імпорт продуктів харчування.

Підвищення цін на продовольство є основною причиною інфляції та „перегріву” економік, що спостерігалось, наприклад, в Індії та Бразилії (Pangy and Rosenzweig, 2004). На думку багатьох експертів, це трапляється переважно тому, що ці країни значною мірою нехтували сільськогосподарським сектором у своєму намаганні забезпечити зростання економіки. Економісти вірять, що через специфічний спосіб, у який сьогодні структуровані капіталістичні економічні відносини, економічне зростання завжди негативно позначається на сільському господарстві.

Економічна доступність продовольства залежить від двох факторів:

- 1) Рівень грошових доходів споживача;
- 2) Ціни на продовольство.

Ціна хліба і продуктів харчування для жителів:

Європи - 20% доходу

Північної Америки - 15% доходу

Африки - 80% доходу

Азії - 75% доходу.

З 2007 року загострилися дві проблеми:

1.Резке стрибкоподібне зростання цін на світових ринках продовольства.

2.Существенное підвищення волатильності (амплітуди коливань) цін на світових ринках продовольства. (Волатильність цін - природне, характерне для ринкової економіки в короткостроковому періоді явище).

Коливання цін є спільною рисою добре функціонуючих ринків сільськогосподарської продукції. Але коли вони стають великими і несподіваними - летючі - вони можуть мати негативний вплив на продовольчу безпеку споживачів, фермерів на цілі країни. З 2007 року, світові ринки бачили ряд драматичних коливань цін на сировинні товари. Ціни на продукти харчування сьогодні залишаються високими, і як очікується, залишаться нестійкими.

За даними Продовольчої і сільськогосподарської організації Об'єднаних Націй (ФАО), світові ціни на продовольство в лютому 2012 року оновили максимум, встановлений у попередньому місяці, склавши 236 пунктів, що на 2,2% вище передішніх значень. Таким чином, ця цифра стала найвищою позначкою з 1990 року, коли ФАО почала вимірювати індекс.

Причини підвищення світових цін на продовольство такі:

- економічне зростання та підвищення ВВП на душу населення в країнах, що розвиваються;

- зростання попиту на біопаливо;

- спекулятивні операції на світових фінансових і продовольчих ринках, активізація біржової спекуляції на ринку агропромисловості, збільшення числа ф'ючерсних контрактів;

- природно-кліматичні чинники;

- припливи і відливи інвестицій.

За словами генсека ООН Пан Гі Муна, для найбідніших жителів планети криза може стати останньою краплею. Деякі експерти вважають ймовірним початок воєн за їжу вже в 2017 році. Для того, щоб найближчим часом людська цивілізація не перетворилася на бійню за шматок хліба, необхідно в перспективі найближчих десятиліть збільшити виробництво продуктів харчування майже в 2 рази. Продовольча проблема в найближчій десятилітті буде, ймовірно, однією з ключових. Але для її вирішення потрібні зусилля всього міжнародного співтовариства, а також рішення взаємопов'язаних з нею інших глобальних проблем.

Вирішення продовольчої проблеми пов'язане не тільки зі збільшенням виробництва продуктів харчування, але і з розробкою стратегій раціонального використання продовольчих ресурсів, в основі яких має лежати розуміння якісних і кількісних аспектів потреби людини в харчуванні. Рішення продовольчої проблеми буде залежати від кожної країни, регіону і зусиль всього світового співтовариства.

Замість того щоб залежати від глобального розподілу постачання продуктів харчування, малим адміністративним одиницям – таким, як села чи райони – потрібно намагатися мати власні системи сільськогосподарських поставок. Наявність власної достатньої бази прискорить розвиток за принципами егалітаризму. Це, ймовірно, суперечить капіталістичним принципам, але добре узгоджується із принципами життєздатного розвитку. Капіталізм в існуючій формі завдав нам більше втрат, ніж допоміг. І тому нам не потрібно бути прибічниками капіталістичних відносин лише тому, що їх носії все ще мають домінуючий голос у дебатах на теми розвитку. Це вже занадто, коли представники сучасного капіталізму, такі як Білл Гейтс (Bill Gates), висувають доводи на користь його нових форм, здатних призвести до страждань значної кількості людей у світі. Тож настав час, коли ми залучаємо попередню відповідь капіталізму від академічних дебатів до реальної життєвої практики.

Висновки

Продовольча проблема має глобальний характер і в силу своєї гуманістичної значимості, і в силу своєї тісної взаємопов'язаності зі складним завданням подолання соціально-економічної відсталості колишніх колоніальних і залежних держав.

Сучасна наука володіє великими можливостями для збільшення виробництва продовольства у світі за рахунок: підвищення родючості земель; використання біологічних ресурсів морських і океанських вод; широкого застосування сонячної енергії і досягнення генетики та селекції для поліпшення сільськогосподарських культур і виведення більш продуктивних порід тварин.

Рішення продовольчої проблеми залежатиме від кожної країни, регіону і зусиль всього світового співтовариства.

Список літератури

1. Задорожний В. О. Дослідження історичних наукових течій в області продовольчого забезпечення населення світу. – Львів. – 2002., 261 с.
2. Липец Ю.Г., География мирового хозяйства, - М., 1999, 28 стор.
3. Офіційний сайт Food and Agriculture Organization: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.fao.org

РОЛЬ ІНФРАСТРУКТУРНИХ ПРОЕКТІВ У РОЗВИТКУ ВІТЧИЗНЯНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Розглянуто роль виробничої інфраструктурних проектів вітчизняного та глобального рівня у забезпеченні економічного зростання національної господарства. Досліджуються взаємозв'язки інвестування інфраструктурних елементів з іншими інституційними та структурними факторами розвитку економіки.

Характеризуючи сучасний стан інвестицій в Україні, можна зазначити, що на даний момент наша держава не здобула серйозних досягнень у забезпеченні національної конкурентоспроможності та інвестиційної привабливості.

Інвестиції в інфраструктуру - матеріально-фінансова основа оновлення і накопичення основного капіталу, що визначає структуру економіки, темпи її зростання і рівень конкурентоспроможності на світовому ринку. Тому встановлення і застосування ефективного механізму впливу на інвестиційні процеси з боку держави має виключне значення, особливо для перехідних економік, зокрема України

Проектне фінансування набуло найбільшого поширення впродовж 70-80 рр. минулого століття, а з початком 90-х почало активно впроваджуватися в проектах приватно-державного партнерства в сфері інфраструктури. Останнім часом консесійні угоди стають невід'ємною частиною схем фінансування багатьох інфраструктурних проектів у промислово розвинених країнах, а також у країнах з стрімким економічним розвитком. Світовий досвід демонструє, що фінансування інфраструктурних проектів не можливе без залучення чисельних позичкових коштів, частка яких сягає 85% загальної частки необхідних коштів.

Першоосновою державного регулювання інвестиційної діяльності в інфраструктурні проекти є визначення пріоритетів вкладень, тобто спрямувань інвестицій у ті сфери і галузі, які забезпечать розширене відтворення, скорішу віддачу і підвищення життєвого рівня населення. У зв'язку з цим державна інвестиційна політика в інфраструктуру повинна враховувати такі принципи напрямів використання державних і недержавних джерел фінансування:

1. поступовий перехід до економічно обґрунтованого спрямування інвестицій тільки у високорентабельні виробництва і максимальне скорочення витрат на підтримку збиткових і малорентабельних виробництв;

2. повна відмова від фінансування соціальної сфери за залишковим принципом, першочергове спрямування інвестицій у виробництво товарів народного споживання;

3. перехід від адміністративних методів управління інвестиційними процесами, в тому числі державними, до ринкових через податки, амортизаційні норми і кредитні ставки;

4. заміщення повного держбюджетного фінансування частковою участю держави;

5. впровадження інвестування великих проектів за рахунок державних і муніципальних позик.

На базі цих принципів визначаються основні пріоритети, які є регуляторами при розподілі державних інвестицій. Вони впливають на залучення інвестиційних ресурсів з недержавного сектора.

Державна інвестиційна політика в інфраструктуру України на сучасному етапі передбачає такі пріоритетні напрями використання джерел фінансування:

1. розвиток і модернізація паливно-енергетичного комплексу, створення власної бази та інфраструктури енергоносіїв, впровадження енергозберігаючих технологій;

2. структурна перебудова народного господарства, науково обґрунтована конверсія виробництва; розвиток інфраструктурних галузей з використанням інноваційних проектів; реконструкція і створення нових, екологічно чистих виробництв;

3. інвестування галузей і виробництв, які сприяють розширенню конкурентного середовища, розвитку приватизації й підприємництва;

4. варіантне інвестування і державна підтримка виробництв, які потребують оновлення фондів і мають значний інноваційний потенціал, що може забезпечити технічний і технологічний прорив, істотний приріст обсягів виробництва;

5. інвестування виробництв, де можливе їх ефективне перепрофілювання, санація чи вертикальне злиття;

6. інвестування ліквідації неперспективних, технологічно відсталих, задалегідь збиткових підприємств.

Залучення інвестицій в інфраструктурні проекти в Україні прямо пропорційно пов'язане із сприятливим інвестиційним кліматом. Тому забезпечення сприятливого інвестиційного клімату в Україні залишається питанням стратегічної важливості, від реалізації якого залежать динаміка соціально-економічного розвитку та можливість модернізації на цій основі національної економіки.

Стан виробничої інфраструктури України є неадекватним завданню для підтримки зростання промислового виробництва, приватного підприємницького сектора та забезпечення національного економічного росту. Більш того, існуюча інфраструктура стрімко погіршується через відсутність витрат на технічне обслуговування і загалом погане планування. Витрати України на інфраструктуру становлять близько 30% від того, що країни з рівнем доходу, нижчим за середній, витрачають у цій галузі в інших регіонах світу.

Історично склалося, що основним елементом інфраструктурного забезпечення країни виступає транспортна мережа. Система доріг України, яка включає в себе чотири основні пан-європейські коридори, є недостатньою для підтримки зростання торгівлі: щільність мережі доріг в Україні відповідає приблизно третині аналогічного показника країн Східної Європи та Середньої Азії і є набагато меншою, ніж в інших країнах, які розвиваються.

Більш того, наявне дорожнє полотно стрімко погіршує стан через недостатнє фінансування витрат на технічне обслуговування (країни з аналогічними мережами доріг витрачають принаймні в вдвічі більше, ніж Україна). Система залізничної інфраструктури погіршується в сфері рухомого складу. Експерти Світового банку вважають, що перехресні субсидії від промислових користувачів, які спрямовуються у сферу пасажирських перевезень, збільшують вартість вантажоперевезень і знижують конкурентоспроможність експорту в деяких секторах, таких як виробництво сталі. Внаслідок монополізації залізничних перевезень та надмірного втручання державного ресурсу, структура та методи управління залізницею в Україні не узгоджені з ринковими принципами стимулювання відновлення та розвитку. Витрати в українських портах є вищими, ніж у аналогічних країнах, а операції є менш надійними.

На наш погляд, слід окремо підкреслити важливість інвестування у інфраструктуру залізничного транспорту, який привабливий для довгострокових інвестицій з погляду як приватного інвестора, так і кумулятивного ефекту для держави. Актуалізації даний напрямок капіталовкладень набуває з точки зору підвищення інтенсивності транзитних перевезень, в тому числі через застосування контейнерних перевезень, які наразі відновлює Укрзалізниця. Причому в даному випадку цей захід потребує порівняно невеликих інвестицій, оскільки мова йде не про будівництво інфраструктури, що вимагає мільярдів доларів, а здебільшого про подолання нефізичних бар'єрів (митних, технологічних, створення і нормального, ефективного функціонування контейнерних потягів). Отже, це є сферою компетенції державної політики, а не виключно приватних інвестицій.

Післякризове оздоровлення глобальної виробничої інфраструктури потребує значних обсягів інвестицій. У найближче десятиріччя Європейський Союз планує освоїти близько 300 млрд. дол, Китай – 200, США та Канада – 180 млрд. дол, і це за умови розвиненої інфраструктурної мережі. Варто зазначити, що важливою складовою політики ціноутворення є транспортна складова, і тому багато сучасних нових індустріальних країн займаються реалізацією інфраструктурних проєктів у транспортній сфері. Так, зокрема Китай активно інвестує усі можливі об'єкти транспортної інфраструктури як автомобільного, так і залізничного сектору з метою активізації окремих сфер національного відтворювального процесу. У 2009 році було інвестовано 8 млрд. дол у будівництво залізничних магістралей і до 2013 року в Китаї має функціонувати 42 швидкісні лінії. В Індії також планується будівництво 7 тис. км автошляхів. У Мексиці реалізується шестирічний інфраструктурний план, згідно з яким 270 млрд. дол буде використано на будівництво 20 тис. км автодоріг та 1,5 тис. км нових залізничних колій.

Згідно з новими дослідженнями, до 2029 загальносвітова вартість інфраструктурних проєктів у світі може скласти 35 трлн. дол. Протягом найближчих двадцяти років держави Північної Америки щорічно витратять близько 180 млрд. дол. на розвиток своєї виробничо-технічної бази, а країни Азії – в два рази більше.

Аналізуючи джерела економічного зростання, держава, розробляючи політику у сфері інфраструктури, зважає можливість використання потенціалу

того ж приватного сектору, який може активізувати через інфраструктуру розвиток окремих регіонів, зокрема сільської місцевості. У системі управління сучасними інфраструктурними комплексами більшості країн світу закладена суперечність між володінням державою основними об'єктами виробничої інфраструктури та користування ними з боку приватного капіталу. Процес приватизації інфраструктурної мережі признається недоцільним з точки зору соціально-економічних причин, які зумовлені обмеженістю державного та муніципального фінансування окремих сфер інфраструктури. У зв'язку з цим, використовуючи сучасні форми державного регулювання економіки, є реальна можливість залучення ресурсів приватного сектора з метою будівництва, експлуатації та модернізації різноманітних інфраструктурних об'єктів. При цьому усі учасники державно-приватного партнерства отримують певну вигоду. Так, держава частково знімає з себе інвестиційні зобов'язання перед інфраструктурним комплексом, приватний сектор – отримує повноваження щодо будівництва та експлуатації відповідних об'єктів, а в суспільстві будуть усунуті суперечності, пов'язані із залишковим фінансуванням соціальних потреб

Висновки

Виробнича інфраструктура є найбільш важливим довгостроковим об'єктом інвестування будь-якої країни. Відбір і здійснення таких інвестицій визначає ефективність бізнесу і перспективи економічного розвитку декілька десятиліть уперед. При цьому виникає важливе питання, хто виграє від інвестицій в інфраструктуру. Оскільки інфраструктура залишається суспільним капіталом, то, незалежно від форми контролю над її елементами та приватним або державним характером інвестицій, інфраструктурні проекти повинні, на думку американських експертів, насамперед максимально задовольняти суспільні потреби. Це відбувається тільки тоді, коли існує сильний державний нагляд над проектуванням, фінансуванням, будівництвом, функціонуванням і ремонтом інфраструктурних об'єктів.

Отже, на сьогоднішній день є коло ключових питань, які потребують державної підтримки та втручання у інфраструктурний розвиток, а саме:

- співвідношення державного і приватного секторів;
- проблема фінансування, правильний вибір місця розташування нових інфраструктурних об'єктів;
- пріоритетність у розвитку тих або інших секторів інфраструктури;
- співвідношення нового будівництва та реконструкції.

Список літератури

1. Варнавский В. Г. Государственно-частное партнерство: некоторые вопросы теории и практики / В. Г. Варнавский // МЭ и МО. – 2011. – № 9. – С. 41-50.
- 2.Ерошкин А. М. Механизмы государственной поддержки инноваций: зарубежный опыт / А. М. Ерошкин // МЭ и МО. – 2011. – № 10. – С. 21-29.
- 3.Кондратьев В. Б. Инфраструктура и экономический рост / В. Б. Кондратьев // МЭ и МО. – 2011. – № 3. – С. 18-24.

Л.М. Побоченко, к.е.н, доцент,
А.О. Авраменко, Є.В. Семенов студенти 4 курсу
(Національний Авіаційний Університет, Україна, м. Київ)

ПРОБЛЕМА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРОДОВОЛЬЧОЇ БЕЗПЕКИ У СВІТІ

В статті досліджено проблеми забезпечення продовольчої безпеки в сучасному світовому господарстві, а також запропоновані основні напрямки щодо скорочення масштабів голоду та недоїдання завдяки зусиллям усієї світової спільноти.

В умовах глобалізаційних змін стратегічно важливою і основною умовою збереження економічної стабільності, соціальної стійкості та суверенітету держави є забезпечення її продовольчої безпеки. Природні катаклізми, зокрема пожежі в Росії, затоплення в Пакистані, повені в європейських країнах, посуха в Україні, «Ла Нінья» в Південній Америці, наростаюча посушливість в Аргентині та Бразилії, землетрус і цунамі в Японії та як наслідок, неврожай сільськогосподарських культур, ще більше посилили існуючі проблеми. У таких умовах питання забезпечення населення основними продуктами харчування стають надзвичайно актуальними.

За оцінками, в 2010-2012 роках майже 870 мільйонів чоловік в усьому світі хронічно недоїдають (за показниками енергетичної цінності раціону харчування). Це становить 12,5% населення світу (відповідно кожен восьмий чоловік). З них переважна більшість - 852 млн. чоловік - проживають в країнах, що розвиваються, де в даний час недоїдають 14,9% населення.

Останні дані ФАО (Продовольча та сільськогосподарська організація ООН) для розрахунку показника недоїдання, показують, що кількість людей, що недоїдають в світі скорочувалося аж до 2007 року, проте потім темпи такого скорочення сповільнилися. На сьогодні, масштаби недоїдання в країнах, що розвиваються в 1990-1992 роках небагато перевищували 23,2%; із цього випливає, що цільовий показник ЦРТ (Програма ООН «Цілі розвитку тисячоліття») на 2015 повинен становити 11,6%. Якщо середньорічні темпи скорочення, що спостерігалися в останні 20 років, збережуться до 2015 року, то показник поширення недоїдання в регіонах, що розвиваються досягне 12,5%, що буде вище показника ЦРТ.

У регіональному розрізі темпи скорочення масштабів недоїдання, якщо порівнювати стан в 1990-1992 роках і в 2010-2012 роках були такі: найшвидше частка людей, що недоїдають скорочувалася в Південно-Східній і Східній Азії (відповідно з 13,4 до 7,5% і з 26,1 до 19,2%), а в Латинській Америці - з 6,5 до 5,6%. За той же період частка Південної Азії зросла з 32,7 до 35,0%, країн Африки на південь від Сахари - з 17,0 до 27,0% і Західній Азії і Північної Африки - з 1,3 до 2,9%.

Особливо цікава в цьому контексті еволюція нових оцінок масштабів недоїдання в порівнянні з показниками убогості і дитячої смертності; виходить, що показники недоїдання змінюються так само, як і глобальні та регіональні оцінки бідності: в цілому по країнах, що розвиваються показник недої-

дання знизився за період 1990-2012 років з 23,2 до 14,9%, в той час як показник бідності - з 47,5 до 22,4%, а дитячої смертності - з 9,5 до 6,1%.

Для того, щоб економічне зростання привело до поліпшенню якості харчування самих незаможних, бідняки повинні брати участь у процесі росту і користуватися його результатами: зростання повинне забезпечити залучення бідняків і приносити їм результати; бідняки повинні використовувати свої додаткові доходи для збільшення кількості й якості харчування та для поліпшення медико-санітарного обслуговування; урядам необхідно задіяти додаткові ресурси суспільства для створення суспільних благ і послуг в інтересах бідних і голодних.

Зростання економіки та сільського господарства слід поєднувати з необхідністю поліпшення якості харчування. Зростання повинне приносити позитивні результати в плані поліпшення якості харчування за рахунок розширення можливостей бідноти в галузі підвищення різноманітності харчування; поліпшувати доступ до безпечної питної води та санітарії; поліпшувати доступ до системи охорони здоров'я; підвищувати інформованість споживачів в питаннях повноцінного харчування та догляду за дітьми; забезпечувати цільовий розподіл додаткового живлення в випадках гострої нестачі мікроелементів. У свою чергу, повноцінне харчування є ключовою складовою економічного зростання.

Для прискорення темпів скорочення масштабів голоду економічне зростання повинне супроводжуватися цілеспрямованими і рішучими заходами в державному секторі. Державна політика і програми повинні створювати сприятливі умови для економічного зростання в інтересах бідноти на тривалу перспективу. Ключовими елементами сприятливих умов є надання суспільних благ і послуг в інтересах розвитку продуктивних секторів, рівноправний доступ до ресурсів для бідних, розширення прав і можливостей жінок, а також розробка та реалізація систем соціального захисту. Найважливіше значення для ефективності такої політики і програм має вдосконалення системи загального керівництва, заснованої на принципах відкритості, участі, підзвітності, верховенства права та дотримання прав людини.

Зростання сільського господарства є особливо ефективним засобом скорочення масштабів голоду та недоїдання. Для більшості людей, що живуть у крайній убогості, сільське господарство та пов'язані з ним види діяльності представляють собою значну частину коштів для існування.

Вирішальне значення для скорочення масштабів голоду має соціальний захист. По-перше, він здатен захистити найбільш уразливе населення, яке не може скористатися плодами економічного зростання. По-друге, правильно побудована система соціального захисту може прямо сприяти прискоренню економічного зростання за рахунок розвитку людських ресурсів і зміцнення здатності бідного населення, особливо дрібних фермерів, справлятися з ризиками і використовувати більш досконалі технології, що забезпечують більш високу продуктивність.

В останні десятиліття у багатьох (хоча і не у всіх) країнах, що розвиваються спостерігаються чудові темпи зростання. Одним із ключових факторів скорочення масштабів відсутності продовольчої безпеки і недоїдання є висо-

кий показник зростання ВВП на душу населення. Однак економічне зростання сам по собі не гарантує успіху. Як писали нещодавно Жан Дрезена і Амартія Сен, для цього «необхідна активна державна політика, яка повинна забезпечити доступність плодів економічного зростання для всіх; необхідно також - і це дуже важливо - доходи держави, одержувані в результаті швидкого економічного зростання, використовувати для надання соціальних послуг, особливо послуг в галузі охорони здоров'я та державного утворення».

Інвестиції в сільське господарство більшою мірою, ніж інвестиції в інші галузі, здатні викликати економічне зростання, що дає потужну віддачу для бідняків, голодуючих і тих, що недоїдають. Але це справедливо не завжди і не скрізь. В умовах, коли триває урбанізація в країнах, що розвиваються, зусилля, спрямовані на рішення проблем бідності і відсутності продовольчої безпеки, повинні бути зосереджені також і на міських районах. Однак сільське господарство, як і раніше є головним джерелом роботи в економіці багатьох країн з низьким рівнем доходів, а міська біднота і раніше витрачає більшу частину своїх доходів на продукти харчування. Крім того, в майбутньому більшість голодуючих будуть так само проживати в сільських районах і прямо або побічно будуть залежати від інвестицій в сільську інфраструктуру і дрібнотоварне сільське господарство.

Більш високі ціни на сільськогосподарську сировину є позитивним стимулом для збільшення інвестицій в сільське господарство. Однак для забезпечення стійкості й вирішення проблем, пов'язаних з впливом зростання нестійкості цін і підвищення вартості продовольчого кошика для бідняків, велика частина яких є нетто-покупцями продовольства, необхідно виробити кращі відповідні заходи на політичному рівні і поліпшити загальне керівництво у цій області. Відповідно, бідняки, голодуючі і люди, що недоїдають використовують частину додаткових доходів на те, щоб справити або купити більше продовольства з метою підвищення загальної енергетичної цінності й диверсифікації раціону харчування.

Але разом з тим, потрібно відмітити істотне поліпшення підсумків роботи у сфері продовольчої безпеки та харчування у всьому світі. Простежується тенденція до скорочення масштабів недоїдання, крім того, спостерігається певне поліпшення ключових антропометричних параметрів, що визначають недостатню вагу дітей, затримку росту і пов'язану з харчуванням дитячу смертність. Також відзначається прогрес у подоланні деяких видів дефіциту мікроелементів або «прихованого голоду» в ряді країн. Ці обнадійливі події стали можливі завдяки поєднанню підвищеної уваги до проблеми голоду в світі, загального економічного зростання і зростання сільського господарства, а також завдяки цілеспрямованим заходам стратегічного втручання.

Висновки

В сучасному світі безпрецедентних технічних і економічних можливостей більше 100 мільйонів дітей молодше п'яти років не мають достатньої ваги і в силу цього не можуть повністю реалізувати свій соціально-економічний і людський потенціал і що дитяче недоїдання є причиною смерті понад 2,5

мільйонів дітей щороку. Голод і недоїдання можуть стати значною перешкодою для економічного зростання. Більшість жителів сільських районів не має гідних умов праці або достатньою і дієвою соціального захисту. Тому уряди країн повинні використовувати додаткові ресурси держави, отримані в результаті зростання економіки для формування систем всеосяжної соціального захисту для підтримки тих, хто не здатний самостійно зробити що-небудь для забезпечення достатнього харчування.

Останнім часом відбувається поєднання глобалізації та економічного зростання з тенденцією до надмірного харчування, яка спостерігається навіть в країнах з низьким рівнем доходів. Спостережувані зміни, що відбуваються в суспільстві в процесі економічного зростання, модернізації та урбанізації, призводять до того, що все більше людей веде такий спосіб життя і так харчується, що це призводить до надмірної ваги і супутніх неінфекційних захворювань. У багатьох країнах ці негативні наслідки для систем охорони здоров'я вже придбали істотні масштаби. Надмірне споживання і велике кількість відходів поряд з післязбиральними втратами - все це призводить до загострення дефіциту ресурсів, які можна було б використовувати для поліпшення якості харчування бідних і голодуючих, зменшуючи при цьому екологічний слід продовольчої системи. Для того щоб сприяти поліпшенню становища у всіх аспектах проблеми відсутності продовольчої безпеки, політика, стратегії і програми повинні бути націлені не тільки на задоволення потреб бідноти, але і на поліпшення якості харчування, спираючись на конструктивну стійку взаємодію між усіма трьома ключовими аспектами: сільським господарством, якістю харчування і охороною здоров'я.

Підсумовуючи, можна виділити такі основні положення щодо скорочення масштабів голоду та недоїдання:

1. Інвестування в сільське господарство є однією з найбільш ефективних стратегій зниження рівня бідності й голоду та сприяння стійкості.

2. Фермери є найбільшим джерелом інвестицій в сільське господарство.

3. Фермери мають перебувати в центрі будь-якої стратегії, спрямованої на збільшення інвестицій у цей сектор, але їх інвестиції не будуть достатніми, якщо держава не сформує відповідні умови для інвестування коштів у сільське господарство.

4. Сприятливий інвестиційний клімат вкрай необхідний для інвестицій в сільське господарство.

5. На урядах і донорах лежить особлива відповідальність по наданню допомоги дрібним землевласникам у справі подолання бар'єрів на шляху до накопичення заощаджень і вкладанню коштів у свій розвиток.

6. Уряди, міжнародні організації, громадянське суспільство і корпоративні інвестори повинні забезпечувати соціальну корисність екологічну збалансованість великомасштабних інвестицій у сільське господарство.

7. Урядам і донорам слід спрямовувати свої обмежені державні кошти на створення основних суспільних товарів з високою економічною і соціальною віддачею.

*O.V. Polishchuk, c.e.s.
(National Aviation University, Ukraine)*

THE PROBLEMS AND CHALLENGES IN THE WORLD ECONOMY

The article is including the problems of decline of economic development of the developed countries. Very modest improvement in gross domestic product (GDP) growth in the United States and a more significant one in Japan, developed economies as a whole are likely to grow by only slightly, owing to the recession currently gripping the European Union (EU).

The global economy weakened significantly towards the end of 2011 and further downside risks emerged in the first half of 2012. The growth rate of global output, which had already decelerated from 4.1 per cent in 2010 to 2.7 per cent in 2011, is expected to slow down even more in 2012 to below 2.5 per cent. Despite a very modest improvement in gross domestic product (GDP) growth in the United States and a more significant one in Japan, developed economies as a whole are likely to grow by only slightly more than 1 per cent in 2012, owing to the recession currently gripping the European Union (EU). This contrasts with a much stronger performance in developing and transition economies, where GDP growth should remain relatively high, at around 5 per cent and 4 per cent respectively (tabl. 1).

Developed countries have not yet recovered from the financial crisis, which has left in its wake a highly indebted private sector and a vulnerable financial system, with rising non-performing loans and limited access to inter-bank financing. Significant deleveraging was set in motion as banks sought to recapitalize and the private sector was unable or unwilling to take on new debts, strongly hampering domestic demand. Expansionary monetary policies, which included huge money creation in addition to very low policy interest rates, proved inadequate for reversing this situation. High levels of unemployment and wage stagnation or compression further hindered private consumption. On top of already weak private demand, fiscal tightening has been adopted in several developed countries with a view to reducing public debt and restoring the confidence of financial markets.

Table 1.

Region/ country	World output growth, 2006-2012						
	years						
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Japan	1.7	2.2	-1.0	-5.5	4.4	-0.7	2.2
United States	2.7	1.9	-0.4	-3.5	3.0	1.7	2.0
European Union	3.3	3.2	0.3	-4.4	2.1	1.5	-0.3
China	12.7	14.2	9.6	9.2	10.4	9.2	7.9
World	4.1	4.0	1.5	-2.3	4.1	2.7	2.3

Consequently Japan's GDP growth rate will probably exceed 2 per cent in 2012, based on relatively strong domestic demand. In particular, government expenditure on reconstruction following the natural disasters and nuclear accident in March 2011 will help boost GDP growth in 2012. The country's monetary policy remains very expansionary, with a policy rate close to zero and the extension of the asset-purchase programme. This policy, which aims at countering deflationary pressures by setting the inflation target at 1 per cent in 2012, has helped maintain low interest payments on the public debt. However, it has not stimulated bank credit to the private sector, which remains flat.

In the United States, GDP is forecast to grow at close to 2 per cent in 2012 - only slightly higher than in 2011. This growth is being driven almost exclusively by domestic demand; since exports and imports (by volume) are growing by similar amounts, the contribution of net exports to growth is virtually neutral. After recovering from the 2009 recession, domestic demand has lost momentum since late 2010 owing to high indebtedness of households, lower housing prices, sluggish real wages and persistently high unemployment rates. There were some improvements in household demand in the last quarter of 2011 and the first quarter of 2012, partly due to a reduction in the savings rate and a moderate increase in bank credit, but this trend was not maintained in the second quarter. The Government has managed to avoid full-scale fiscal tightening so far, although a fall in public spending has had a negative impact on overall growth since the third quarter of 2010. This could dramatically worsen if political considerations lead to deep fiscal cuts - the so-called "fiscal cliff" - in 2013.

These problems have been particularly severe in the European Union, where economic activity is set to shrink in 2012: a fall in domestic consumption and investment since mid-2011 is only partly compensated by a rise in net exports. Recently, a number of policy initiatives have been undertaken to strengthen the banking system and reassure financial investors. Among these is a new fiscal architecture that includes a requirement for national budgets to be in balance or in surplus,² long-term refinancing operations by the European Central Bank (ECB), write-down of part of the Greek debt, reinforcement of the European Stability Mechanism and new rules for bank recapitalization. However, improvements in financial markets and confidence indicators in response to these measures were short-lived because the underlying causes of the crisis persist.

Within the EU, the euro zone faces some specific difficulties: it lacks a lender of last resort which could support governments as well as banks if needed, and it has to manage trade imbalances and asymmetric trends in competitiveness within the zone while individual countries are unable to resort to nominal devaluations. Policy responses so far have been characterized by fiscal tightening, especially in countries with high external and fiscal deficits, in order to reassure financial investors of the solvency of their governments and banking systems. Both of these are closely related, as public bonds account for a significant share of banks' assets. In addition, governments have been seeking to reduce nominal wages and other costs in order to achieve a real devaluation within the monetary union (a process known as "internal devaluation"). These policies have taken a toll on economic growth and employment because they have aggravated the basic problem of insufficient demand. With falter-

ing growth, fiscal revenues have been below expectations and the stress in the banking system has intensified in several countries. In addition, since "internal devaluation" has been undertaken simultaneously by several partners, and not all trading partners can become more competitive at the same time, ultimately none of them have been able to improve their competitiveness significantly. Given the disappointing results in terms of rebalancing competitiveness and reducing sovereign and banking risks, new initiatives have been approved, or are being debated, with the aim of supporting domestic demand. One such initiative is the announcement of a €120 billion "growth pact" at the Euro Summit on 28-29 June. There are also proposals for strengthening the mechanisms for supervision and recapitalization of the banking systems.

As a result of these developments, in 2012 almost all European countries will either experience decelerating growth (e.g. France, Germany and Sweden) or fall into recession (e.g. the Czech Republic, Hungary, Italy, the Netherlands, Spain and the United Kingdom). Meanwhile, Greece and Portugal are already in the throes of an economic depression. It is only in Iceland and Norway that GDP growth seems to be accelerating.

Although it remains the fastest growing region, Asia *is* experiencing an economic slowdown, its GDP growth rate having fallen from 6.8 per cent to around 5.5 per cent in 2012. Several countries, including China, India and Turkey, have been negatively affected by weaker demand from developed countries and by the monetary tightening they applied in 2011 for curbing inflation and rising asset prices. Within Asia, East Asia remains the fastest growing subregion, even though economic activity has moderated since mid-2011. In China, the recent easing of credit amidst a property market downturn, combined with a slightly more expansionary fiscal policy stance, is projected to maintain growth close to 8 per cent in 2012. Rising real wages will also support private domestic consumption. By contrast, Taiwan Province of China is forecast to experience a marked decline in annual GDP growth in 2012, owing to its strong exposure to developed economies and its smaller domestic market.

The transition economies have been maintaining a growth rate of over 4 per cent. This is entirely due to the dynamism of members of the Commonwealth of Independent States (CIS), given that the countries of South-Eastern Europe continue to suffer from the impact of economic recession in the EU. Growth in the CIS is based on strong domestic demand, spurred by gains from the terms of trade and/or workers' remittances. In the Russian Federation, private consumption and fixed investment supported growth despite near record capital outflows of over \$84 billion in 2011 (Bank of Russia database). On the supply side, the recovery of agriculture has also played a significant role. In the central Asian CIS economies, growth continued to be strong as a result of relatively high commodity prices and increased public spending on infrastructure.

Summing up, most developing and transition economies have supported their GDP growth by encouraging domestic demand, and pursuing countercyclical policies, including the provision of fiscal stimulus and expansionary credit. They have also succeeded in preventing a significant rise in unemployment, and their incomes policies have enabled a continued growth of real wages. All this, together with

public transfers in several countries, has promoted private consumption, and consequently, productive investment, even though in some countries this has not been sufficient to avoid a deceleration.

However, the developing and transition economies cannot avoid the impacts of economic troubles in the developed countries. This is already reflected in stagnating export volumes to those markets and a declining trend in commodity prices since the second quarter of 2011. Moreover, financial instability in developed countries is affecting financial flows to emerging market economies and adding to the inherent volatility of commodity prices. In several developing countries, excessive short-term capital inflows have had a negative impact on their exchange rates and competitiveness, prompting them to take measures to manage capital flows. Finally, the risk of a new major shock in global financial markets cannot be excluded, with its associated impacts on international trade volumes, asset and commodity prices, risk spreads, capital flows and exchange rates, all of which would affect developing and transition economies (Akyiiz, 2012).

Conclusion

The all countries should continue to preserve their fiscal and financial room for manoeuvre, including by strengthening public revenues; capital and exchange rate management in order to avoid currency overvaluation and artificial credit booms; maintaining foreign currency reserves at an appropriate level for covering their precautionary needs; and enhancing regional monetary and financial cooperation.

*М.А. Ричка, к.е.н., старший викладач
(Національний Авіаційний Університет, Україна, м. Київ)*

КРЕДИТУВАННЯ АВІАКОСМІЧНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

Розглянуто кредитне фінансування авіакосмічної галузі України, як спосіб додаткового джерела забезпечення фінансовими ресурсами.

Однією з головних проблем діяльності вітчизняної авіакосмічної галузі є недостатність фінансових ресурсів. Авіаційна галузь України займає значне місце в економіці держави, де необхідне активне вдосконалення всіх складових авіакосмічної промисловості.

Відсутність належної системи фінансування авіаційної галузі України є наслідком не напрацьованих ринкових фінансових механізмів забезпечення процесу від розробки до надання в експлуатацію авіаційну техніку, відсутність ефективних лізингових схем, недостатня державна фінансова підтримка, практична відсутність фінансування за рахунок випуск цінних паперів, а також непослідовна діяльність управління державними активами. Формування джерел фінансування авіаційної галузі є досить не повним та недосконалим. Особливу актуальність має питання пошуку додаткових джерел фінансування через кредитування.

Вклад у вивчення питань кредитування авіакосмічної галузі України внесли наступні вчені України: Бугайко Д.О., Литвиненко С.Л., Юр'єва Т.Г., Пономарьов О.В., Кононова Л.М., Селіверстова І.О., Рибак О.М., Косарев О.Й, Габрієлова Т.Ю. та ін. Проте у вітчизняній науці поки що не має єдиного концептуального підходу трансформаційного характеру щодо кредитування української авіакосмічної галузі задля задоволення фінансових потреб.

Метою дослідження є аналіз кредитних фінансових надходжень в авіакосмічній галузі України.

Фінансовими надходженнями авіакосмічної галузі України є: повне самофінансування за рахунок власних коштів; через залучення приватного капіталу і кредитів вітчизняних та іноземних фінансових організацій; державні кошти; або завдяки бюджетному фінансуванню окремих об'єктів державної важливості.

Інвестиційними джерелами можуть бути бюджетні, позикові від вітчизняних та іноземних інвесторів (облігаційні позики, банківські та бюджетні кредити) та залучені від вітчизняних та іноземних інвесторів (кошти від продажу акцій, пайові та інші внески фізичних та юридичних осіб). Зовнішні ресурси більш динамічні, та й більш дорогі ніж власні, до яких відносяться позичені кошти у вигляді: довгострокового кредиту, позики за рахунок випуску облігацій, фінансування за допомогою векселя, цільові державні кредити, податкові інвестиційні кредити, прямі інвестиції, грантів та лізинг.

Спосіб фінансування авіапідприємства через випуск облігацій має ряд переваг: даний вид фінансування не потребує додаткового забезпечення; є можливим залучення значних сум на тривалий період та під низький відсоток;

сприяє формуванню публічної кредитної історії; з'являється можливість гнучкого податкового та фінансового планування, можливість управління власним боргом через операції купівлі-продажу власних цінних паперів; дозволяє зберегти структуру власників; за умов значних обсягів запозичень, емісія облігацій дешевше кредитів; витрати по облігаціям можуть бути віднесені на собівартість; більш розвинений вторинний ринок ніж у акцій та векселів [1, С. 51.26-51.29].

Фінансування з допомогою векселя в Україні не розвинуто на достатньому рівні, але має перспективне значення. Досліджуючи такий інструмент фінансування в російських авіаційних підприємствах бачимо, що він набув досить значного розповсюдження, тобто векселі розміщуються безпосередньо в портфелі відповідних банків як застава, але не як публічні займи. Однак варто звернути увагу і на недоліки даного інструменту фондового ринку – необхідності відкритості та прозорості роботи авіапідприємства, де специфіка роботи галузі не завжди приносить привабливі результати її діяльності.

Облігаційні займи схожі на довгострокове кредитування, для їх розміщення необхідні додаткові кошти, але мають можливість залучити кошти інвесторів великих розмірів. В українській законодавчій базі встановлені певні обмеження щодо випуску облігацій, де забороняється використовувати у формуванні та поповненні статутного фонду емітента, покривати збитки господарської діяльності, дозволяється випускати облігації тільки після повної оплати всіх випущених акцій. Тому для успішного розміщення облігацій на ринку цінних паперів авіапідприємству необхідно продемонструвати себе як надійний позичальник, прозору фінансову звітність після аудиторської перевірки, перспективні плани власної діяльності. Інвестиції за допомогою облігацій здійснюються у великі інноваційні проекти, де велика кількість інвесторів випускає облігації [1, С. 51.26-51.29].

Дієвим джерелом залучення іноземних інвестицій для українських авіапідприємств може стати і ринок так званих «єврооблігацій». Та, знову виявляється ряд проблем - вітчизняні компанії, як і раніше, випускають тільки гривневі цінні папери, тобто механізми євробондів виявляються кредитними схемами зовнішнього фінансування. Відкритий доступ українських авіакомпаній до іноземного капіталу через випуск єврооблігацій міг би стати потужним джерелом залучення коштів під низькі відсотки. Ціна на єврооблігації формується в залежності від ціни безризикових цінних паперів (облігації державної позики США) та кредитного спреда (величина маржі), мінімальний обсяг становить 75 млн. дол. США і кількість позичальників є не обмеженою, якими можуть бути інвестиційні банки, різні фонди, біржі тощо. Строк на залучення єврооблігацій є більшим, який досягає терміну до 30 років. Тобто перевагою єврооблігацій є залучення коштів під менший відсоток на більший строк, а також визнання позицій компанії на ринку для подальшого випуску IPO [2, С.68-71].

Інструментами позики для авіаційних підприємств можуть бути не тільки державні облігації, такими можуть виступати кредитні інструменти, ощадні сертифікати тощо. Також використовувати на підтримку інвестиційних

програм та розвиток виробництва в галузі цивільної авіації можуть кошти від державних запозичень.

Державне субсидіювання літакобудівної галузі має велике значення у фінансовій підтримці. Досвід корпорацій «Airbus» засвідчує, що встановлені обмеження прямих державних субсидій згідно підписаній угоді 1992 р. між Євросоюзом та США про торгівлю великими цивільними літаками та одночасно за цією угодою дозволяється стартова допомога у вигляді державних кредитів на старт нових проектів європейських літакобудівних корпорацій. Цей кредит видається як урядова позика з додаванням 1% (у «Airbus» він становить 8%). Загальний обсяг фінансування не перевищує 33% проекту, а графік повернень встановлюється за прогнозами продаж, тобто за умови успішного продажу країна-кредитор отримує додатковий прибуток й бере на себе частину витрат, при провальному проекті кредит списується. Завдяки цьому, у порівнянні з «Boeing», компанія «Airbus» має більше типів і модифікацій літаків.

У свою чергу корпорація «Boeing» має так звані приховані субсидії у вигляді податкових пільг, додаткові вклади та дотації персоналу, компенсації по митним тарифам, гранти на дослідні розробки, де на відміну від європейських кредитів не повинні повертатися.

У космічній галузі України передбачаються фінансові пільги, які з 2002 року є державними капітальними видатками коштів на освоєння серійного виробництва високотехнологічної цивільної продукції, а також передбачено у проектах державного бюджету видатки на відшкодування 50% облікової ставки за користування кредитами, які видають комерційні банки.

Фінансове забезпечення авіабудівної галузі України здійснюється у відповідності до Положення про Державний спеціалізований фонд фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України в міжнародних авіаційних організаціях, у межах коштів, що надходять до спеціального фонду державного бюджету відповідного року, який створюється за рахунок державних зборів, добровільних внесків та інших надходжень згідно з Положенням про цей фонд. Але ці кошти не забезпечують необхідний обсяг для ефективного функціонування та розвитку галузі. Тому вітчизняним підприємствам потрібно знаходити інші додаткові джерела фінансування, тобто користуватися послугами фінансових посередників задля залучення додаткових тимчасово вільних коштів третьої сторони, а також пропонувати послуги для авіапідприємств.

Для розвитку авіаційних підприємств за умов довгострокового кредитування необхідно впроваджувати надання кредитів вітчизняними та закордонними банками під державні гарантії. Допомогою у вирішенні цього питання може стати створення спеціальної фінансово-кредитної установи, яка буде спеціалізуватися саме на авіації. Зразком цьому може слугувати європейське підприємство «Avion Capital Limited», яка створена для надання фінансового лізингу та довгострокових займів. Підприємство обслуговує замовника корпорації «Airbus», якщо вони користувалися фінансуванням виробника при гарантованому фінансуванні придбання літака. Також прикладом може слугувати російська інвестиційна компанія «Авіафінанс». Отже, створення такої фінансово-кредитної установи в Україні може стати досить

значним джерелом забезпечення у фінансових ресурсах замовників авіаційних виробів.

Банківські кредити є найпопулярнішим способом залучення коштів, переважним користувачем якого є аеропорти, які є невід'ємним підрозділом авіаційної інфраструктури України [3, С. 51.79-51.82]. Одним з ефективних джерел інвестування, фінансових інститутів і держави є механізм лізингу, як і в усьому світі реалізується авіаційні вироби з довгим інвестиційним циклом, де як правило ставки дорівнюють 5-6 % річних на 10-15 років. Використання лізингу здійснюється для поповнення і оновлення парків транспортних засобів і технологічного обладнання [4; 5, С.46-54].

Висновки

Державне кредитування під низький відсоток в стратегічно важливі галузі є досить неналагодженим механізмом, напротивагу закордонних авіаційних галузей. А саме цей механізм фінансування може надати значного поштовху для розвитку, який через певний період часу принесе значні прибутки в бюджет. Налагодження механізму податкового інвестиційного кредиту, тобто податок на додану вартість, який дуже обтяжує ввезення закордонної техніки та придбання вітчизняної, має стати досить дієвим інструментом фінансування галузі. Також зазначимо, що сприяння розвитку української авіаційної промисловості може стати податковий вексель на тривалий період. Задля зміцнення фінансових позицій вітчизняних підприємств суттєвим може стати використання кредитного капіталу через партнерство та співробітництво з країнами ЄС та СНД, які взмозі й готові предоставити його авіакосмічній галузі України.

Список літератури

1. Кононова Л.М. Облігації як інструмент інвестування технічного переоснащення авіапідприємств України / Л.М. Кононова, І.О. Селіверстова, О.М. Рибак // Матер. VIII Міжнар. наук.-практ. конф. «АВІА-2007». – Т.3. – К.: НАУ, 2007. – С. 51.26-51.29;
2. Анисимова О.Н. Аналіз переваг та недоліків залучення банківських кредитів та єврооблігацій на міжнародних фінансових ринках / О.Н. Анисимова, Т.Г. Харченко // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. Зб. наук. праць: Вип. 20. – К.: НАУ, 2008. – С.68-71.
3. Юр'єва Т.Г. Практичні аспекти організації фінансового забезпечення діяльності суб'єктів авіатранспортної галузі / Юр'єва Т.Г. // Матер. VIII Міжнар. наук.-практ. конф. «АВІА-2007». – Т.3. – К.: НАУ, 2007. - С.51.79-51.82.
4. Коцепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року. – Режим доступу: <http://www.mintrans.gov.ua>
5. Пономарьов О.В. Закордонний досвід залучення інвестицій підприємствами авіатранспортної галузі / О.В. Пономарьов // Проблеми системного підходу в економіці: Збірник наукових праць: Вип. 21. – К.: НАУ, 2007. – С.46-54.

РОЗВИТОК ІННОВАЦІЙ В УМОВАХ СТАНОВЛЕННЯ ІНФОРМАЦІЙНОГО СУСПІЛЬСТВА

У статті розглядаються питання інноваційного розвитку різних країн. Вона розкриває основні фактори, що лежать в основі інновацій, приділяючи особливу увагу на досвід країн Східної Азії

Сучасний світовий розвиток характеризується низкою взаємопов'язаних процесів. Найперше, він перебуває під впливом процесів глобалізації, що проявляється в посиленні взаємозв'язку і взаємозалежності світу. По-друге, відбувається бурхливий розвиток нових знань, що веде до вдосконалення технологій і застосування знань в усіх галузях господарювання, що дало підстави говорити про розвиток «економіки знань». Саме знання перетворюються у безпосередню продуктивну силу суспільства і країни, що мають успіхи в наукових розробках та впровадженні інновацій, стають лідерами в глобальній конкуренції.

В умовах глобалізації економіки інвестиції в наукові дослідження і розробки перетворюють знання в найважливіший фактор виробництва, відносно зменшуючи значення традиційних факторів економічного зростання – капіталу, трудових і природних ресурсів. Глобалізація стимулює технічний прогрес завдяки конкуренції й економічним стимулам, властивим глобальним ринкам, а також завдяки об'єднанню світових фінансових і наукових ресурсів. Тому сучасний технологічний прогрес відрізняється більш високими темпами і більш фундаментальним характером. Сучасні технологічні перетворення, тісно переплетені з глобалізацією, спільно формують нову парадигму світового розвитку.

В міжнародній практиці для визначення інноваційного розвитку країн застосовується низка показників. Так, з 2007 року подібні дослідження проводяться Міжнародною бізнес-школою INSEAD і Всесвітньою організацією інтелектуальної власності (World Intellectual Property Organization, WIPO), які надають найбільш повний комплекс показників інноваційного розвитку по різних країнах світу. У 2012 році серед 141 досліджуваної країни, які в сукупності виробляють 99,4% світового ВВП і в яких проживає 94,9% населення планети, світовими лідерами за рівнем інноваційних можливостей і результатів стали Швейцарія, Швеція та Сінгапур. За ними йдуть Фінляндія, Великобританія, Нідерланди, Данія, Гонконг, Ірландія і США [1].

Регіональними лідерами в області інновацій стали наступні країни: Швейцарія в Європі, США в Північній Америці, Сінгапур в Південно-Східній Азії та Океанії, Ізраїль в Північній Африці та Західній Азії, Чилі в Латинській Америці і Карибському басейні, Індія в Центральній та Південній Азії, Маври-

кій в Африці на південь від Сахари. Серед країн з низьким рівнем доходу лідером стала Кенія. Серед країн колишнього СРСР лідирує Естонія.

Світовий досвід свідчить, що успішність економіки пов'язана, як з наявністю інноваційного потенціалу, ресурсів та умов для впровадження інновацій (Innovation Input), так і практичних результатів впровадження інновацій (Innovation Output). Стосовно інноваційного потенціалу можна відмітити пріоритетність людських ресурсів, фахівців і науковців, що є носіями знань, вмінь та інформації. Для формування наукового потенціалу важливе значення має державна політика у сфері освіти і підготовки кадрів, про що свідчать витрати на освіту. Так, найвищі рівні цих витрат мають: Данія – 8,7% ВВП, Кіпр – 7,9%, Ісландія – 7,8 %, Швеція і Норвегія – 7,3%, Нова Зеландія – 7,2%, Фінляндія – 6,8%, Бельгія – 6,4 %, Франція – 5,9%, Ізраїль, Мальта та Португалія – 5,8% [2]

При цьому варто враховувати не лише освітній рівень населення, але й рівень розвитку людських ресурсів, що характеризує Індекс людського розвитку. За цим показником світовими лідерами є Норвегія, Австралія, США, Нідерланди, Німеччина, Нова Зеландія, Ірландія, Швеція, Швейцарія, Японія. Можна відмітити, що країни які є лідерами за розвитком людських ресурсів, посідають лідируючі позиції і за показниками інноваційного розвитку.

Для забезпечення інноваційного розвитку вирішальною є роль держави як у фінансуванні, так і в стимулюванні наукових досліджень і розробок, а також в підтриманні синергії від співробітництва між університетськими і державними дослідними центрами. Зараз державні витрати на НДДКР у країнах, що є лідерами інноваційного розвитку, варіюють від 3,8% ВВП у Фінляндії, 3,6% у Швеції, 3,4% у Японії та Кореї, 3,0% у Данії до 2,8% у США і Німеччині та 1,8% у Великій Британії [2].

Україна витрачає на НДДКР 0,9% ВВП та посідає в загальному рейтингу за показниками інноваційного розвитку 63 місце. Сильні сторони в забезпеченні інноваційного розвитку в Україні пов'язані з розвитком знань (30 місце), якістю людського капіталу (48 місце), розвитком бізнесу (51 місце). Водночас заважають розвитку інновацій недосконалі інститути (117 місце), нерозвинена інфраструктура (98 місце) і результати творчої діяльності (83 місце).

Світовий досвід свідчить, що країни, які надали пріоритетності технологічним новаціям, змогли досягти успіхів в соціально-економічному розвитку та в глобальній конкуренції. Адже впровадження інновацій впливає на технологічний розвиток країн, створення робочих місць у високотехнологічних галузях, забезпечення конкурентоспроможності продукції на світових ринках, підвищення доходів працюючих та добробуту громадян.

Особливо помітні ці успіхи в країнах Південно-Східної Азії, які виходять в лідери інноваційного розвитку, – Малайзії, Таїланді, Індії та Китаї. Так, станом зараз Китай забезпечує понад 26% світового експорту офісного та телекомунікаційного обладнання, а інші країни Азії – ще понад 33%, у т.ч. Сінгапур – 7,3%, Республіка Корея – 5,8%, Китайський Тайвань – 4,7%, Малайзія – 4,3%. Частка Китаю в світовому експорті обладнання для електронної обробки даних та офісної техніки становить 34,0%, Сінгапур – 5,4%, Малай-

зії – 4,6%, Таїланду – 3,4%, а загалом на провідні країни Східної Азії (за виключенням Японії) – 53,9%. У світовому експорті інтегральних схем та електронних компонентів список країн-лідерів очолював Сінгапур (17,5%), за яким слідували Китайський Тайвань (12,3%), Китай (11,4%), Республіка Корея (7,6%), Малайзія (7,5%) та інші країни Східної Азії, на які в цілому припадало 61,5% [3].. Успіхи в інноваційному розвитку країн Південно-Східної Азії обумовлені тим, що вони в останні десятиріччя здійснили значні державні інвестиції в освіту, сферу НДДКР, а також на соціальні програми, найперше, розвиток освіти і кваліфікації.

В умовах розвитку інформаційного суспільства для різних країн світу відкривається перспектива ефективного соціально-економічного розвитку. Ті країни, які візьмуть на озброєння такі нематеріальні чинники, як знання, інформація і творчий підхід, будуть лідерами в новому столітті. Саме розвиток людського потенціалу і технологічного прогресу можуть бути взаємодоповнюючими і взаємно зміцнюючими процесами, котрі стимулюють підйом всього суспільства. Навпаки, втрата позицій у сфері людського капіталу означає і втрату перспектив нарощування конкурентоспроможності нації на світовому рівні. В глобальній конкуренції переможуть нації, які будуть лідерами в розвитку людського капіталу.

Список літератури

1. INSEAD and WIPO. The Global Innovation Index 2012: Stronger Innovation Linkages for Global Growth. – Fontainebleau: INSEAD, 2012. – P. XVIII–XIX.
2. Возвышение Юга: человеческий прогресс в многомерном мире. – UNDP. Human Development Report 2013. – С. 165-185.
3. World trade Organization. International Trade Statistics 2010. – Geneva: WTO, 2010. – P. 77– 95.

СТАНОВИЩЕ АВІАТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ В АФРИЦІ

Анотація. В статті розглядається сучасне становище авіатранспортної галузі в Африці, її досягнення та недоліки, а також перспективи міжнародного співробітництва з країнами Африки в цьому секторі. Висувається припущення про доцільність розвитку міжнародного співробітництва України з країнами Африки шляхом збільшення поставок українських літаків авіакомпанії ANTONOV до них, а також залучення українських авіаперевізників для забезпечення авіарейсів в межах Африки.

Одна з головних галузей сучасної економіки, яка надає їй глобалізованого характеру, – авіатранспорт – набула особливого розвитку за останні десятиліття. Саме завдяки їй суттєво скоротився час подорожей, і з цим, умовно кажучи, відстані між країнами.

Важливим авіатранспорт є не тільки у розвинутих країнах, які відрізняються динамізмом і особливою активністю у веденні господарських справ, а й також у регіонах, де економічний розвиток відбувається за іншим сценарієм. Їх експорт залишається поки мало диверсифікованим, проте завдяки величезним природним ресурсам вони мають серйозний потенціал для розвитку, і тому інвестори виявляють до них високу зацікавленість. До таких відносяться африканські країни. Авіатранспорт у них, як і в усьому світі за останні десятиліття, мав міцний поштовх для розвитку. Проте для його удосконалення в Африці існують проблеми.

Враховуючи те, що авіатранспорт є однією з найважливіших галузей сучасного світового господарства, від якої суттєво залежить рівень залучення країни до міжнародного поділу праці, в даній статті пропонується розглянути існуючі проблеми для просування авіатранспортної галузі в Африці, шляхи їх подолання, а також її перспективи на континенті та можливості розвитку міжнародного співробітництва.

Через велику віддаленість і поганий стан дорожньої та залізничної інфраструктури повітряний транспорт в Африці є особливо важливим для розвитку бізнесу та туризму [1]. Фінансування авіатранспортної галузі в Африці зростає [2], що на перший погляд мало б мати результатом її розвиток на континенті. Проте цьому заважають проблеми управління та лібералізації повітряного простору, технічного та висококваліфікованого кадрового забезпечення, високі авіа податки та збори, поганий стан інфраструктури аеропортів.

Необхідність вирішення проблеми управління повітряним простором в Африці обумовлена встановленням нових правил стосовно безпеки та захищеності ІКАО [1], і, що особливо важливо, потребою створення справедливих умов для конкуренції.

Важливість для конкуренції встановлення регулюючих правил авіа простору в африканських державах усвідомили по суті одразу після здобуття незалежності. Тому у 1988 р. Африканський Союз у столиці Кот-д'Івуару

Ямусукро прийняв Декларацію Ямусукро стосовно співробітництва між авіакомпаніями та інтеграції. Згодом у 1999 р. на основі Декларації Ямусукро було прийняте Рішення Ямусукро про лібералізацію доступу до ринку повітряних транспорту в Африці між державами-членами [3, р. 26-29]. Проте, доступність між африканськими країнами досі далека від відкритості. Деякі з них вагалися відкрити свій повітряний простір для конкуренції з іноземними значно більш просунутими авіакомпаніями. Деякі, такі як Ангола та ДРК, не є повністю ліберальними в сенсі надання дозволу для вільного оперування у своєму повітряному просторі. Це обумовлено тим, що африканські країни вже зазнавали втрат через несправедливі умови конкуренції [2], і не хочуть повтору негативного досвіду. Тому регулюючі правила в Африці орієнтовані на захист національних перевізників, а не на лібералізацію. Через такий стан регулювання вони мають більше переваг для зростання, а це гальмує конкуренцію між авіакомпаніями [2].

Для того, щоб уникнути несправедливої конкуренції африканські країни вводять різні обмеження. Найбільш суворі обмежувальні системи мають країни, які розташовані на півдні Африки найближче до ПАР. Зокрема, у Мозамбіку іноземним авіаперевізникам надається посадкових місць стільки, на скільки є надлишок у національних перевізників з певним часовим розподілом. Наприклад, на тиждень певній авіакомпанії може бути наданий дозвіл на 2000 посадкових місць, а ці місця авіакомпанії потрібно розділити на кожний день самостійно [2]. Стриманість у відкритті авіа простору іноземним авіакомпаніям все більше проявляється у Південноафриканської спільноти розвитку (САДК) (англ. – The Southern African Development Community – SADC), через те що вона потроху наближається до насиченості по кількості авіакомпаній, і уряди її держав-членів мають бажання захистити національних перевізників [2].

Стриманість у відкритості повітряного простору можна побачити через статистичні дані. Так, з 2002 по 2012 р. кількість нових авіарейсів всередині Африки склала 623, а за її межі – 538. З них переважна більшість орієнтована на Європу – 407, значно менше до Близького Сходу – 91, Азії – 22, Північної Америки – 10, Латинської Америки – 5, південно-західної частини Тихого океану (Австралія та ін.) – 3 [4, р. 6]. У 2013 р., за прогнозами африканського експерта з управління повітряним простором Н.Матіня (Norman Mathinya), очікується, що повітряний рух навколо Центральної Африки та в Африці на південь від Сахари (або у підсахарській Африці) зросте на 12%, а міжнародні рейси до Африки – на 6% [1].

В країнах Африки усвідомлюють необхідність встановлення ринкових правил для лібералізації. Їх уряди розуміють, що користь від протекціоністських заходів на своєму авіаринку є незначною і сумнівною для розвитку [3, р. 172]. До таких країн, зокрема, відносяться члени САДК та Східної Африки. Зараз вони зосереджують свою увагу на питаннях конкуренції та регуляторній системі, щоб забезпечити справедливі умови конкуренції при відкритості ринку [2]. На сьогодні приблизно дві третини країн Африки мають намір втілити Рішення Ямусукро (від 1999 р.). І воно потроху втілюється. В плані кількості партнерів це відбувається, головним чином, не на багатосторонньо-

му, а на двосторонньому рівні в деяких випадках це наближається до регіонального рівня як у COMESA на південному сході Африки та SADC на півдні, а в плані навантаження програмного курсу це відбувається, переважно, на операційному рівні, а не як державна програма. Особливо позитивний ефект від втілення Рішення Ямусукро полягає в тому, що воно сприяє інтеграції в Африці [3, р. 172-173].

Інший чинник, який гальмує розвиток авіатранспортної галузі в Африці, є підвищення вартості пального, зростання авіаційних податків [1] та зборів в аеропортах, які є значно вищими, ніж в середньому у світі. Це робить її менш конкурентоздатною у порівнянні із іноземними авіакомпаніями [5].

В Африці вже відмічено тенденцію збільшення пасажиропотоку, але користь від цього для авіакомпаній буде в тому разі, якщо уряди африканських країн стимулюватимуть їх цілеспрямоване зростання, щоб вони перетворювались на великих операторів. Для цього необхідно зменшити збори в аеропортах, інші виплати і вартість пального, щоб це дозволило африканським авіакомпаніям зростати подібно мегаперевізникам Європи та США і отримувати користь від зростаючого авіатранспортного ринку в Африці [5]. Разом з цим, для підвищення конкурентоздатності в Африці доцільно створити багатонаціональні конкурентоздатні компанії. Вони зможуть підсилити їхні позиції у конкуренції з іноземними перевізниками, і матимуть важливе значення особливо для таких країн Африки, які на стільки бідні, що не мають можливості заснувати свої власні авіалінії. Невирішеність цих економічних проблем, які негативно впливають на конкурентоздатність африканських авіакомпаній, лякає африканські уряди, і як наслідок це заважає лібералізації повітряного простору Африки [2]. Тому ці питання потрібно вирішити, щоб вони не заважали розвитку конкуренції. При тому, для підсилення конкурентних позицій при створенні багатонаціональних компаній регіональним партнерам доцільно домовитись про уніфікованість повітряних операцій [4].

Крім проблеми лібералізації авіа простору та високих авіаційних податків, зборів та цін на пальне, розвитку авіатранспортної галузі в Африці заважає нерозвинута інфраструктура аеропортів. Вони залишаються невеликими, не відповідають зростаючим пасажиропотокам, погано обладнаними, багато з них не в змозі забезпечити транзит пасажирів між аеропортами. Практично їм всім бракує обслуговування, яке б об'єднувало надійні інформаційні технологічні платформи для оброблення даних по всіх пасажирях та багажу [4, р. 3].

Окрім вищезазначеного, очікуване зростання попиту на повітряний рух в Африці має бути підтримане підвищенням рівня підготовки фахівців та технічних співробітників у цій галузі [1].

Необхідно зазначити, що деякі країни Африки все ж зробили певний прогрес у розвитку своєї авіації, це – Нігерія та Кенія, а ПАР вже стабільно відповідає високим вимогам конкуренції і є найбільш розвинутим авіаринком в Африці [4, р. 6]. Це відбувається завдяки, головним чином, розвитку економіки в цих країнах, і особливо туризму [4, р. 18-27]. Air Nigeria (колишня Virgin Nigeria) з партнерами із США та Східної Африки має розроблені правила розподілу використання руху нафтопродуктів від нафтопереробних заводів на півдні країни. Компанія Kenya Airways, яка повсюдно вважається як один з

провідних операторів у підсахарській Африці, у червні 2010 р. стала повним членом SkyTeam Alliance (другий за розміром альянс авіаперевізників, створений 22 червня 2000 р., об'єднує 19 авіакомпаній з 4-х континентів). Найбільш потужною авіакомпанією у Південній Африці є South African Airways, вона відрізняється низькими цінами на внутрішні авіарейси, встановила зв'язки з Airlink (південноафриканська регіональна авіакомпанія, створена у 1995 р., перший авіаперевізник країни, яка побудувала власну маршрутну мережу між невеликими населеними пунктами та великими аеропортами ПАР) та South African Express (південноафриканська регіональна авіакомпанія, створена у 1994 р., незалежний авіаперевізник). У 2011 р. прибутки Kenya Airways склали 988 млн. дол. США із зростанням у 21,3% у порівнянні із 2010 р., а South African Airways – 2,7 млрд. дол. США із зростанням 2% у порівнянні із 2010 р. [4, р. 4].

З 2002 по 2012 р. у розподілі авіаринку всередині африканського континенту частка South African Airways хоч і суттєво зменшилась з 27 до 14%, проте залишається домінуючою у порівнянні з усіма іншими африканськими авіаперевізниками. Ті з них, які прогресують, потроху розширюють свою діяльність на цьому ринку. Зокрема, за цей же період серед перших десяти за потужністю пасажиропотоку збільшили свою присутність вказані вище Kenya Airways з 7 до 8% (обіймаючи у 2012 р. третю позицію серед усіх африканських авіакомпаній на внутрішньому авіаринку Африки), Air Nigeria з 0 до 4%, Aerocontractors (також нігерійська авіакомпанія) з 0 до 5%, Ethiopian Airlines з 6 до 8%, South African Express з 0 до 5% [4, р. 12].

Деякі країни світу усвідомили потенціал підсахарської Африки та її перспективність для інвестування. Наприклад, Китай, намагаючись отримати доступ до природних ресурсів Африки, розробляє нові торгові шляхи на континент. В свою чергу, азіатська група стає привабливим бізнесовим напрямком для африканських підприємців. Вони мають серйозні наміри експортувати товари на свій континент з другої за обсягами у світі економіки [4, р. 4].

Серед азіатських авіакомпаній, які активно виходять на африканський авіаринок, можна відмітити такі національні авіакомпанії як Etihad Airways з ОАЕ та Royal Jordanian з Йорданії. Завдяки їхньому входженню разом з Нігерською компанією Air Niamey обсяг пасажиропотоку Нігерії за перші півроку 2012 р. у порівнянні з таким же періодом у 2011 р. зріс на 21% з 4,67 млн. чол. до 5,65 млн. чол. [4, р. 6]. Також позитивно проявляє свої потужності в Африці Qatar Airways, яка разом з South African Airways у 2012 р. почала працювати у Руанді, у якій завдяки приходу цих авіакомпаній пасажиропотік за перші півроку 2012 р. у порівнянні з таким же періодом 2011 р. зріс майже у 2 рази зі 184,82 тис. чол. до 323,21 тис. чол. [4, р. 7].

Особливістю авіаринку зв'язку Африки із світом за останні 10 років спостерігається тенденція зменшення присутності великих компаній, які традиційно тут домінували, і поступова експансія менших конкурентів з більш дешевими цінами за перевезення, які впевнено займають вільні ніші для операцій. Так, з 2002 по 2012 р. на цьому напрямку зменшилась частка європейських авіакомпаній Air France з 17 до 10%, British Airways з 7 до 4%, KLM-Royal-Dutch Airlines з 5 до 3%, Lufthansa German Airlines з 4 до 3%, а також

африканських Egyptair з 16 до 14%, Air Algerie з 10 до 6%, Tunis Air з 10 до 6%, South African Airways з 9 до 4%. За цей же період на цьому ринку збільшилась частка трьох компаній з прогресивних країн Близького Сходу – Emirates Airlines з 2 до 7%, Qatar Airways та Turkish Airlines з 1 до 3% кожна; двох африканських – Royal Air Maroc з 8 до 11%, Ethiopian Airlines з 2 до 4%, а також європейських – ірландської Ryanair з 0 до 4%, французької Aigle Azur з 0 до 4%, британських easyJet з 0 до 4% та Thomson Airways з 0 до 3% [4, р. 13]. В цілому з 2002 по 2012 р. частка основних авіаперевізників на авіаринку зв'язку Африки із світом зменшилась з 92 до 86%, а частка перевізників з низькими цінами відповідно збільшилась з 8 до 14% [4, р. 14]. Для порівняння в Європі частка перевізників з низькими цінами складає 40%, а в США – 30%, тобто в Африці їх частка є ще значно меншою, проте темп зростання їх пасажиропотоку в середньому за цей період є значно більшим, і складає 16%, в той час як у основних перевізників в Африці він складає 5% [4, р. 15].

Серед компаній виробників авіатранспорту на африканському ринку авіа флоту домінують американські BOEING та CESSNA. У 2012 р. їхні частки складали відповідно 17 та 13% ринку. Конкуренцію на цьому ринку їм складає європейська компанія AIRBUS, хоча її частка є меншою – 10%. Інші авіа будівельники по поставках авіа флоту на африканський ринок суттєво відстають. Серед них до компаній, які можна відмітити, відносяться бразильська компанія EMBRAER – на цьому ринку вона займає 4%, по 3% займають французька компанія Dassault Falcon, американська корпорація GULFSTREAM та українська компанія ANTONOV, по 2 % займають канадська компанія BOMBARDIER та американська компанія DOUGLAS. Різні інші компанії на цьому ринку займають 43% [4, р. 17].

В цьому переліку необхідно звернути увагу на те, що по поставках літаків на африканський ринок українська компанія ANTONOV замає лише 3%. Враховуючи вищезазначену тенденцію зростання авіаринку Африки як на внутрішніх рейсах, так і на міжконтинентальних, що говорить про зростання потреб африканських країн у розширенні своїх авіапарків, на нашу думку, українському виробнику доцільно розглянути питання стосовно збільшення поставок своїх літаків на африканський ринок.

Висновки

Авіатранспорт в африканських країнах активно розвивається, не дивлячись на різні перешкоди. Основними проблемами, які цьому заважають, є не повна урегульованість користування авіа простором Африки, високі авіа податки і збори, ціни на паливе, недостатній рівень технічного обслуговування галузі, включаючи технічну обробку даних про пасажирів та багаж, а також нерозвинута інфраструктура аеропортів. Головна тенденція авіаринку Африки є зменшення частки великих авіакомпаній, яка заміщається малими авіакомпаніями з низькими цінами на авіаперевезення.

Україні доцільно розглядати авіа ринок Африки для розширення міжнародного співробітництва, що повинно сприяти її більш глибокому залученню

до міжнародного поділу праці. Це може здійснюватись в першу чергу, шляхом збільшення поставок літаків авіа компанії ANTONOV до африканських країн. Щодо забезпечення авіаперевезень в Африці, то враховуючи потужності українських авіакомпаній, можна припустити, що найбільш реальним таке співробітництво може бути для авіаперевізів в межах Африки.

Список літератури

1. Vermeulen A. African aviation industry growing // Engineering News. – 25th of January 2013. – [режим доступу:
<http://www.engineeringnews.co.za/article/african-aviation-industry-growing-2013-01-25>]
2. Mokgata Z. Africa Aviation Seeing Strong Growth // Financial Mail. – 13th of February 2013. – [режим доступу:
<http://www.fm.co.za/economy/2013/02/13/africa-aviation-seeing-strong-growth>]
3. Schlumberger Charles E. Open Skies for Africa. Implementing the Yamoussoukro Decision. – The World Bank. – 2010. – 238 P.
4. Africa Aviation Market Analysis. – OAG Market Intelligence. – July 2012. – 27 P.
5. Oyuke J. High taxes stalling Africa's aviation growth // Standard Digital. – 22nd of November 2012 – [режим доступу:
http://www.standardmedia.co.ke/?articleID=2000071207&story_title=Kenya-High-taxes-stalling-Africa%E2%80%99s-aviation-growth]

В.М. Гримайло, С.Д. Бойко
(Національний авіаційний університет, Україна, м. Київ)

РОЗВИТОК ЛЮДСЬКОГО ПОТЕНЦІАЛУ ЯК ГЛОБАЛЬНА ПРОБЛЕМА СВІТОВОЇ ЕКОНОМІКИ

У статті показано, що в міру розвитку суспільства можуть виникати і вже виникають нові глобальні проблеми, до розряду яких почали відносити проблему освоєння і використання ресурсів Світового океану, освоєння і використання космосу, забезпечення розвитку людини та її потенціалу.

Глобалізація господарської діяльності призвела до того, що на механізм світового господарства все більш помітний вплив стали чинити проблеми, про які світове співтовариство вперше заговорило ще на початку 70-х років XX ст.. Ці проблеми отримали назву глобальних, а в науковий звичай був введений термін «глобалістика» як специфічний напрям міжнародних економічних досліджень.

Більшість вчених погоджуються з тим, що, не дивлячись на всю багатоманітність глобальних проблем, вони мають загальну специфіку, яка виділяє їх на фоні інших проблем світової економіки. Така специфіка глобальних проблем полягає у тому, що вони мають ряд загальних ознак: носять загальносвітовий характер; загрожують людству серйозним регресом в умовах життя і подальшому розвитку продуктивних сил; потребують негайного і невідкладного вирішення; взаємопов'язані між собою; для свого вирішення потребують спільних дій всього світового співтовариства.

Виходячи із вище перерахованих ознак, глобальні проблеми можна поділити на три сфери дії. До першої сфери належать проблеми, які виникають у процесі взаємодії природи та суспільства, до другої – проблеми суспільних взаємовідносин, до третьої – розвиток людини і забезпечення її майбутнього.

В основі ряду глобальних проблем знаходяться процеси постіндустріалізації з підвищеною увагою до людини (людському капіталу, людському потенціалу). Проблема людини та її майбутнього вчені розглядають як глобальну проблему, в якій концентруються та посилюються всі інші проблеми людського співіснування¹.

Людський потенціал – це міра втілення у людині природних здібностей, таланту, а також накопичення знань, умінь, досвіду, рівня освіти, кваліфікації, інформації, фізичного і психологічного здоров'я, духовного багатства, всебічної мобільності та здатність їх приносити дохід і підвищувати продуктивність праці.

Як показує сучасний світовий досвід, розвиток економіки будь-якої країни і світової економіки в цілому визначається її людським потенціалом, тобто трудовими ресурсами і, головне, їх якістю. А вона проявляється, у першу чергу,

¹ Міжнародна економіка. Підручник / За ред. А.П. Румянцева. – К., 2003. – Стор 430.

у вигляді кваліфікації і трудової етики, моралі. Оскільки з розвитком технологічного способу виробництва робоча сила перестає бути лише фактором виробництва, згідно із сучасною теорією конкурентних переваг, людський потенціал – найістотніше надбання кожної нації, оскільки саме він, а не ресурси й технології та матеріальні цінності є головною рушійною силою економічного зростання.

На формування і розвиток людського потенціалу все більший вплив має інтернаціоналізація господарського життя людства. Знання, уподобання і естетичні уявлення, завдячуючи сучасним засобам зв'язку, телекомунікацій і транспорту, розповсюджуються з нечуваною швидкістю. Вони утворюють новий складний, досить часто суперечливий сплав з традиціями і цінностями, що існують в національному суспільстві, породжують матеріальні і культурні основи явищ, які називають «сучасним способом життя», «сучасною технологічною цивілізацією».

Кінець XX – початок XXI ст. характеризувався посиленням процесу глобалізації економіки, суть якого – перетворення людського потенціалу на найважливіший ресурс розвитку й дедалі більша соціалізація самого розвитку, спрямована на всебічне поліпшення умов доступу кожної людини до благ цивілізації та розширення можливостей її самореалізації. Глобалізація економіки висуває нові вимоги до технологій виробництва й загострює проблеми міжнародної конкуренції, що висуває, в свою чергу, нові вимоги до людини і потребує нових вкладень у збереження й розвиток людського потенціалу. Тому у багатьох країнах перевага надається соціальній політиці, адже в глобальній конкуренції переможуть нації-лідери розвитку людського потенціалу.

Крім цього, зміна умов і характеру праці у повсякденному житті при переході до постіндустріального суспільства призвели до розвитку двох, здавалось би взаємопротилежних і, водночас, взаємозалежних тенденцій. З одного боку – це все більш зростаюча індивідуалізація трудової діяльності, а з іншого – необхідність наявності навичок до праці в колективі для вирішення складних виробничих або управлінських задач методом «мозкового штурму».

Зміни в умовах праці висувають на сьогоднішній день цивілізаційного розвитку технологічної системи підвищені вимоги не тільки до рівня освіти, кваліфікації працівника, але і до фізичних якостей людини, які значною мірою визначають його здатність до праці. На процеси відтворення людського потенціалу важливий вплив чинять такі фактори, як збалансоване повноцінне харчування, житлові умови, стан навколишнього середовища, економічна і політична стабільність, стан охорони здоров'я та ін..

Ключовими елементами кваліфікації робочої сили сьогодні виступає рівень загальної і професійної освіти. Визнання значення загальної і професійної освіти, збільшення терміну навчання призвели до усвідомлення того, що рентабельність асигнувань у працівника перевищують прибутковість вкладень у фізичний капітал. Але, як показує досвід Японії і Південної Кореї, які, приділивши належну увагу організації освіти, досягли видатних успіхів як у навчанні населення, так і в економічному зростанні. Подовження шкільної освіти лише на

один рік сприяло в Південній Кореї підвищенню заробітної плати на 10%, а також збільшення виробництва сільськогосподарської продукції на 2%².

Освіта сприяє підвищенню продуктивності праці і розвитку економіки в цілому, оскільки більш освічені працівники та службовці легше сприймають нову інформацію і ефективніше використовують раніше не відомі засоби виробництва і нові технологічні процеси. У зв'язку з цим затрати на освіту і професійну підготовку, а також охорону здоров'я, отримали назву «інвестиції в людину» і розглядаються в нинішніх умовах не як невиробниче споживання, а як один із найбільш ефективних видів капіталовкладень. Затрати на освіту наприкінці ХХ ст. склали в США більше 5% ВВП, в Японії і Росії – біля 4%, в Канаді, Фінляндії, Новій Зеландії та Ізраїлі – понад 7%, у Швеції, Данії – 8%; тоді як в Україні в 2011 році витрачалось з бюджету лише 0,29% ВВП, а з урахуванням позабюджетних виплат – 0,73% ВВП. Мінімальний рівень інвестицій, необхідний для відтворення науки, має бути на рівні хоча б 0,9% ВВП. Як наслідок, Україна за роки незалежності за показником науково-технічного потенціалу опустилась з 9-ї на 52-у позицію у світі. Звідси випливає, що надважливою задачею, як для уряду України, товаровиробників, так і самих працівників, повинні бути навчання і розвиток кожної окремої людини для того, щоб вона могла (при найбільш сприятливих темпах роботи і максимальній продуктивності) давати працю найвищої якості і при цьому таку, до якої вона найбільш схильна за своїми природніми здібностями.

Одним із показників кваліфікаційного рівня виступає середня загальна кількість років навчання у початковій, середній і вищій школах. У США він складає в нинішніх умовах 16 років, в Німеччині – 14,5 років. Проте є країни і регіони планети з досить низьким рівнем освіти. За оцінкою Міжнародного банку реконструкції і розвитку (МБРР), у Західній Африці цей показник складає близько двох років, у країнах Тропічної Африки – менше трьох років, у Східній Африці – близько чотирьох років, тобто не перевищує термін навчання у початковій школі.

Тому перед світовою спільнотою в системі освіти стоїть завдання – ліквідувати неписьменність. В останні десятиліття рівень неписьменності у світі знизився, але число неписьменних зросло. Більша частина неписьменних припадає на країни, що розвиваються. Так, у Африці і Південній Азії неписьменні складають більше 40% дорослого населення.

Висновки

Світовий економічний і політичний розвиток на початку ХХІ ст. приніс розуміння того, що набір глобальних проблем не є чимсь нескхильним до змін. З плином часу змінюється наповнення і розуміння старих глобальних проблем, визнається поява нових, що переростають у глобальні, до яких відноситься і людський потенціал, який стане основою істотних структурних зрушень і значного підвищення конкурентоспроможності національної економіки.

² Соколенко С.І. Глобалізація і економіка України. – К., 1999. – С. 405-406.

ФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ ІНВЕСТИЦІЙНИМИ ПРОЕКТАМИ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

Реалізація інвестиційної політики сприяє підвищенню ефективності використання інвестицій, що надає інвестиційному процесу передбачуваного і керованого характеру. Вона направлена на поліпшення інвестиційного клімату в економіці, формування системи стимулювання вітчизняних і іноземних інвесторів, забезпечення правової стабільності інвестиційного процесу.

Інвестиційна політика в різних галузях економіки формується, виходячи з державної політики в інвестиційній сфері з урахуванням ряду чинників міжнародного, економічного, науково-технічного, екологічного та соціального характеру. До них відносять, зокрема, такі: динаміка реальної потреби економіки в певних видах ресурсів; зміна попиту і пропозиції на продукцію добувних галузей промисловості на внутрішньому і світовому ринках; об'єми вітчизняних і іноземних інвестицій; вплив інвестицій на економічне зростання.

Приданню економіці інвестиційного характеру і орієнтація її на перехід до нової якості економічного зростання передбачає перехід від екстенсивного використання ресурсного потенціалу країни до інтенсивного, заснованого на максимально можливому використанні постійно діючих чинників економічного зростання, насамперед тих, що виникають завдяки інвестиційним проектам, що використовуються при технічному переозброєнні і модернізації основних фондів.

Формування системи управління інвестиційними проектами зумовлене особливостями інвестиційної діяльності на сучасному етапі розвитку економіки і сучасною парадигмою управління економікою, що відображає об'єктивні потреби в побудові нової системи управління в інвестиційній сфері діяльності.

Сучасна парадигма управління включає таку систему поглядів на управління економікою:

- гнучке поєднання методів ринкового регулювання з державним управлінням;
- формування і функціонування ринкових господарських суб'єктів як відкритих, економічно самостійних, соціально-орієнтованих економічних систем;
- саморегулювання та перехід до поліцентричної системи господарювання;
- поєднання методів економічного заохочення адміністративних методів управління.

Останнім часом все більшої уваги приділяють системному аналізу як науковому інструменту для вивчення найбільш складних явищ і процесів, що розвиваються за законами цілісних функціональних систем. Принцип систем-

ності виступає при цьому необхідним методологічним засобом і формою вираження постійно зростаючої складності економічної системи.

Системний підхід дозволяє розробити основні принципи, на базі яких стає можливим не тільки визначення оптимального напрямку економічного зростання, але й впровадження основних результатів теорії оптимального планування в господарську практику.

Системний підхід стає необхідним і при вирішенні окремих, порівняно складних проблем розвитку економіки, зокрема, при розробці інвестиційних програм та проектів.

Визначення структури і динаміки розвитку основних галузей промисловості в регіонах з високим природно-сировинним потенціалом тісним чином пов'язане з пошуком оптимального режиму експлуатації будь-якого типу ресурсів. Раціоналізація способів і технологій використання основних видів ресурсів стає відповідальним етапом побудови регіональних програм розвитку.

Виділення відносно замкнених ресурсоексплуатуючих підсистем дозволяє представити даний етап у вигляді сукупності окремих завдань, вирішення кожної з яких допускає власні прийоми та техніку моделювання.

При системному підході в процесі розробки довгострокових комплексних ресурсно-цільових програм виділяються три основні функції:

- визначення найближчих і кінцевих цілей функціонування економіки регіону,
- розподіл виробничих об'ємів, необхідних для реалізації програми,
- визначення шляхів, способів і засобів для досягнення поставлених цілей.

В основі такої програми повинна лежати наукова концепція економічного зростання регіону, яка визначає генеральний напрям формування його господарського комплексу і найважливіші програмні цілі на період, що прогнозується. При розробці інвестиційних програм необхідно виходити з певних положень загальної концепції розвитку економіки регіону. Досягнення максимального економічного ефекту передбачає забезпечення випереджальних темпів освоєння ресурсної бази. Міра цього випередження на кожний період промислового освоєння потребує спеціального техніко-економічного обґрунтування.

Неодмінною умовою високих темпів економічного зростання основних галузей господарства є прискорена науково-технічна підготовка використання ресурсів, створення виробничої і соціальної інфраструктури. При цьому необхідно передбачати як в основних галузях, так і в допоміжних галузях промисловості більш високі темпи економічного зростання за рахунок використання інвестицій, що спрямовуються на модернізацію виробництва на базі новітньої техніки та інноваційних технологій, прогресивних методів організації і управління виробництвом, в найбільшій мірі відповідних соціально-економічним умовам даного регіону.

Концепція розвитку економіки формулює стратегію і тактику освоєння ресурсів та комплексного розвитку економіки регіону. Стратегія визначає основний напрям, за яким спрямовується розвиток економіки регіону в період, що прогнозується на базі освоєння його ресурсної бази і на якому вигідніше

усього зосередити інвестиційні ресурси і зусилля для досягнення поставлених програмою цілей. Тактика визначає ті шляхи, форми й засоби використання ресурсів регіону і розвитку його економіки, які відповідають конкретним соціально-економічним умовам і особливостям розвитку регіону в даний період часу та створюють найбільш сприятливі передумови для досягнення максимального економічного ефекту.

Програма розробляється на базі довгострокового прогнозу розвитку економіки регіону. Основою цього прогнозу є економічний прогноз, що включає, насамперед, прогнозування впливу тих результатів інвестиційної діяльності, які визначають в період, що прогнозується, досягнення поставлених цілей. Мета прогнозного опрацювання - визначити можливу напрям економічного зростання на основі модернізації і оновлення техніки і технології в конкретних умовах даного регіону. Розробка прогнозів в рамках економічного програмування проводиться за допомогою методів вірогідного підходу до оцінки перспектив підвищення ефективності раціонального використання природних ресурсів.

При розробці регіональних інвестиційних програм необхідно всебічно враховувати специфіку викопних ресурсів. Специфіка ресурсів визначає специфіку способів, методів і шляхів їх промислового комплексного використання. В основу регіональної програми використання ресурсів закладається принцип комплексності (в економічно виправданих межах) їх переробки на всіх стадіях тау всіх ланках виробничого процесу аж до отримання готової продукції.

Виходячи з різноманіття, взаємозамінності ресурсів, відмінностей в рівні економічного розвитку регіонів, в порівнянні з іншими регіонами країни, він повинен бути спеціалізований, передусім, на виробництві тієї продукції, яка в конкретних природно-економічних умовах дозволяє отримувати максимальний економічний ефект і одночасно в найбільшій мірі вирішити проблеми внутрішньо-регіонального розвитку з урахуванням загальнонаціональних інтересів.

Питання про критерії економічної ефективності інвестицій і програмні показники, якими можна керуватися при розробці довгострокових регіональних програм, не отримано ще досить глибокого наукового обґрунтування. Необхідно розрізняти використання окремих видів ресурсів даного регіону для вирішення окремих, частіше за все, галузевих завдань і задоволення економічної потреби одночасно в декількох видах ресурсів, на основі раціонального використання усього ресурсного потенціалу і комплексного розвитку на цій базі економіки в перспективі.

Критерієм ефективності використання ресурсів можливе максимальне задоволення потреби національної економіки в даному ресурсі при зважених у часі мінімальних економічних витратах на його виробництво і використання. Цей критерій ефективності буде слугувати інструментом для попереднього відбору варіантів, що вимагають розгляду на подальших стадіях оптимізаційних розрахунків.

Різні варіанти використання потенціалу регіону виявляються далеко не завжди тотожними по своєму економічному ефекту, відрізняючись основними

програмними показниками - обсягом виробництва і номенклатурою продукції. Встановлення завдань по виробництву найважливіших видів продукції на основі вирішення галузевих оптимізаційних завдань грає допоміжну роль, характеризуючи нижні межі результатів виробничої діяльності. Орієнтація на мінімум інтегральних економічних витрат, в яких відсутня рентна складова, приводить при таких обмеженнях до низької міри комплексного використання сировини і обмеженого розвитку невиробничої сфери регіону в оптимальному рішенні. Тому вибір оптимального варіанту програми повинен відбуватися в процесі багатоступінчастої оптимізації на основі безпосереднього розрахунку інтегрального економічного ефекту функціонування регіону. Критерієм ефективності в цьому випадку буде максимальний внесок регіону в задоволення суспільної потреби в даних видах ресурсів.

При розробці програм раціонального використання ресурсної бази, необхідне проведення в процес багатоступінчастої оптимізації варіантних оптимізаційних розрахунків з використанням вказаного критерію, який з відомою мірою наближення характеризує різні сторони процесу розвитку економіки стосовно до конкретного регіону, з урахуванням розв'язання соціально-економічних проблем. При цьому остаточний вибір параметрів критерію оптимальності і визначення програмних показників здійснюється на основі порівняння і системно-ситуаційного аналізу розрахованих варіантів програми, що приводить, зрештою, до узгодження регіональних і загальнонаціональних інтересів.

Висновки

Комплексний підхід при розробці інвестиційних програм дозволяє розглядати розвиток економіки в її сукупності та зробити висновки про можливий розвиток в перспективному періоді складових економічних підсистем і елементів в їх взаємозв'язку. Характерною рисою процесу розробки інвестиційних програм є те, що дослідження господарства виходить з його системної структури і можливого розвитку в перспективі. Програма включає всю сукупність витрат інвестиційних ресурсів і повний комплекс заходів, необхідних для досягнення поставлених програмою цілей. У програмі пов'язуються цілі з можливостями їх реалізації, що передбачає узгодженість програмних показників.

Інвестиційна програма має враховувати відносну обмеженість і взаємозамінність інвестиційних ресурсів, необхідність доцільного маневрування ними в перспективі. Проблема взаємозамінності інвестиційних ресурсів, багатоваріантність програмних рішень полягає в тому, що для динамічно пропорційного і ефективного розвитку економіки на окремих етапах допустима економія одних ресурсів за рахунок відносної перевитрати інших, планомірне й найбільш вигідне маневрування ними для найшвидшого досягнення поставленої мети з мінімумом сумарних, зважених в часі, економічних витрат.

А.Е. Сніжко, к.е.н., (Інститут економіки та менеджменту Національного авіаційного університету, Україна, м. Київ)

О.В. Сніжко, д.е.н. (Інститут міжнародних відносин Національного університету Тараса Шевченка, Україна, м. Київ)

ДЕЗІНТЕРМЕДІАЦІЯ ТА ІНСТИТУЦІАЛІЗАЦІЯ В СТРУКТУРНІЙ ТРАНСФОРМАЦІЇ СВІТОВОЇ ФІНАНСОВОЇ СИСТЕМИ

Основними структурними зрушеннями у світовій фінансовій системі, є лібералізація фінансової сфери, стандартизація фінансової діяльності, фінансова глобалізація, телекомунікаційні технології і фінансові інновації, формування світового фінансового циклу.

Стрімкий розвиток ринків цінних паперів наприкінці ХХ ст. дав змогу одним економістам стверджувати, що ринки виграють теперішнє змагання у банків, за право стати домінуючим джерелом фінансування для компаній і, напевне, визначатимуть майбутнє корпоративних фінансів [1, р. 32], тоді як інші економісти вважають, що емісія цінних паперів стала головним способом залучення фінансових ресурсів ще з 80-х рр. ХХ ст., а банківський сектор уже остаточно поступився роллю механізму перерозподілу фінансових коштів фондовому ринку [2, с. 34; 3, с. 37], що традиційна банківська справа перебуває у стадії поступового зникнення, і цей занепад є універсальною тенденцією [4, р. 41; 5, р. 52–63; 6, р. 2–21]. Така оцінка трансформації фінансової структури значною мірою узгоджується з характером сучасного фінансового розвитку.

Динаміка розвитку фінансових систем розвинених країн указує на дві тенденції. *Перша* – розмір сукупного фінансового посередництва, оцінений на основі активів, швидко зростає, й усі країни, незалежно від типу фінансової структури, демонструють зсуви від банківського посередництва до небанківського. У межах фінансової системи відбувається *відносно* зменшення частки сукупних активів банківського сектору і відповідне зростання частки сукупних активів інституціональних посередників. *Друга* – з початку 80-х рр. відбувається збільшення частки фінансових ресурсів, що акумулюються небанківськими фінансовими інститутами, з одночасним постійним зростанням частки фондів, що залучаються комерційними банками від таких інститутів. Частка зобов'язань банків перед небанківськими фінансовими посередниками у сукупних міжсекторальних фінансових зобов'язаннях банків за останні двадцять років ХХ ст. більш ніж подвоїлася в Німеччині, Японії, Великій Британії, і більш ніж потроїлася у Франції і США [7, р. 13]. В акумуляції заощаджень і фінансуванні економіки, небанківські фінансові інститути поступово витісняють комерційні банки. Саме означена тенденція в сукупності з посиленням зростанням ролі ринків цінних паперів дала підставу для висновку про втрату банками своєї ролі в економіці в якості прямого постачальника капіталу.

Процес втрати банками ролі основного посередника у фінансовій системі (так звана дезінтермедіація) і розміщення заощаджень населення в пенсійних фондах та інвестиційних компаніях (так звана інституціоналізація заощаджень) часто вважається чи не ключовою відмінністю між "ринковими" і "банківськими" фінансовими системами. З появою взаємних фондів грошового ринку у 70-ті рр. дезінтермедіації отримала новий імпульс для розвитку, через що у США, приміром, з 1972 р. чистий відтік фінансових ресурсів з банківської системи взагалі перетворився на загальний. У результаті збільшення масштабів небанківського посередництва частка сукупних активів негрошових фінансових інститутів у США зросла з 44,7 % ВВП у 1970 р. до приблизно 160 % ВВП у 2007. Тенденція в напрямку дезінтермедіації чітко виявляє себе з початку 80-х рр. й у країнах з "банківськими" фінансовими системами: частка активів, утримуваних на балансах небанківських фінансових інститутів, має стійку тенденцію до зростання. Поширення дезінтермедіації на традиційно "банківські" європейські фінансові системи можна вважати специфічною ознакою сучасного фінансового розвитку. Вищі темпи процесу дезінтермедіації у "банківських" фінансових системах, ніж у "ринкових", ведуть до вирівнювання фінансової структури для країн ЄС. Якщо у 1980 р. у європейських "банківських" фінансових системах інституціональні посередники концентрували 1–12 % сукупних активів фінансового сектору проти більш як 18 % у "ринкових", то з 2000 р. відносний розмір небанківського посередництва стає тут набагато більш порівнюваним - 26–32 % [8, р. 90–92]. Відмінності у структурі фінансового посередництва між країнами, які зберігаються на рівні основних фінансових інститутів (банки, договірні ощадні інститути, інвестиційні посередники), зумовлені насамперед вихідними відмінностями і різними шляхами розвитку національних фінансових систем і відбивають різну роль та вагомість специфічних типів посередників у різних економіках.

Для більш коректного оцінювання процесу дезінтермедіації доцільно розмежувати абсолютну і відносну дезінтермедіацію. *Абсолютна* дезінтермедіація - зменшення частки сукупних активів банків щодо ВВП. *Відносна* дезінтермедіація є зменшенням частки сукупних активів банків у загальній структурі активів фінансового сектору. При такому підході до дезінтермедіації слід визнати, що оцінка цього процесу дещо змінюється. Дані засвідчують відсутність абсолютної дезінтермедіації у фінансових системах. (табл. 1)

Таблиця 1

Відношення активів фінансових інститутів до ВВП, %

	Активи депозитно-грошових банків				Активи негрошових фінансових інститутів*			
	1980	1990	2000	2007	1980	1990	2000	2007
Британія	48,3	113,7	123,0	175,9	18,3	25,6	32,1	-
Німеччина	104,3	115,9	145,7	126,7	12,0	19,5	27,7	-
Франція	79,1	99,9	101,4	117,3	5,0	18,2	31,7	-
Італія	71,2	69,0	89,6	116,2	1,64	7,1	26,7	-
Канада	59,3	77,6	83,6	141,3	16,2	18,9	24,6	63,6
США	65,2	62,3	55,9	65,9	45,8	81,8	139,9	161,2
Японія	166,1	226,8	236,4	153,3	80,5	118,5	160,4	-

Розраховано за [8, р. 90-92; 9; 10].

Практично для всіх розвинених країн характерне зростання пропорції банківських активів щодо ВВП. Вона залишається вищою, ніж для негрошових фінансових посередників. Єдиний виняток – фінансова система США. При цьому відбувається реальне зростання вагомості банків. Обсяги внутрішнього кредиту банківського сектору в абсолютному виразі (млрд. дол. США) швидко зростають, особливо в "ринкових" фінансових системах. Ці результати контрастують з оцінкою щодо універсальності тенденції до занепаду банків і дозволяють стверджувати, що можна говорити лише про відносну дезінтермедіацію сучасних фінансових систем, але не про абсолютну.

Процес зміни структури фінансового посередництва характеризується двома тенденціями: 1) перерозподілом ресурсів у межах одного ринкового сегменту, на якому діють фінансові інститути, отже, зміну традиційної парадигми фінансового посередництва, що базується на банках; 2) перетоком фінансових ресурсів з ринку опосередкованого банківського кредитування на ринок прямого фінансування, оскільки переважна частка активів небанківських фінансових посередників складається з акцій та облігацій. Зростання частки фінансових ресурсів, які перерозподіляються через небанківських посередників, виступає одним із важливих чинників розвитку фондового ринку. Цей процес доповнюється інституціоналізацією фінансових ринків: домінуванням на ринках цінних паперів інституціональних інвесторів. Незважаючи на те, що об'єми ринків акцій зросли, частка прямих інвестицій домогосподарств у ці ринки зменшилася. Володіння цінними паперами для приватних осіб стало опосередкованим – номінальними держателями цінних паперів і посередниками в угодах з ними виступають фінансові інститути. Цей розвиток особливо чітко проявляється у найбільшій фінансовій системі світу – фінансовій системі США (табл. 2). Внаслідок зміни ролі двох типів інвесторів – індивідуальних та інституціональних, ринки цінних паперів стають переважно ринками для фінансових інститутів, а не для кінцевих позичальників (фірм) і первинних заощадників (домогосподарств).

Таблиця 2

Динаміка володіння корпоративними акціями у США, %				
	1950	1970	1990	2000
Державні і приватні пенсійні фонди	0,8	9,2	24,4	23,2
Страхові компанії	3,2	3,3	4,6	6,5
Взаємні та інші фонди	3,1	5,2	7,1	19,3
Іноземний сектор	2,0	3,2	6,9	8,9
Сектор домогосподарств	90,2	68,0	51,0	39,1
Загальна вартість акцій, випущених в обіг, млрд. дол. США	142,7	841,4	3 542,6	19 047,1

Розраховано за [11, р. 70]

Цей процес визначається як "реінтермедіація" [12, р. 9] – збільшення ролі фінансових посередників у фінансовій системі, і пов'язується зі збільшенням складності фінансових інструментів і зростанням обсягу інформації щодо них. Зміни у структурі фінансового посередництва супроводжуються подовженням ланцюгів посередництва, збільшенням ресурсного взаємозв'язку між банками і

небанківськими фінансовими інститутами, зростанням частки банківських фондів, що залучаються від небанківських фінансових посередників і, меншою мірою, збільшенням фінансових вимог банків до небанківських фінансових інститутів. У результаті середня грошова одиниця, інвестована заощадниками, сьогодні проходить через більшу кількість фінансових установ, ніж 20 років тому [13, р. 13–14].

Висновки

Розвиток фондових ринків у країнах з "банківською" фінансовою структурою відбувається в умовах зміни традиційної парадигми фінансового посередництва. Збільшення обсягів фінансового посередництва – загальносвітова тенденція, яка реалізується незалежно від типу фінансової структури і є складовою ширшого процесу "інституціалізації" фінансових систем.

Список літератури

1. Boutchkova, M. Privatization and Rise of Global Capital Markets? / M. Boutchkova, W. Megginson // Financial Management. – Winter 2000.
2. Дробышевский, С. Взаимодействие потоков капитала и основных макроэкономических показателей в Российской Федерации: науч. тр. № 94 / С. Дробышевский, П. Трунин. – М.: ИЭЭП, 2006.
3. Рубцов, Б. Мировые фондовые рынки / Б. Рубцов // МэиМО. – 2001. - №8.
4. Edwards, F. The New Finance – Regulation & Financial Stability / F. Edwards. – Washington D.C.: The AEI Press, 1996
5. James, C. Are Banks Still Special & New Evidence on Their Role in the Capital-Raising Process / C. James, D. Smith // Journal of Applied Corporate Finance. - 2010. Vol. 13 (# 1).
6. Kaufman, G. Is Banking A Declining Industry? / Federal Reserve Bank of Chicago / G. Kaufman, L. Mote // Economic Perspectives. -1994. – Vol. 18 (#3).
7. Hackethal, A. How Unique Are US Banks & The Role of Banks in Five Major Financial Systems / WPS Finance & Accounting #60 / A. Hackethal. – Frankfurt/Main : JWGU, 2000.
8. Burne, J. Davis E/ Ph. A Comparison of Balance Sheet Structures in Major EU Countries / J. Burne, E. Ph. Davis // National Institute Economic Review. -2002. Vol. 180.
9. База даних: Financial Structure and Economic Development Database. – The World Bank/DECRG-FI. – Washington D.C. : World Bank/ - Режим доступу: <http://www.worldbank.org/economics>
10. База даних: World Development Indicators Database - Режим доступу: <http://www.worldbank.org/B53SONGPAO>
11. Allen, F. A Comparative Financial Systems: A Survey / F. Allen, D. Gale. FIC: Wharton School, Univ. of Pennsylvania, 2001.
12. Rajan, R. Has Financial Development Made in the World Riskier? / NBER Working Paper #11728 / R. Rajan. – Cambridge, MA : NBER. – 2005.
13. Ilyina, A. Technology and Finance / IMF Working Paper #08/182 / A. Ilyina, R. Samaniego. – Washington D.C. : IMF, 2008.

**МОДЕРНІЗАЦІЯ ПОЛІТИКИ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ
УКРАЇНИ В УМОВАХ СВІТОВОЇ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ**

Одним із пріоритетних завдань економіки на етапі глобалізації є розбудова інноваційної транспортної інфраструктури національного господарства. Рівень розвитку якої значною мірою визначає ефективність ринкових відносин, сприяє стабільності та економічності функціонування ринків товарів та послуг.

Створення належних умов розвитку транспортної галузі перетворюється сьогодні на один із ключових елементів стратегії економічного розвитку держави в цілому. Тому ході дослідження було проаналізовано інструменти та механізми модернізації транспортної інфраструктури України в умовах інноваційного розвитку та на основі виявлених недоліків надані деякі рекомендації. Зокрема визначено перспективні напрямки фінансування транспортного сектору в Україні для потреб модернізації і розвитку на середньостроковий перспективу.

Аналіз останніх публікацій свідчить про важливе значення держави та її політики у сфері модернізації та розвитку транспортної інфраструктури, а саме: створення умов для економічного зростання, підвищення конкурентоспроможності національної економіки та якості життя населення через доступ до безпечних і якісних транспортних послуг, перетворення географічних особливостей України на її конкурентну перевагу [1].

У результаті досліджень, проведених в Інституті економіки та прогнозування НАН України, зроблено ряд загальних висновків щодо умов розробки та реалізації модернізаційних проектів ХХ ст. у країнах світу, а саме: 1) всі проекти модернізації здійснювалися на основі сильного і ефективного втручання і керування держави; 2) економічні і політичні реформи мали ефективно координуватися державою; 3) мистецтво модернізації вимагало і вимагає необхідних кадрів (особистостей), про що передусім турбувалася держава; 4) в модернізаційних проектах ХХ ст. політика держави не могла не доминувати над економікою; 4) успішність проектів модернізації багато в чому залежала від збереження і використання основ національної ідентичності.

Інфраструктура господарської системи країн світу розвивається на основі оновленої парадигми **-інфраструктурного підходу**, що є інноваційним методом забезпечення рівноважності та стійкості економічного розвитку держави, оскільки інфраструктура створює середовище життєзабезпечення суспільства, національного господарства, регіону та окремого домогосподарства.

Початок ХХІ ст. можна охарактеризувати як період *великої інфраструктурної модернізації* і в розвинених країнах, і в країнах, що розвиваються, про що свідчать заплановані середньорічні обсяги інвестицій у інфраструктуру на перспективу в 2010-2020 рр. (таб. 1).

Таблиця 1

Заплановані середньорічні обсяги інвестицій в інфраструктуру в 2010-2020 рр., млрд. дол. США	
ЄС	305
Китай	200
Країни Азії	200
Північна Америка	180
Середній Схід	56
Країни СНД	56
Латинська Америка	45
Африка	10

Внесок транспорту в економіку окремих країн світу з погляду валової доданої вартості в транспортній галузі і складському господарстві як частки від ВВП показує, що кожен долар, інвестований у транспорт урядами, приватними інвесторами може мати ефект мультиплікатора, що виходить далеко за рамки безпосередньо комерційних вигод від перевезення пасажирів і товарів. У більшості країн Азії на транспортну галузь припадає значна частка ВВП, однак капіталовкладення і витрати на обслуговування транспортної інфраструктури залишаються на доволі низькому рівні. Аналогічна ситуація і в Україні, де капіталовкладення у транспорт становлять 2,1% від ВВП (у середньому за період 2006-2012рр.), проте валова додана вартість транспортної галузі досягає 9,1% від ВВП, що свідчить про невеликий пріоритет транспортного сектора для державних видатків.

Загалом в Україні відзначалася активність щодо стратегічного планування модернізації інфраструктурних об'єктів у сфері ЖКГ, транспорту, промисловості, про що свідчить, насамперед, Послання Президента України "Модернізація України - наш стратегічний вибір" у 2011 р. та інші документи стратегічного характеру [4], хоча системних даних про заплановані обсяги інфраструктурних інвестицій на довгострокову або хоча б середньострокову перспективу та їхню ефективність немає.

Немає цих даних і в Транспортній стратегії України до 2020 року, що прийнята наприкінці 2010 р. Зазначена Транспортна стратегія України до 2020 року не містить жодних цільових індикаторів модернізації і розвитку, не має зв'язку з довгостроковою стратегією розвитку України принаймні до 2020 р. Як зазначено в дослідженні [5], в Україні "не побудовано комплексну систему фінансового забезпечення реалізації стратегічних програм розвитку. Державні цільові і бюджетні програми в умовах, коли за теорією вони є невід'ємними елементами програмно-цільового методу планування, майже не корелюють між собою". Показники ефективності і результативності бюджетних програм мають переважно формальний характер, отже, "державна, витрачаючи бюджетні кошти на реалізацію інвестиційних проєктів, не визначилася з тим, що вона планує отримати для суспільства в результаті такого фінансування.

Саме тому, що не існує Національної програми капітальних інвестицій, невідомо, які кошти в сукупності запланувала Україна на модернізацію інфраструктури і за рахунок яких механізмів та інструментів залучення ця модернізація відбуватиметься.

Логіка розвитку й світова практика свідчать, що для досягнення цілей транспорту, як і будь-якого іншого об'єкта управління, необхідні чіткі принципи й діючі механізми їхньої реалізації. Крім того, для комплексного подолання інфраструктурних обмежень на транспорті недостатньо використання тільки одного інструментарію. Координація дій, як правило, здійснюється на основі розроблення та здійснення стратегій розвитку транспорту і відповідних програм, які є дієвим інструментом модернізації інфраструктури за їхнього дійсного виконання.

Загалом сукупність можливих інструментів фінансування транспортної інфраструктури виглядає так: **використання коштів державного і місцевого бюджетів**, які формуються із загальнодержавних податків і зборів (наприклад, частина податків на прибуток іде на фінансування транспортної інфраструктури), **спеціальних податків** (податки на бензин, збір за реєстрацію автомобіля, податок на транспортні засоби, податок на користувачів автодоріг тощо), **спеціальних зборів**, наприклад, за користування об'єктами транспортної інфраструктури (перспективною сферою для організації ринків є продаж на аукціонах прав на посадку повітряних суден у перевантажених аеропортах), **штрафів**, які стягуються за порушення раніше встановлених правил і процедур; **використання власних коштів підприємств і їхніх структурних підрозділів**; до основних інструментів залучення коштів на довгостроковій і короткостроковій основі відносяться: **використання кредитів банків та інших кредитних установ** (зовнішніх і внутрішніх), а саме банківські інвестиційні кредити; синдиковані кредити; іноземні кредити, проектне і мезонінне фінансування; **облігаційні позики**: випуск облігацій внутрішньої і зовнішньої позики, єврооблігацій; **інфраструктурних облігацій**; **залучення акціонерного капіталу**; **лізинг**; **публічно-приватне партнерство** - основними цілями його використання у транспортній сфері є вирішення фінансових проблем і модернізація транспортної інфраструктури, державне керування й підвищення якості сектора через концесійні угоди .

Висновки

1. Світовий досвід свідчить про активну участь держави у створенні, розвитку та обслуговуванні транспортної інфраструктури. Держава на сучасному етапі виступає як: а) власник і провайдер транспортної інфраструктури; б) регулятор функціонування транспортної інфраструктури; в) джерело підтримки відносно інвестування і формування необхідних інституційних умов функціонування транспортної інфраструктури.

2. Сукупні обсяги інвестицій у розвиток транспортного сектора в Україні з усіх джерел інвестування щорічно (в середньому за останні шість років - 2006-2012рр.) становлять 2,1% від ВВП - майже як у Росії, проте інвестиції в транспорт за рахунок державного бюджету набагато менші, ніж у країнах ЄС та Росії і становлять лише 9-10% загального обсягу інвестицій з усіх джерел, що свідчить про невеликий пріоритет транспортного сектора для державних видатків. Інвестиції, що вкладаються безпосередньо в функціонування транспортної інфраструктури, перебувають на рівні 0,4-0,8% ВВП.

3. Інтенсифікація процесів модернізації в транспортному секторі в останні три роки відбулася відповідно до підготовки до проведення фінальної частини чемпіонату з футболу Євро-2012 в Україні через Державну цільову програму та інші нормативно-правові акти: так на період 2009-2013 рр. в Україні було заплановано і частково виконано 62 проекти в транспортному секторі загальною вартістю 171 млрд грн, які реалізуються на 81,9% за рахунок залучених коштів (*переважно міжнародних фінансових організацій*), на 15,6% - за рахунок власних коштів підприємств транспорту, і лише на 2,52% - за рахунок місцевого і державного бюджетів.

Саме тому слід визначити такі перспективні напрями фінансування транспортного сектора в Україні для потреб модернізації і розвитку на середньострокову перспективу:

- збільшення частки бюджетного фінансування (хоча б до рівня Російської Федерації і в перспективі до рівня країн ЄС) і збереження фінансової відповідальності держави за стан систем безпеки і базової транспортної інфраструктури;

- розширення інструментів для фінансування транспортної інфраструктури, а саме, окрім використання цільових позик для прискорення вирішення питань, пов'язаних із вузькими місцями, і створення відсутніх ланок в опорній транспортній мережі, можливе застосування таких фінансових інструментів, як емісія боргових цінних паперів (інфраоблігації, єврооблігації);

- розробка механізмів публічно-приватного партнерства для потреб модернізації транспорту, а саме широке застосування концесій, а також проектного фінансування; доцільне введення часткової оплати за використання окремих елементів транспортної інфраструктури.

Список використаних джерел

1. Кузнецова А.И. Инфраструктура. Вопросы теории, методологии и прикладные аспекты инфраструктурного обустройства. Геоэкономический поход / А.И. Кузнецова. - М. : Комкнига. - 2006. - 456 с.

2. Економіка України: стратегія і політика довгострокового розвитку / за ред. акад. НАН України В.М. Гейця. - К. : Ін-т екон. та прогноз. ; Фенікс, 2003. - 1008 с. - С. 346-347.

3. Кондратьев В. Инфраструктура как фактор экономического роста / В. Кондратьев [Електронний ресурс]. - Доступний з : <http://www.perspektivy.info/print.php?ID=67861>.

4. Модернізація України - наш стратегічний вибір. Щорічне Послання Президента України до Верховної Ради України. - К., 2011. - 416 с.

5. Запатріна І.В. Розвиток системи державного капітального інвестування в Україні / І.В. Запатріна // Фінанси України. - 2009. - № 4. - С. 53-64.

НЕОБХІДНІСТЬ МІЖНАРОДНИХ УГОД У СФЕРІ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЇ ВЛАСНОСТІ

Результати розумової діяльності або за теперішньою термінологією – інтелектуальної діяльності будуть визначати стратегію і тактику соціально-економічного розвитку будь-якої країни. Високий рівень інтелектуальної діяльності у тій чи іншій країні зумовлює високий рівень добробуту її народу.

Поняття "інтелектуальна власність" (англ. Intellectualproperty) виникло в процесі тривалої практики юридичного закріплення за певними особами їхніх прав на результати інтелектуальної діяльності у промисловій, науковій, художній, виробничій та інших сферах.

Тенденції розвитку науки, культури, техніки і виробництва, особливо починаючи з другої половини ХХ століття, свідчать про те, що людство у своєму розвитку підійшло до тієї межі, коли подальший прогрес буде зумовлюватися саме розумовою діяльністю суспільства. Там, де поважають науку, культуру і мистецтво, люди живуть краще, адже досягнення інтелектуальної діяльності зумовлюють рівень виробництва, культури, освіти тощо. Зазначені досягнення визначають рівень виробництва, що стає лише засобом чи способом реалізації здобутків науки, культури, техніки. Не викликає сумніву, що досягнення науки мають пріоритетне значення і можуть бути використані у будь-якій сфері діяльності людей. Науково-технічні досягнення формують рівень і характер виробництва. Інтелектуальні досягнення у сфері художньої літератури, мистецтва і культури в цілому формують моральні засади суспільства, його світогляд, ставлення до навколишнього середовища, його бачення, тобто ті засади, які ми називаємо людськими цінностями і які визначають духовний світ людини і суспільства. Як і будь-які досягнення та здобутки суспільства, результати інтелектуальної діяльності потребують охорони та захисту.

Охорона інтелектуальної власності сприяє використанню та подальшому розвитку винахідницьких і творчих талантів та досягнень, підтримує та зберігає національний потенціал у сфері інтелектуальної діяльності та залучає інвестиції, стабілізуючи економічний стан, при якому як вітчизняні, так і зарубіжні інвестори можуть бути впевнені в тому, що їх права будуть поважати. Створення саме такої системи має особливе значення для України – країни зі значним науково-технічним та інтелектуальним потенціалом.

Відповідно до Конституції України, яка гарантує кожному громадянину свободу художньої, наукової і технічної творчості, наша незалежна держава послідовно створює свої власні механізми захисту інтелектуальної власності, авторських прав, моральних і матеріальних інтересів, які виникають у зв'язку з різними видами інтелектуальної діяльності.

На шляху до євроінтеграції та в світлі вступу України до СОТ постають питання відповідності державної системи охорони інтелектуальної власності

міжнародним стандартам. Для цього, а також з метою забезпечення гарантованих Конституцією прав громадян, що виникають у зв'язку з різними видами інтелектуальної діяльності, в країні створено сучасну нормативно-правову базу у сфері інтелектуальної власності, яка відповідає міжнародним нормам, розроблено ефективні механізми реалізації правових норм та сформовано дієздатну інфраструктуру, яка забезпечує реалізацію державної політики в цієї сфері.

Патентне право промислово розвинутих та розвиваючих країн в своїй більшості підвержені змінам, ніж інші інститути громадського права. Ці зміни пов'язані як з досягненнями науково-технічного прогресу, так і з економічною політикою держав та відносинами між ними.

Відносини у суспільстві, у зв'язку із створенням і використанням об'єктів інтелектуальної власності, регулюються системою правових норм, що узагальнено називається правом інтелектуальної власності.

В 1967 році у Стокгольмі було підписано Конвенцію, якою визначено, що до інтелектуальної власності належать права на:

- літературні, художні та наукові твори;
- виконавську діяльність артистів, звукозапис, радіо- і телевізійні передачі;
- винаходи у сферах людської діяльності;
- наукові відкриття;
- промислові зразки, товарні знаки, знаки обслуговування, фірмові найменування і комерційні позначення;
- захист від недобросовісної конкуренції;
- усі інші права, що належать до інтелектуальної діяльності у виробничій, науковій, літературній і художній сферах.

Законодавство, яке визначає права на інтелектуальну власність, базується на праві кожного володіти, користуватися і розпоряджатися результатами своєї інтелектуальної, творчої діяльності, що, за визначенням, є благом не матеріальним і зберігаються за його творцями та можуть використовуватися іншими особами лише з їх дозволу, окрім випадків, визначених законодавством.

Прийнятими, практично у всіх країнах, документами, що засвідчують першість у створенні і права на володіння об'єктами інтелектуальної власності, є патент на винахід, промисловий зразок; свідоцтво на товарний знак, топографію інтегральної схеми, зазначення походження товарів; свідоцтво про реєстрацію твору (в галузі мистецтва, літератури та науки). У ряді країн, також, видаються патенти на корисні моделі, (зокрема, патенти на корисні моделі, з деякими відмінностями, реєструються в Україні і Росії). Окрім державних органів, свідоцтва про реєстрацію авторських прав на твори також можуть видавати уповноважені авторські товариства.

Усі названі охоронні документами, по суті угодами між державою і заявниками відповідних об'єктів інтелектуальної власності.

Суспільство змушене, на короткий термін, надавати патентно-копірайтну (англ. copyright – авторське право) монополію, незважаючи на те,

що вона, в принципі, для економічного життя є негативним явищем (шкодить конкуренції), оскільки без такої монополії не будуть створюватися нові засоби виробництва і предмети праці, на ринок буде мало надходити нових товарів, загальмується культурно-освітній розвиток.

За названою угодою, держава надає заявникові на певний строк монопольне право на використання об'єкту інтелектуальної власності та заборону використання його іншими особами і охороняє це право (в Україні, і ряді інших країн, 10 і 20 років - на корисну модель і винахід; 15 років – на промисловий зразок; 10 років, з правом безкінечного продовження, - на знак для товарів і послуг; до кінця життя автора, або останнього із співавторів, плюс 70 років після його смерті). Заявник за це ділиться з державою і громадськістю інформацією про суть і зміст об'єкту, і згідний, що об'єкт, після завершення вказаних строків охорони, стане суспільним надбанням і може вільно використовуватися будь-якою особою, або, у випадку його особливої специфіки та/або важливості, може складати державну таємницю (для об'єктів у такому разі видається патент на секретний винахід чи секретну корисну модель).

Слід зазначити, що стосовно необхідності охорони прав інтелектуальної власності існує діаметрально протилежна думка, яка полягає у тому, що саме патентно-копійна монополія уповільнює культурний розвиток, зупиняє людський прогрес і ставить більшість інформаційних та інтелектуальних ресурсів під контроль мультинаціональних корпорацій. Прихильники такої думки є у багатьох країнах. Вони, навіть, об'єднуються в свої політичні партії. Подібна піратська партія "Піратська бухта" (PirateBay), що є у Швеції, і яка виступає за легалізацію порушення авторських прав, навіть одержала місце у Європейському парламенті.

Але, як би там не було, практично усі держави, задля стимулювання розвитку продуктивних сил, науки, техніки, мистецтва і освіти, на певний проміжок часу, надають патентну і копійну монополію, за що творці і винахідники платять державам і, загалом, людству, тим що називається технологічним, науковим і гуманітарним прогресом.

Охоронні документи на об'єкти промислової власності (винаходи і корисні моделі, промислові зразки, знаки для товарів і послуг або ж торговельні марки, компонування або ж топографії інтегральних мікросхем тощо) мають національний характер, тобто вони діють на території тільки тієї країни, яка видала охоронний документ.

Об'єкти авторського права

- Твори літератури: письмові твори белетристичного характеру, збірник творів.

- Твори мистецтва: музичні, драматичні, хореографічні, аудіовізуальні твори; твори образотворчого та прикладного мистецтва, архітектури, фотографії, сценічні обробки, аранжування, переробки та переклади творів.

- Комп'ютерні програми: набір інструкцій, виражених у формі, придатній для зчитування комп'ютером, які приводять його у дію для досягнення певної мети.

- Бази даних: сукупність творів, даних, або будь-якої іншої незалежної інформації у довільній формі.

Об'єкти науково-технічної інформації

- Науково-технічна документація: результати науково-дослідної, дослідно-конструкторської, проектно-технологічної, виробничої та громадської діяльності, зафіксовані у формі, яка забезпечує їх відтворення, використання та поширення.

- Наукові відкриття: встановлення раніше невідомих, об'єктивно існуючих закономірностей, властивостей і явищ матеріального світу.

- Рационалізаторські пропозиції: пропозиція нова і корисна для підприємства, якому вона подана і передбачає створення, або заміну конструкції виробів, технології виробництва і застосовуваної техніки, або складу матеріалу. Сорти рослин (селекційні досягнення): сорт є новим та відповідає умовам відмінності, однорідності і стабільності.

Об'єкти промислової власності

- Винаходи: продукт (пристрій, речовина, штам мікроорганізму, культура рослин і тварин), спосіб, застосування раніше відомого продукту чи способу за новим призначенням, якщо він новий, має винахідницький рівень і є промислово придатним. Корисні моделі: конструктивне виконання пристрою, що є новим і промислово придатним.

- Промислові зразки: форма, малюнок чи розфарбування або їх поєднання, що визначають зовнішній вигляд промислового виробу і призначені для задоволення естетичних та ергономічних потреб, якщо він новий і промислово придатний.

- Захист від недобросовісної конкуренції: захист через адміністративні чи судові органи від недобросовісних конкурентних дій.

Висновки

Потреба в ефективній міжнародній охороні інтелектуальної власності щороку тільки зростає. До джерел права інтелектуальної власності слід відносити багатосторонні та двосторонні міжнародні угоди, які укладаються у процесі співробітництва між державами у цій сфері. Їх прийняття обумовлено тим, що національне законодавство не застосовується у випадках, коли правовласник реалізовує свої інтелектуальні права або захищає їх від порушень на території іншої країни. У такому разі ця особа може розраховувати на застосування або норм міжнародної конвенції, або, за принципом національного режиму, положень законодавства країни, де потрібен захист. Головною умовою для цього є участь держави використання об'єкта та держави громадянства особи у міжнародному договорі з питань охорони цих об'єктів інтелектуальної власності.

ПРОБЛЕМАТИКА ЗАЛУЧЕННЯ БЕЗПІЛОТНИХ ЛІТАЛЬНИХ АПАРАТІВ ДО ВИКОНАННЯ ФУНКЦІЙ ДЕРЖАВИ В РОСІЇ І В УКРАЇНІ

В статті здійснено огляд сучасного досвіду та проблем нормативно-правового регулювання застосування комплексів з безпілотних літальних апаратів в Україні і в Росії та запропоновані шляхи подальшого розвитку безпіотної авіації

У сучасних економічних умовах спостерігається стрімке зростання зацікавленості у застосуванні безпіотної техніки різними суб'єктами господарської діяльності. Все більше компаній та галузей сьогодні використовують безпілотні літальні апарати – для нагляду та дослідження навколишнього середовища. Крім того, результати оцінки локальних війн та збройних конфліктів сучасності свідчать про зростання ролі безпілотних літальних апаратів (БпЛА) у вирішенні завдань повітряної розвідки. Безпілотна розвідувальна авіація сумісно з пілотованою та космічною розвідкою формують розвідувальну тріаду.

Необхідність розвитку національного законодавства з питань правового забезпечення використання безпілотних літальних апаратів (далі – БПЛА), яке спиралося б на сучасні міжнародні норми та стандарти зумовлює проведення відповідних порівняльно-правових досліджень у цій сфері. Зауважимо, що в сучасних умовах стан і тенденції розвитку вітчизняної правової системи неможливо правильно зрозуміти і оцінити без урахування її зв'язків з міжнародним середовищем. Сучасний світ характеризується зростаючою тенденцією до інтеграції шляхом взаємодії правових систем. Поняття «інтеграція», що прийшло на зміну поняттю «міжнародне співробітництво», розуміють як вихід за межі співробітництва аж до утворення єдиної структури. Складовою частиною правової інтеграції є правова адаптація, а ефективність адаптаційного механізму залежить від правильно визначених способів інтеграції, основними серед яких є гармонізація та уніфікація. З допомогою порівняльно-правових досліджень, шляхом виявлення загального і особливого в порівнюваних правових системах створюється необхідна база для гармонізації і уніфікації правових принципів, норм, підходів до вирішення соціальних проблем правовими засобами. Так, на думку вчених правові запозичення – одна з найхарактерніших рис правової еволюції, оскільки жодна правова система не володіє монополією на оригінальні юридичні відкриття. У будь-якому випадку ефективні запозичення не можуть бути некритичними, оскільки копіювання може виявитись не відтворенням досягнутого в минулому, а шляхом до невдач

Питання розвитку міжнародного регулювання та нормативної бази використання безпілотних літальних апаратів, безперечно, були предметом дослідження як українських, так і російських вчених, проте в таких країнах як

США та ЄС наявні не лише наукові розробки по темі але і значна практика застосування.

Сьогодні як в Україні так і в світі виникає проблема формування єдиного категоріально-понятійного апарату, необхідного для розробки загальноєвропейських нормативно-правових актів. Але відсутнє єдине розуміння навіть на рівні ключових категорій. Зокрема, доводиться констатувати відсутність в українському законодавстві самих понять «безпілотний літальний апарат», «мала авіація», до якої відносять і БПЛА, що використовуються в цивільних цілях. До речі, у Федеральних правилах використання повітряного простору Російської Федерації, затверджених постановою Уряду РФ від 11 березня 2010 р. № 138 [4] безпілотний літальний апарат визначено як літальний апарат, що виконує політ без пілота (екіпажу) на борту і управління яким здійснюється в польоті автоматично, оператором з пункту управління або поєднанням вказаних способів.

Г. М. Михайлов пропонується віднести до БЛА цивільної авіації літальні апарати, які керуються без екіпажу на борту та здійснюють політ в атмосфері Землі за рахунок дії аеродинамічних сил за корегуючими командами оператора, або автономно за задалегідь введеному у пам'ять бортового обчислювача маршрутом, і можуть нести комерційне навантаження або обладнання, здатне виконувати функціональні завдання під час польоту. В багатьох країнах, визнаючи перспективність застосування такої авіатехніки вже давно розглядаються і приймаються комплексні стратегічні програми розвитку безпілотної авіації [4].

Під час проведення аналізу науково-практичної літератури та вивчення нормативно-правової бази було встановлено, що проблема застосування безпілотних авіаційних систем в народному господарстві потребує комплексного дослідження, особливо щодо нормативно-правового забезпечення функціонування даних комплексів.

Якщо взяти до прикладу Росію, то розвиток безпілотних технологій свого часу був направлений виключно на військову тематику, яку Росія так і не зуміла ні диверсифікувати, ні розвивати відповідно до вимог часу. Потрібно мати на увазі, що військові безпілотні літальні апарати радянської розробки і безпілотні авіаційні комплекси на їх основі незручні і непомірно дорогі для цивільної служби. Створення комплексів БПЛА, спеціально орієнтованих на громадянську експлуатацію, що розробляються з самого початку як конкурентів пілотованим цивільним літальним апаратам для аналогічних цілей, дуже непросте завдання. Вирішувати її реально можна лише в кооперації з комерційними або державними цивільними структурами, які в ряді випадків зацікавлені в БПЛА для здійснення постійного моніторингу віддалених або небезпечних для людини об'єктів, причому режими застосування такої техніки, методи її використання, а також способи обробки інформації у військовому відомстві або в «Газпромі» суттєво не відрізняються [3].

Так наприклад, якщо використання безпілотних бойових авіаційних комплексів в інтересах силових відомств в Росії практично не викликає проблем, то експлуатація цивільних БПЛА неможлива в тому числі через

прогалини у Російському законодавстві. В даний час в Росії відсутня нормативно-правова база з питань забезпечення льотної придатності БПЛА, їх сертифікації, дотримання норм безпеки, підготовки відповідних фахівців, ліцензування самої техніки і різних видів її застосування, а також страхування. Крім того, в Росії немає правил і нормативів щодо забезпечення безпеки експлуатації безпілотників в необмеженому повітряному просторі, немає розуміння, як інтегрувати безпілотний авіаційний комплекс в єдину систему управління повітряним рухом країни без заподіяння шкоди яким-небудь його учасникам. Подібна ситуація із правового регулювання, використання безпілотної авіації в народному господарстві існує і в Україні.

Порядок використання повітряного простору в Росії регламентуються Повітряним кодексом, відповідними інструкціями: Інструкція зі складання ормалізованих заявок на використання повітряного простору; Інструкція з виробництва стрільб на полігоні; Інструкція з виробництва вибухових робіт, Інструкція з виробництва противоградних стрільб на території Російської Федерації; Інструкція з виробництва запусків куль-зондів на території Російської Федерації; Інструкція з підготовки та проведення польотів автоматичних і підйому прив'язних аеростатів [3].

Повітряний кодекс Російської Федерації є основним нормативним актом повітряного законодавства, проте в ньому не передбачено спеціальних положень щодо безпілотної авіації. Федеральні авіаційні правила використання повітряного простору Російської Федерації затверджені постановою Уряду Російської Федерації від 11 березня 2010 р. № 138 і набувають чинності з 1 листопада 2010 встановлюють порядок використання повітряного простору Російської Федерації в інтересах економіки і оборони, з метою задоволення потреб користувачів повітряного простору, визначають основні положення щодо забезпечення безпеки використання повітряного простору. В цілому ці Правила забезпечують можливість виконувати польоти безпілотних повітряних суден, за допомогою встановлення тимчасового і місцевого режимів, а також короткострокових обмежень в інтересах користувачів повітряного простору, які організовують польоти безпілотних літальних апаратів.

Україна належить до небагатьох держав, які володіють повним циклом створення авіаційної техніки, і займає значне місце на світовому авіаційному ринку в секторі транспортної та регіональної пасажирської авіації. В Україні нормативно-правове регулювання у сфері використання безпілотної авіації здійснюється у відповідності до розпорядження від 14 квітня 2004 р «Про затвердження Концепції розвитку системи регулювання авіаційної діяльності у сфері створення та використання малих повітряних суден» у відповідності до якої пріоритетним напрямком є розвиток нормативно-правової бази у сфері створення та використання малих повітряних суден, а також забезпечення державного регулювання авіаційної діяльності та нагляду за дотриманням вимог безпеки польотів та авіаційної безпеки.

Крім того, КМ України схвалив стратегію розвитку вітчизняної авіаційної промисловості на період до 2020 року, в якій зафіксовано, що результати дослідження потенціалу підприємств авіаційної промисловості

свідчать про цілком можливе збільшення обсягів розроблення та виробництва авіаційної техніки, зокрема за такими напрямками, як літакобудування (регіональні пасажирські та транспортні літаки), авіаційне двигунобудування, авіаційне агрегатобудування, бортове радіоелектронне обладнання, орієнтоване на використання супутникових систем зв'язку, навігації та спостереження, надлегкі та легкі літальні апарати, вертольотобудування, безпілотні літальні апарати, Державна цільова програм безпеки польотів на період до 2015 року.

Проведений аналіз досвіду застосування розвідувальної безпілотної авіації дозволяє, на думку, - І.Г. Білецького та В.В. Андронova, - зробити висновок про зростання її ролі у системі повітряної розвідки в збройних конфліктах і локальних війнах другої половини XX сторіччя. Це було обумовлено необхідністю оперативного знаходження об'єктів противника і своєчасного доведення розвідувальних даних до органів управління військами і зброєю, а також потребою у точних, повних і достовірних даних про характеристики і координати важливих наземних об'єктів противника, які підлягали знищенню високоточною зброєю [1].

Основними тенденціями в застосуванні безпілотної розвідувальної авіації є: – зменшення розмірів розвідувальних БпЛА; – багатоцільове використання розвідувальних БпЛА; – цілодобове ведення повітряної розвідки з використанням розвідувальних БпЛА в складних ме-теорологічних умовах; – збільшення тривалості перебування розвідувальних БпЛА в повітряному просторі [1].

Очевидно, що усе вище передбачене свідчить про потребу належного правового регулювання зазначених напрямків діяльності, адже з проблемою формування єдиного понятійного апарату тісно пов'язана проблема невизначеності правового статусу БПЛА, невизначеності їх належності до повітряних суден у рамках експериментальної авіації.

Список літератури

1. Білецький І. Г. Особливості застосування безпілотної розвідувальної авіації в сучасних в сучасних воєнних конфліктах / І. Г. Білецький, В. В. Андронов [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.nbuv.gov.ua/portal/natural>.
2. Артюшин Л. М. Аерокосмічна розвідка в локальних війнах сучасності: досвід, проблемні питання і тенденції: Монографія / Л. М. Артюшин, С. П. Мосов, Д. В. П'яковський, В. Б. Толубко. – К.: НАУ, 2002. – 208 с.
3. Олтян Н. Проблеми нормативно-правового забезпечення комплексів з БЛА / Н. Олтян [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.bp-la.ru>.
4. Михайлов Г. М. Удосконалення нормативно-правового забезпечення застосування авіації в народному господарстві / Г. М. Михайлов [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.af.attachmail.ru/cgi-bin/readms>.

**БЕЗПЕКА ПОЛЬОТІВ ЯК ОСНОВОПОЛОЖНИЙ ПРИНЦИП
АВІАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ**

В статті розглядається міжнародно-правова основа принципу безпеки польотів та обґрунтовується необхідність його розгляду в контексті авіаційної діяльності.

Одним з основних принципів міжнародного повітряного права є принцип забезпечення безпеки цивільної авіації. Даний принцип не отримав безпосереднього вираження в матеріальних нормах міжнародного повітряного права на відміну, наприклад, від основних принципів загального міжнародного права, закріплених в Статуті ООН і в інших документах. Саме тому його необхідно виводити з того нормативного масиву, який має відношення до забезпечення безпеки польотів у двох аспектах - технічному і соціальному, тобто забезпечення безпеки від актів незаконного втручання (викрадення, незаконне захоплення повітряних суден, диверсії на повітряному транспорті) [1, с. 179]

Становлення і утвердження принципу забезпечення безпеки цивільної авіації відбувалося значно пізніше початку міжнародних польотів повітряних суден, що пов'язано з низкою об'єктивних обставин. Міжнародне повітряне право зароджувалося спочатку на двосторонній, потім - на регіональній основі і тільки в період після другої світової війни набуло характеру універсально діючої частини загальної системи міжнародного права. При цьому аж до 60-х років основні зобов'язання держав як по двосторонніх, так і по багатосторонніх договорах зводилися до забезпечення аеронавігаційних аспектів міжнародних польотів, тобто до забезпечення нормального ходу польотів, а також до ліквідації наслідків авіаційних подій.

Саме в цьому, технічному, значенні вживається термін «безпека» у першій багатосторонній угоді з питань цивільної авіації - Паризькій конвенції 1919 року, в додатку до неї, а також в додатковому протоколі від 1 липня 1925 р. В цьому відношенні існували лише окремі норми, які не складали ще принципу. Крім того, в 20-х роках міжнародне право не містило норм, спрямованих на боротьбу зі злочинним посяганням на безпеку польотів: актами викрадення літаків, диверсії на повітряному транспорті і т. п. Цей соціальний аспект, що становить одну з двох найважливіших частин принципу забезпечення безпеки польотів, придбав міжнародно-правову актуальність тільки в кінці 60-х років у зв'язку з різким зростанням числа викрадень літаків.

Чиказька конвенція 1944 року закріпила широке коло норм, що стосуються принципу забезпечення безпеки цивільної авіації. У преамбулі конвенції підкреслюється, що зловживання цивільною авіацією може створити загрозу загальній безпеці. Далі в конвенції закріплюється право держави обмежити або заборонити польоти іноземних повітряних суден в інтересах

громадської безпеки, з міркувань військової необхідності. При виняткових обставинах або в період надзвичайного стану або заборонити чи обмежити провезення певних предметів через свою територію «в інтересах дотримання громадського порядку та безпеки» (ст. 35) [2]. Нарешті, ст. 64 конвенції, названа «Угоди про безпеку», щодо авіаційних питань, що входять в компетенцію ІКАО і безпосередньо впливають на міжнародну безпеку, наділяє ІКАО повноваженнями вступати зі схвалення Асамблеї ІКАО в «угоди з будь-якою всесвітньою організацією, заснованою народами світу для збереження миру».

Недотримання норм конвенції, порушення суверенітету, умов і правил польотів, встановлених тією чи іншою державою, зловживання цивільною авіацією створюють найбільшу загрозу її безпеці, оскільки наслідком таких порушень може бути перехоплення повітряного судна і, за певних обставин, застосування до нього сили.

Велика група норм Чиказької конвенції присвячена питанням технічної надійності цивільних повітряних суден і організаційним засобам забезпечення безпеки міжнародних повітряних сполучень. Мета конвенції, згідно з преамбулою, полягає в тому, щоб «міжнародна цивільна авіація могла розвиватися безпечним і упорядкованим чином». Стаття 37 конвенції, визначаючи конкретні технічні питання, по яких ІКАО може затверджувати і змінювати міжнародні стандарти і рекомендації, встановлює, що вони можуть ставитися також до таких інших питань, що стосуються безпеки повітряних сполучень, які час від часу можуть виникати. Завдання ІКАО, згідно з конвенцією, складаються також у тому, щоб забезпечити безпечне і упорядковане зростання міжнародної цивільної авіації, задовольняти потреби народів світу в безпечному, регулярному, надійному і економічному повітряному транспорті, а також сприяти підвищенню безпеки міжнародних повітряних сполучень (ст. 44) [2].

У конвенції містяться положення про те, що при встановленні правил для своїх державних повітряних суден держави зобов'язуються звертати належну увагу на безпеку навігації цивільних повітряних суден (ст. 3); засоби аеронавігаційного забезпечення надаються з метою безпеки та оперативності повітряних сполучень (ст. 15); політ безпілотного повітряного судна повинен контролюватися таким чином, щоб була виключена небезпека для цивільних повітряних суден (ст. 8); необхідно приймати відповідні заходи, якщо аеропорти або аеронавігаційні засоби недостатні для безпечного здійснення міжнародних повітряних сполучень (ст. 69) [2].

На основі цих зобов'язань держав - учасниць конвенції в рамках ІКАО розробили надзвичайно різноманітні за змістом і об'ємні за кількістю технічні, організаційні та адміністративні стандарти, рекомендації та процедури (міжнародні авіаційні регламенти), що не мають, за деякими винятками (правила польотів над відкритим морем), обов'язкової сили. Регламенти, об'єднані у вісімнадцять додатків до Чиказької конвенції, не будучи договірними нормами (джерелами права), відіграють допоміжну роль у визначенні змісту принципу забезпечення безпеки цивільної авіації. Основне ж значення в даному питанні мають договірні зобов'язання, способи реалізації

яких відносяться до внутрішньої компетенції кожної держави. Ці способи включають організацію повітряного простору, встановлення вимог до професійної кваліфікації екіпажів повітряних суден і диспетчерів. До норм льотної придатності повітряних суден та придатності аеропортів і повітряних трас до експлуатації, інспектування діяльності авіаперевізників, режимні заходи щодо запобігання та припинення актів незаконного втручання і т. п.

Двосторонні угоди держав про повітряне сполучення, як правило, містять велику кількість положень, що відносяться до забезпечення безпеки цивільної авіації в технічному сенсі. Такі угоди закріплюють обов'язок кожної держави надавати необхідні кошти радіотехнічного забезпечення та метеорологічного обслуговування польотів, повідомляти відомості про аеропорти посадки і про маршрут польотів в межах своєї території, забезпечувати, щоб повітряні судна відповідали вимогам, які пред'являються до міжнародних польотів, а також, щоб всі закони і правила, що регулюють польоти в межах однієї держави, дотримувалися повітряними судами іншої держави і т. д.

Важливу роль у забезпеченні безпеки польотів цивільних повітряних суден відіграють міжнародні угоди та національні норми, що відносяться до управління повітряним рухом.

Необхідність забезпечення безпеки міжнародної цивільної авіації, що стала одним з основних видів транспорту, від актів незаконного захоплення і викрадення повітряних суден, шантажу та диверсій, а також дій на борту повітряних суден окремих осіб, які загрожують безпеці польоту, привели до прийняття Токійської конвенції про злочини та деяких інших дій на борту повітряного судна 1963 року, Гаазької конвенції про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден 1970 року, Монреальської конвенції про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації, 1971 року. Державами укладаються двосторонні угоди щодо запобігання та припинення всіх подібних актів, вносяться спеціальні статті в двосторонні угоди про повітряне сполучення, приймаються суворі заходи адміністративно-правового, кримінально-правового та організаційного характеру на національному рівні.

Починаючи з 70-х років до питань боротьби з актами незаконного втручання в діяльність цивільної авіації неодноразово зверталися Рада Безпеки і Генеральна Асамблея ООН, Рада, Асамблея і робочі органи ІКАО, і інші міжнародні організації. Загальний нормативний масив з даного питання досить великий.

Однак актуальність проблеми не тільки не знижується, але стає все більш гострою у зв'язку з безперервними катастрофами повітряних суден і випадками незаконного втручання в діяльність цивільної авіації.

Слід підкреслити, що забезпечення безпеки цивільної авіації в даний час залежить від великого числа факторів, що безпосередньо не відносяться до діяльності міжнародної цивільної авіації. Так, по-перше, дотримання норм міжнародного повітряного права відносно забезпечення безпеки міжнародної цивільної авіації все більше залежить від рівня безпеки польотів повітряних суден, що виконують внутрішні рейси. Тут позначаються як виконання

міжнародних і внутрішніх польотів часто по одним і тим же дільницях повітряних ліній, так і численні випадки викрадення повітряних суден з внутрішніх ліній. При цьому повітряний простір в певних районах, в тому числі на міжнародних повітряних трасах, може бути повністю (тимчасово) закрито, так само як і аеропорт передбачуваної посадки викраденого повітряного судна. По-друге, все більш активні польоти військових повітряних суден і катастрофи з ними створюють небезпеку "повітряному руху та особам на поверхні. Наприклад, 4 квітня 1985 винищувач ВПС Туреччини Г-104 впав на торговий центр міста Баликесір. В результаті 22 людини загинули, десятки отримали тяжкі поранення, завдано значного матеріального збитку. У липні 1985 року такий же турецький військовий літак загорівся в повітрі. Через часті аварій літаки цього типу, що проводяться в США для Туреччини та інших країн НАТО, отримали назву «літаючих трун».

По-третє, багатьма державами проводяться навчальні стрільби і випробування ракет в суверенному повітряному просторі і у відкритому повітряному просторі (акваторії Світового океану), що також становить небезпеку для польотів цивільних повітряних суден. [3, с.12]

По-четверте, в повітряному просторі виконуються стрільби, запускаються метеорологічні ракети, проводяться експерименти в атмосфері, а також через повітряний простір здійснюють зліт і посадку космічні апарати і випадають їх частини (уламки). Не є поодинокими, наприклад, випадки, коли США змушені були підірвати в повітряному просторі космічні апарати, що виходять з управління при зльоті. Нагадаємо відомий випадок з руйнуванням американської космічної станції «Скайлеб» масою понад 80 т в повітряному просторі в 1979 році, коли було охоплено панікою населення низки країн. В деяких країнах були припинені польоти літаків. Смуга випадіння уламків станції, лише частково збіглася з прогнозами, пройшла через центральну малонаселену частина Австралії, в результаті чого по чистій випадковості не було людських жертв.

Висновки

Сказане дозволяє зробити висновок про те, що в сучасних умовах вже недостатньо говорити про наявність принципу забезпечення безпеки міжнародної цивільної авіації. Враховуючи, що всі види польотів у повітряному просторі і окремі види діяльності в ньому взаємно впливають на безпеку один одного, цілком допустимо ставити питання про сформований загальний принцип забезпечення безпеки будь-яких польотів у повітряному просторі та необхідність договірної оформлення принципу забезпечення безпеки авіації в цілому.

Список літератури

1. *Яцківський Л. Ю.* Загальний курс транспорту: Навчальний посібник, Кн.1. – К.: Арістей, 2007.
2. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. // Офіційний вісник України. – 2004. № 40, 195с.
3. *Джеймс Отт.* Заполняя бреши в системе безопасности. Авиатранспортное обозрение/ Отт Джеймс., 2005., с.15.

С.Р. Багіров, к.ю.н.
(Національний Авіаційний університет, Україна)

ЗЛОЧИНИ ПРОТИ БЕЗПЕКИ РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ: ПРОБЛЕМИ ВСТАНОВЛЕННЯ ПРИЧИННОГО ЗВ'ЯЗКУ

*Статтю присвячено узагальненню практичних аспектів встановлення
причинного зв'язку під час кваліфікації злочинів у сфері безпеки руху та
експлуатації транспорту.*

Питання про причинний зв'язок у кримінальному праві в сучасних умовах набуло більш складного характеру під впливом науково-технічного прогресу. У кримінально-правовій літературі України вже підкреслювалося, що вчення про причинний зв'язок як ознаку об'єктивної сторони складу злочину потребує уніфікованого вирішення, оскільки людська діяльність у майбутньому стає все більш пов'язаною з використанням джерел підвищеної небезпеки, і це питання значно ускладнюється і набуває особливої актуальності [1, с. 12]. Свідченням цього є і результати вивчення судової практики. Так, у досліджених нами кримінальних справах про транспортні злочини в 48% випадків зустрілися ті чи інші ускладнення у розвитку причинного зв'язку через вплив різномірних факторів. Це дозволяє визнати, що майже в кожному випадку вининення злочину, пов'язаного з порушенням правил безпеки руху або експлуатації транспорту, причинний зв'язок має опосередкований характер і розвивається з ускладненнями.

Питання встановлення та оцінки причинного зв'язку у транспортних злочинах останнім часом вивчали І.Я. Козаченко, М.Й. Коржанський, О.І. Коробєєв, В.М. Курченко, В.Б. Малінін, В.А. Мисливий, М.С. Романов, А.А. Тер-Акопов.

У радянській кримінально-правовій доктрині його досліджували М.С. Алексєєв, В.Е. Боровський, В.К. Глістін, А. Горбуза, П.С. Дагель, В.І. Касинюк, Б.О. Курінов, Л. Мачковський, В. Печерський, М.Г. Угрехелідзе, О.І. Чучасв.

Незважаючи на значну кількість наукових публікацій, у яких започатковано спроби розв'язання проблеми встановлення причинного зв'язку у транспортних злочинах, єдиної думки науковці не дійшли. Через множинність причин і умов детермінації транспортного необережного злочину практичним працівникам і теоретикам надзвичайно важко дати правильну соціально-правову оцінку поведінці кожного суб'єкта, який тією чи іншою мірою сприяв настанню злочинного наслідку. При цьому слід пам'ятати, що практичні працівники вимушені вирішувати ці питання протягом процесуальних строків, не чекаючи, поки науковці дійдуть згоди.

Тому метою цієї статті є узагальнення практичних аспектів встановлення причинного зв'язку під час кваліфікації транспортних злочинів.

Різноманітність причин і факторів, пов'язаних з дорожніми умовами і зі станом транспортних засобів, призводить до того, що в одній і тій самій дорожньо-транспортній пригоді вони можуть виявлятися як самостійно, так і в різних поєднаннях. Наприклад, занесення транспортного засобу, що призвело до пригоди, могло бути викликане тим, що дорога одночасно була нерівною і слизькою, крім того, гальма в автомобілі були не відрегульовані, а водій допустив перевищення швидкості. У зв'язку з цим нерідко виникає запитання: яка з цих причин здійснила вирішальний вплив?

На це запитання вчені не дають однозначних відповідей, у зв'язку з чим проблема визначення критеріїв причинного зв'язку в транспортних злочинах залишається актуальною.

Окремі юристи вважають, що для встановлення причинного зв'язку в автотransпортних злочинах варто застосовувати метод «необхідної умови», суть якого полягає в такій формулі: якби злочинний результат настав і під час відсутності дії (бездіяльності) обвинувачуваного, причинного зв'язку немає [2, с. 61].

Тим часом використання одного лише критерію необхідної умови не може дати обґрунтовану відповідь про наявність чи відсутність причинного зв'язку. Застосування критерію необхідної умови було піддано справедливій критиці більшістю авторів, що досліджували цю проблему. Його неспроможність виявляється при спробі використати даний критерій у реальних практичних прикладах. Це було переконливо показано, зокрема, М.С. Романовим у справі водія Ладнова [3, с. 100–101].

Дуже спірною є думка Л. Мачковського і В. Печерського про те, що причинний зв'язок не може бути обмежений за допомогою юридичних ознак [2, с. 62]. Автори не враховують тієї обставини, що про причинний зв'язок у транспортних злочинах може йтися лише у випадках, коли особа, що зобов'язана дотримуватися нормативних вимог, порушує їх. Ця теза підтримується усіма вченими, що досліджували проблему причинного зв'язку в автотransпортних злочинах.

Вчені-криміналісти в основному зійшлися в думках, що з правової точки зору в причинному зв'язку зі шкідливими наслідками може перебувати лише така поведінка суб'єкта дорожнього руху, що становить собою порушення встановлених правил безпеки. М.Й. Коржанський і В.А. Мисливий справедливо вважають, що причинний зв'язок в автотransпортних злочинах характерний тим, що він встановлюється не між діями водія і наслідками, що настали, (такий зв'язок є в більшості цих злочинів), а між порушеннями правил дорожнього руху і наслідками, що настали [4, с. 10].

Узагальнення кримінальних справ, проведене у 70-ті рр., показало, що правило необхідної умови застосовують на практиці і воно надає істотну допомогу у вирішенні кримінальних справ про автотransпортні злочини, категорія ж реальної можливості при встановленні причинного зв'язку у цих справах не використовується [2, с. 61]. Проте ці дані не відповідають результатам сучасних досліджень. Вивчення 220 кримінальних справ про необережні злочини, проведене нами, показало, що і критерій необхідної умови, і критерій реальної можливості в судовій практиці не

використовуються. Органи досудового слідства і суду перебувають під сильним впливом висновків експертів і дуже часто некритично переносять результати їхнього дослідження в обвинувальні висновки, вирoki, інші процесуальні документи.

Питання про компетенцію експерта-автотехніка встановлювати причинну залежність у даний час вирішене більшістю криміналістів і експертів таким чином, що експертом не можуть вирішуватися питання, які хоча і стосуються причинного зв'язку, але належать до юридичної оцінки дій осіб, причетних до пригоди [5, с. 54].

Слід мати на увазі, що експерт розглядає дії водія лише як дії оператора, котрі визначають характер руху транспортного засобу в конкретній дорожній обстановці, і досліджує не всю сукупність явищ, що здійснили вплив на виникнення події, а лише ті окремі ланки ланцюга взаємодіючих явищ, що можуть бути досліджені на підставі його спеціальних знань. Тому він встановлює причинні зв'язки лише з технічної точки зору. Пленум Верховного Суду України вказав судам на неприпустимість призначення експертизи у випадках, коли з'ясування певних обставин не потребує спеціальних знань, а також порушення перед експертами правових питань, вирішення яких віднесено законом до компетенції суду [6, с. 212].

Досліджуючи причинний зв'язок у транспортних злочинах, ми дійшли висновку, що однією з найбільш обґрунтованих точок зору з приводу констатації причинного зв'язку варто визнати позицію тих авторів, що застосовують телеологічний (цільовий) підхід у дослідженні і встановленні причинного зв'язку порушень норм безпеки зі шкідливими наслідками, що настали. Цільовий підхід може мати самостійну пізнавальну цінність, являючи собою специфічний метод дослідження причинного зв'язку.

Уперше про можливість застосування цільового підходу у дослідженні причинного зв'язку в кримінальному праві задекларувала Т.В. Церетелі: «необхідно, щоб заподіяний дією особи наслідок належав до тієї категорії наслідків, *запобігання яких відповідає меті* (виділено нами. – С.Б.) даної норми. Лише за цієї умови протиправна дія в момент її вчинення має можливість впливати на хід подій, що мав місце в дійсності» [7, с. 209].

М.С. Романов застосував це положення до аналізу причинного зв'язку у транспортних злочинах. На його думку, при визначенні залежності між протиправною дією і наслідками, що настали і які передбачалася при створенні правової норми, необхідно з'ясувати цільову спрямованість нормативної вимоги. Оскільки будь-яка нормативна вимога містить певну мету, заради якої вона прийнята, то невиконання нормативної вимоги являє собою діяння, що викликає результат, який суперечить меті вимоги. Впевнившись у меті вимоги, можна визначити каузальні залежності між діянням і наслідками [3, с. 102].

Окремої уваги потребує питання про спроби диференціації порушень правил безпеки в залежності від їхньої каузальної ролі. Необхідно зазначити, що питання про диференціацію порушень правил безпеки руху найбільш докладно розглянуте М.С. Романовим [8].

Вчений правильно пише про необхідність технічної і правової оцінки

такого етапу в процесі розвитку дорожньо-транспортної пригоди як «аварійна обстановка». М.С. Романов дотримується традиційного для експертів розуміння аварійної обстановки як такої ситуації, коли водій позбавлений можливості впливати на розвиток останньої і запобігти настанню аварійних наслідків [8, с. 39].

З'ясування того, хто і якою поведінкою порушив правила безпеки і створив аварійну обстановку означає, по суті, встановлення причинного зв'язку в досліджуваній події. Установити, хто створив аварійну обстановку нескладно лише тоді, коли одні порушення правил безпеки руху були причинно пов'язані з настанням аварійних наслідків, а інші порушення не створювали такої небезпеки. Однак проблема полягає в тому, що нерідко зі створенням аварійної ситуації причинно пов'язана поведінка (порушення правил безпеки) всіх її учасників. М.С. Романов правильно відзначає, що в таких випадках вирішення питання про те хто створив аварійну обстановку, втрачає значення інструмента диференціації цих діянь, оскільки її виникнення є результатом сукупності допущених відхилень від правил дорожнього руху або технічної експлуатації транспорту. Разом з тим аналіз дорожньо-транспортних пригод свідчить, що дії їхніх учасників відрізняються за своєю роллю в створенні аварійної обстановки [14, с. 40].

Слід зауважити, що на практиці зустрічаються такі дорожньо-транспортні пригоди, при дослідженні яких диференціювати відступ від правил безпеки на основі аналізу ролі учасника руху в створенні аварійної обстановки видається вкрай скрутним, навіть неможливим.

Л., керуючи вантажним автомобілем КамАЗ, рухався по трасі зі швидкістю 55 км/г. Після роз'їзду з зустрічним транспортом Л. побачив, як на трасу на відстані 60 м по ходу його руху, із другорядної дороги став виїжджати автомобіль ВАЗ під керуванням М. Відступаючи від вимог правил безпеки руху, Л. не знизив швидкість; розраховуючи, що водій ВАЗа зупиниться, Л. почав маневр, виїхавши на смугу зустрічного руху. Однак М. не зупинився і продовжив рух. У результаті неузгоджених дій обох водіїв відбулося зіткнення, що потягло смерть водія ВАЗа і двох його пасажирів [15, с. 176].

Аналізуючи пригоду, можна дійти висновку, що небезпечну обстановку на дорозі створило порушення правил безпеки руху з боку водія ВАЗа М. Однак аварійні наслідки ще можна було запобігти, якби водій КамАЗа Л. вжив заходів до своєчасного гальмування, а водій М. зупинив би свій транспортний засіб. Подальший розвиток механізму даної події дозволяє визнати, що аварійна обстановка була створена сукупними порушеннями з боку водіїв М. і Л.

Кожне з порушень правил безпеки руху було необхідною умовою створення аварійної обстановки. Тому для визначення «провідної» ролі одного з порушень необхідно показати, яке з порушень було достатнім для виникнення аварійної обстановки.

Відповідно до філософських і логічних побудов, певне явище (процес) матеріальної дійсності настає тоді, коли для цього є необхідні і достатні умови. Необхідною визнається умова, без якої явище не настає, а достатньою – така необхідна умова, за якої явище має місце.

Звернувшись до аналізованої дорожньо-транспортної пригоди, неважко помітити, що відсутність кожного з порушень призведе до того, що зіткнення не відбудеться. Зіткнення як аварійний наслідок було можливим тільки через поєднання порушень, жодне з яких не можна оцінити як достатню умову досліджуваного загального наслідку. Тому провести диференціацію порушень правил безпеки в залежності від їхньої «провідної» чи «відомої» ролі у створенні аварійної обстановки в цьому випадку не є можливим.

Висновки

Отже, ці критерії не мають універсального характеру, тому необхідно шукати інший метод об'єктивної оцінки поведінки осіб, причетних до необережного злочину. Але це справа майбутнього. Що ж до сьогодення, то програмно-цільовий метод, запропонований Т.В. Церетелі і розвинутий М.С. Романовим, хоча і містить певні недоліки щодо диференціації порушень правил безпеки, проте в цілому залишається прийнятним для встановлення причинного зв'язку у злочинах проти безпеки руху або експлуатації транспорту. Сподіваємося, що здійснені у цій статті узагальнення будуть корисними для практичних працівників, а висловлені зауваження врахуються науковцями у подальших дослідженнях проблеми встановлення причинного зв'язку у транспортних злочинах.

Список літератури

1. Гавриш С.Б., Фесенко Є.В. Концептуальні питання застосування нового кримінального законодавства України // Новий Кримінальний кодекс України: Питання застосування і вивчення: Матер. міжнар. наук.-практ. конф. [Харків] 25–26 жовт. 2001 р. / Редкол.: Сташис В.В. (голов. ред.) та ін. – К.-Х.: Юрінком Інтер, 2002. – С. 11–14.
2. Мачковский Л., Печерский В. Установление причинной связи по делам о дорожно-транспортных происшествиях // Социалистическая законность. – 1978. – № 2. – С. 61–63.
3. Романов Н.С. Установление причинной связи по делам о дорожно-транспортных происшествиях // Советское государство и право. – 1984. – № 5. – С. 100–103.
4. Коржанський М.Й., Мисливий В.А. Кваліфікація автотранспортних злочинів. – К.: Юрінком, 1996. – 80 с.
5. Палиашвили А. Установление причинной связи в заключении судебного эксперта // Социалистическая законность. – 1967. – № 6. – С. 54–55.
6. Навроцький В.О. Теоретичні проблеми кримінально-правової кваліфікації. – К.: Атіка, 1999. – 418 с.
7. Церетели Т.В. Причинная связь в уголовном праве. – М.: Госюриздат, 1963. – 382 с.
8. Романов М.С. Диференціація порушень правил безпеки дорожнього руху // Радянське право. – 1983. – № 12. – С. 39–41.
9. Практика судів України в кримінальних справах / Бюлетень законодавства і юридичної практики України. – № 4. – К., 1993. – 351с.

ЗАХИСТ ПРАВ СПОЖИВАЧІВ ЗА ДОГОВОРОМ АВІАЦІЙНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ

В статті досліджуються основні завдання щодо задоволення потреб споживачів в авіаційному транспорті. Зазначаються права і обов'язки, а також нормативно-правова база, яка регулює порядок перевезення пасажирів авіатранспортом.

У всіх країнах світу транспорт є однією з важливих галузей народного господарства. Загалом, процес перевезень не виробляє нового продукту, але виступає як сполучна ланка між підприємствами, сприяючи функціонуванню інших галузей економіки, розв'язанню соціальних задач, раціональному та гнучкому використанню виробничих сил, забезпечуючи обороноздатність країни.

Тому державна політика становлення та розвитку транспортного комплексу України передбачає забезпечення своєчасного, повного та якісного задоволення потреб населення і суспільного виробництва у перевезеннях, створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту всіх форм власності та входження транспортного комплексу України до європейської і світової транспортної системи.

Сфера діяльності транспорту пов'язана з наданням безлічі різних видів послуг підприємствам і організаціям, торгово-посередницьким фірмам та ін. У сфері обігу діяльність транспорту пов'язана з доставкою різних видів матеріальних ресурсів на адресу конкретних споживачів.

Кожний українець є споживачем будь-якого виду послуг, незалежно від віку, статі, освіти, соціального статусу, займаної посади. Але на даний момент вони, на жаль, далеко не завжди виправдовують сподівання споживачів. Тому кожен громадянин України має знати свої права, захист яких гарантує стаття 42 Конституції: «Держава захищає права споживачів, здійснює контроль за якістю і безпечністю продукції та усіх видів послуг і робіт, сприяє діяльності громадських організацій споживачів». [1]

На сьогоднішній час спеціалісти вважають, що одним із найважливіших завдань, які стоять перед авіаційною галуззю, є забезпечення дотримання прав споживачів повітряних перевезень пасажирів як в Україні, так і за її межами. На жаль забезпечити здійснення цього завдання досить складно. Внутрішні перевезення не популярні з огляду на їх дороговизну та низький споживчий попит. Не дивлячись на економію часу пасажирів переваги віддають залізниці або автотранспорт. Українські авіакомпанії також акцентують увагу саме на міжнародних перевезеннях. Сьогодні діє лише декілька внутрішніх ліній. Прогнозувати чи зможуть вони тривало функціонувати – складно. Залишається сподіватись на те, що нова правова база дозволить за допомогою комплексу заходів (наприклад, зменшення податкового тиску на авіаційних перевізників на певний час) відновити обсяги перевезень саме на внутрішніх лініях.

Згідно із чинним законодавством сьогодні повітряне перевезення визначається як перевезення пасажирів, багажу, вантажів і пошти, що виконуються з допомогою повітряних суден за встановлену платню. Воно здійснюється на підставі договору повітряного перевезення.

Авіаційний транспорт — це усі види підприємств, організацій та установ, діяльність яких спрямована на створення умов та використання повітряного простору людиною за допомогою повітряних суден. Сукупність правових норм, що регулюють відносини між цими підприємствами та споживачами транспортних послуг в сфері авіації регулюється Варшавською конвенцією для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень, Конвенцією про міжнародну цивільну авіацію, Повітряним кодексом та іншим законодавством України.

Згідно з договором повітряного перевезення пасажирів авіапідприємство зобов'язується перевезти пасажирів та його багаж у пункт призначення, надавши йому місце у повітряному судні, що здійснює зазначений у білеті рейс; при наявності у пасажирів багажу — доставити разом з ним і його багаж. Пасажир зобов'язаний сплатити за перевезення по встановленому тарифу певну суму, а якщо маса вантажу перевищує встановлену норму — ще й за цей надлишок.

Кожний договір повітряного перевезення пасажирів засвідчується перевізним документом, який видає авіапідприємство чи його представник. Документом на перевезення є:

- при перевезенні пасажирів — квиток;
- при перевезенні речей пасажирів як багажу — багажна квитанція;
- у разі стягнення додаткових сум за послуги у перевезенні — квитанція різних стягнень і квитанція платного багажу (при сплаті стягнення за провіз багажу масою понад встановлену норму).

Послуги споживачам повітряного транспорту, повинні:

- гарантувати безпеку пасажирів, схоронність їхнього особистого майна і під час вимог авіаційної, протипожежної безпеки і санітарно-гігієнічних правил і норм;
- відповідати своєму призначенню;
- враховувати вимоги законів і нормативних документів за обсягам, термінів й умовам обслуговування, зазначених у угодах по наземного обслуговування;
- надаватися за умов обслуговування, які забезпечують комфорт для пасажирів, зручну планування приміщень, оптимальну просторову організацію маршрутів руху пасажирів, хорошу освітленість приміщень, оснащеність і раціональну розстановку устаткування.

Послуги надаються кваліфікованим персоналом, що має бути сертифікований встановленим порядком.

До персоналу з обслуговування пасажирів в аеропортах пред'являються такі вимоги: він має гарантувати пасажирів доброзичливе, ввічливе ставлення, своєчасну і кваліфіковану допомогу; персонал повинен дотримуватися етичних норм поведінки й спілкування; персонал повинен суворо дотримуватися вказану форму одягу та акуратний зовнішній вигляд; персонал

повинен дотримуватися високої мовної культури: мова відповідає професійній діяльності – питання лаконічні, голос не підвищується, суперечки не допускаються, при сторонніх обличчях службові розмови припинено, пасажирів відповідь дається мовою на вибір.

Послуги пасажирів на рейсах авіакомпанії, надані юридичними особами і міжнародними організаціями, незалежно від їх організаційно-правової форми і форми власності, повинні прагнути бути сертифіковані.

Виконання польотів за окремим розкладом забезпечує їх безпеку і комерційну вигідність для авіакомпанії, тому керівникам і спеціалістам, відповідальним за забезпечення регулярності руху ВР і безпеки польотів, повинні прагнути бути атестовані.

Уповноважений орган з питань цивільної авіації здійснює контроль за дотриманням авіаперевізниками та іншими суб'єктами авіаційної діяльності правил повітряних перевезень пасажирів, багажу, вантажу і пошти та за їх відповідністю вимогам і правилам, установленим міжнародними договорами України та авіаційними правилами України, зокрема в частині дотримання прав пасажирів, вантажовідправників, які користуються послугами з повітряних перевезень, та вимог щодо розгляду звернень пасажирів, вантажовідправників.

У разі подання такого звернення уповноважений орган з питань цивільної авіації приймає рішення про:

1) відсутність факту порушення авіаперевізником вимог законодавства, в тому числі авіаційних правил України;

2) наявність факту порушення авіаперевізником вимог законодавства, в тому числі авіаційних правил України, із зазначенням обсягу порушення та дати, до якої порушення слід усунути.

Відповідно до ст. 89 Повітряного Кодексу України відповідальність за протиправні дії несуть всі юридичні і фізичні особи, діяльність яких пов'язана з використанням повітряного простору України, розробкою, виготовленням, ремонтом та експлуатацією авіаційної техніки, здійсненням господарської і комерційної діяльності, обслуговуванням повітряного руху, забезпеченням безпеки авіації України, а також її управлінням і наглядом.

Пасажир, замовник або працівник авіації за порушення, невиконання або неналежне виконання правил, вимог і норм, що регламентують повітряні перевезення і авіаційні роботи, а також порушення законодавства про охорону навколишнього природного середовища, несуть відповідальність, передбачену чинним законодавством України.

Перевізник несе відповідальність за втрату, нестачу або пошкодження багажу з часу прийняття його для перевезення і до видачі одержувачу або передачі його відповідно до правил іншій особі, якщо не доведе, що ним було вжито всіх необхідних заходів для запобігання заподіяння шкоди або що таких заходів неможливо було вжити. Перевізник несе відповідальність за збереження речей, що є у пасажира, якщо буде доведено, що втрата або пошкодження цих речей сталися з вини перевізника [5, ст. 91].

Перевізник несе відповідальність за втрату, нестачу або пошкодження вантажу з часу прийняття його для перевезення і до видачі одержувачу або

передачі його відповідно до правил іншої установи (особі), якщо не доведе, що ним було вжито всіх необхідних заходів для запобігання заподіяння шкоди або що таких заходів неможливо було вжити. До того часу, поки перевізник не доведе інше, вважається, що втрата, нестача чи пошкодження вантажу сталися під час перевезення.

Висновки

Таким чином, на сьогоднішній день, основним завданням транспорту залишається задоволення потреб споживачів у перевезеннях. Основні функції, які сьогодні виконує транспорт пов'язані саме із перевезенням пасажирів та багажу.

На сьогоднішній час чи не найпоширеніша функція транспорту полягає у перевезенні пасажирів. Щорічно обсяги перевезення пасажирів збільшуються на таких видах транспорту, як автомобільний, залізничний, відновлює свої можливості за рахунок покращення матеріальної та технічної бази річковий, морський та авіаційний транспорт.

На даний момент вважається, що для задоволення потреб у перевезенні пасажирів та багажу необхідні транспортні засоби й комплекси, які мають бути побудовані й повинні перебувати у відповідному технічному стані, своєчасне впровадження заходів технічного переозброєння і передових методів з вдосконалення всіх ланок транспортної системи.

Досить значна роль при перевезенні пасажирів та багажу відводиться державі, основними завданнями якої є формування ринку послуг транспорту, шляхом реалізації єдиної економічної, інвестиційної, науково-технічної та соціальної політики.

Список літератури

1. Конституція України. № 254к/96-ВР від 28.06.1996. // Відомості Верховної Ради , 1996, N 30, ст. 141.
2. Повітряний кодекс України//Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2011, N 48-49, ст.536
3. Про захист прав споживачів:Закон України //Відомості Верховної Ради УРСР (ВВР), 1991, № 30, ст.379
4. Цивільний кодекс України. Науково практичний коментар: У 2 частинах. / За заг. ред. Я.М. Шевченко – К.: Концерн „Видавничий Дім ІнЮре”, 2007 – Ч.1. – 692.
- 5.Транспортне право України. Мілашевич А.В. – Х., “Консум”, 2007 р., - 495 с.

*С.В. Вишинецька, к.ю.н., доц., В.М. Вишинецький, к.ю.н.
(Національний авіаційний університет, Україна, м. Київ)*

ДО ПИТАННЯ ПРО ДОЦІЛЬНІСТЬ ЗБЕРЕЖЕННЯ ДИФЕРЕНЦІАЦІЇ У ПРАВОВОМУ РЕГУЛЮВАННІ ПРАЦІ ПРАЦІВНИКІВ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

Стаття присвячена обґрунтуванню доцільності збереження диференціації у правовому регулюванні праці працівників транспортної галузі, які є суб'єктами зі спеціальним трудовим статусом, що передбачає їх відповідність визначеним психофізіологічним якостям професійної придатності і зумовлює необхідність спеціального правового регулювання.

Диференціацію трудового законодавства можна розглядати як розмежування правових норм на підставі юридично значимих чинників з метою конкретизації загальних положень законодавства про працю до окремих категорій працівників. Загалом учені трактують поняття «диференціація» як відмінності у правових нормах, обумовлені специфікою змісту, характеру та умов праці працівників [1, с. 108], як деталізацію і конкретизацію загальної правової норми [2, с. 25].

Диференціація завжди здійснюється за певними критеріями. Найбільш широко застосовується класифікація, запропонована Ю. П. Орловським [3, с. 13-14], яка об'єднує усі критерії диференціації правового регулювання у дві великі групи:

а) критерії, які характеризують суб'єктів трудових відносин (суб'єктна диференціація);

б) об'єктивні критерії, не пов'язані з особливостями суб'єктів трудових відносин.

До факторів суб'єктної диференціації відносять статеві-вікові, а також фізіологічні особливості суб'єктів трудових відносин.

До основних об'єктивних критеріїв диференціації відносять:

- галузі економіки;
- умови праці працівників;
- природно - кліматичні умови;
- специфіку трудового зв'язку;
- форми і види власності.

Диференціація, в основу якої покладені чинники процесу праці, її організації або характеру виробництва тощо, не залежні від якостей працівника, властивостей його особистості, є стійкішою в силу стабільності самих чинників, обумовлюючих існування такого її виду.

Диференціація проявляється головним чином залежно від: 1) характеру і особливостей виробництва, професійних умов праці на даному виробництві (галузева диференціація); 2) статеві-вікових, кваліфікаційних і інших особливостей працівників (суб'єктна диференціація); 3) стану природно - кліматичних умов на місці знаходження підприємства (територіальна

диференціація). Вказані напрямки диференціації отримали найбільший розвиток у процесі кодифікації трудового законодавства.

Так, російські вчені А. М. Лушніков і М. В. Лушнікова вказують на те, що в Трудовому кодексі РФ підстави диференціації, як і в попередньому КЗпП 1971 року, можна поділити на дві великі групи: диференціація, яка визначається властивими даному виду вимогами, і диференціація, обумовлена особливою турботою держави про осіб, що потребують підвищеного соціального і правового захисту. До першої групи можна віднести галузеву, професійну диференціацію (особливості регулювання праці працівників транспорту, педагогічних працівників тощо), диференціацію за умовами застосування праці (осіб, працюючих за сумісництвом, тимчасових і сезонних працівників тощо) і диференціацію за правовим статусом роботодавця (особливості регулювання праці працівників, працюючих у роботодавців – фізичних осіб, працівників релігійних організацій тощо). До цієї ж групи можна віднести й територіальну диференціацію. Вищеназвані види диференціації можна назвати об'єктивними, незалежними від особистості працівника [4, с. 289].

Відмінність норм, обумовлена галузевим критерієм, визнається у правовій науці самостійним і одним із найважливіших видів диференціації трудового права.

Диференціація правового регулювання трудових відносин може здійснюватись різними способами:

- а) через конкретизацію загальних норм права;
- б) через встановлення додаткових пільг і переваг для працівників порівняно з чинним законодавством на основі принципів трудового права;
- в) через прийняття локальних норм з тих питань, які взагалі не врегульовані у централізованому порядку.

Галузева диференціація трудового права здійснюється у різних формах: у формі доповнення до загальних норм трудового законодавства, у формі пристосування (встановлення особливого порядку застосування) загальних норм до особливих умов і у формі винятків із загальних норм. При цьому норми-доповнення і норми-пристосування є домінуючими, а норми-виключення серед галузевих норм – явище рідкісне.

Диференціація за галузевим критерієм проявляється насамперед у правових інститутах робочого часу і часу відпочинку, оплати праці, охорони праці і трудової дисципліни.

Зокрема, диференціація правового регулювання часу щоденного відпочинку окремої категорії працівників транспорту зумовлена специфікою виконання трудової функції (безперервність перевезень) та наявністю наступних його рис: 1) право на відпочинок не повністю реалізується, оскільки працівник обмежений місцем відпочинку, наприклад, покинути судно, яке знаходиться в морі, покинути автомобіль, зійти з потягу та інше; 2) відпочинок проходить поза місцем постійного проживання (судно, у пункті обороту, за межами базового аеропорту тощо); 3) його тривалість не завжди конкретизована, наприклад, може зменшуватися до 8 годин [5, с. 429].

У спеціальній частині IV ТК РФ міститься розділ XII «Особливості

регулювання праці окремих категорій працівників». У цей розділ включено 17 глав, більша частина яких присвячена регулюванню особливостей праці різних категорій працівників (надомників, педагогічних працівників, спортсменів і тренерів тощо). В них об'єднані два види правового регулювання праці: окремих категорій працівників і в окремих галузях господарства.

Таке нововведення має різні оцінки в юридичній літературі. Зокрема, з точки зору І. І. Андріановської, в силу диференціації у правовому регулюванні праці відображати регулювання особливих умов праці окремих працівників необхідно, але правильніше – в окремих нормативних актах, а не в Кодексі. У зв'язку з цим, на думку автора, у різних галузях економіки працівники мають різний трудовправовий статус і відображення його повинно бути у спеціальних галузевих нормативних актах (за окремими галузями економіки). У ТК РФ можлива диференціація правового регулювання праці працівників, виходячи з особливих умов праці. Але за професійною ознакою (працівників транспорту, педагогічних та інших працівників) навряд чи це виправдано [6, с. 89].

Ми цілком поділяємо позицію О. М. Ярошенка про те, що в новому Трудовому кодексі України повинен бути розділ, присвячений диференціації правового регламентування праці. Необхідно законодавчо закріпити межі застосування норм про винятки, пільги й доповнення, за допомогою яких диференціація здійснюється. Основні чинники диференціації, що традиційно склалися в трудовому праві, мають бути названі в Кодексі з вказівкою на можливість їх реалізації як у ньому самому, так і в спеціальному законодавстві [7, с. 21].

Отже, диференціація передбачає встановлення відмінностей, винятків, переваг і обмежень у правовому регулюванні трудових відносин окремих категорій працівників. Специфіка транспортної галузі є основою правового регулювання праці її працівників.

До об'єктивних критеріїв диференціації у правовому регулюванні праці працівників транспортної галузі можна віднести особливий характер праці, особливі умови праці окремих категорій працівників, пов'язаних або не пов'язаних із джерелом підвищеної небезпеки, тобто безпосереднім управлінням транспортним засобом, його обслуговуванням; шкідливі та (або) важкі умови праці; інтенсивність праці. Використання галузевого критерію диференціації дозволяє виділити особливості порядку прийняття на роботу, допуску до роботи осіб, безпосередньо пов'язаних з рухом і обслуговуванням транспортних засобів, режиму робочого часу і часу відпочинку, дисциплінарної відповідальності працівників транспорту тощо.

Так, зокрема, праця працівників авіаційної галузі супроводжується впливом різноманітних шкідливих факторів: вібрації, шуму, перевантаження, електромагнітного та радіаційного випромінювання, високих та низьких температур, психоемоційного напруження, ізолюваністю повітряного судна. Причому з кожним новим поколінням літаків агресивність перелічених факторів зростає. Технічний розвиток авіації супроводжується не тільки ускладненням управління повітряним судном, але й різким зростанням екстремальних впливів на людину, що виникають у зв'язку зі зміною льотно-технічних параметрів польоту (прискорення, невагомість, шум, вібрація тощо)

та умов навколишнього середовища: перепади атмосферного тиску та температури, недостатня кількість кисню, електричні розряди тощо. До працівників цієї галузі висуваються високі вимоги щодо здійснення ними професійної діяльності. Особливістю трудової діяльності членів екіпажу повітряного судна є та обставина, що вони експлуатують авіаційну техніку, яка становить джерело підвищеної небезпеки і вимагає від осіб, які з нею працюють, такого обсягу та рівня знань, умінь, професіоналізму, кваліфікації, стану здоров'я тощо, сукупність яких повинна відповідати характеру виконуваних цими особами функцій. До цієї категорії працівників висуваються високі вимоги щодо придатності за станом здоров'я: гостроти слуху, зорового сприйняття, а також фізичного та психічного стану. Потрібно також зважати й на нестабільну ситуацію сьогодення щодо загрози вчинення терористами актів незаконного втручання чи інших терористичних актів – як на борту повітряного судна, так і з використанням його як знаряддя. Все вищевикладене свідчить про необхідність диференціації у правовому регулюванні праці працівників цієї галузі.

Отже, працівники транспортної галузі є суб'єктами зі спеціальним трудовим статусом, що передбачає їх відповідність визначеним психофізіологічним якостям професійної придатності і зумовлює необхідність спеціального правового регулювання трудових відносин цих працівників.

Список літератури

1. Трудовое право: энциклопедический словарь / Под общ. ред. С. А. Иванова. – М.: Советская энциклопедия, 1979. – 527 с.
2. Бару М. И. Унификация и дифференциация норм трудового права / М. И. Бару // Советское государство и право. – 1971. – № 10. – С. 25-29.
3. Орловский Ю. П. Труд молодежи в СССР: правовое исследование / Ю. П. Орловский. – М.: Наука, 1974. – 256 с.
4. Лушников А. М. Курс трудового права: Учебник: В 2 т. Т. 1. Сущность трудового права и история его развития. Трудовые права в системе прав человека. Общая часть. – 2-е изд., перераб. и доп. / А. М. Лушников, М. В. Лушникова. – М.: Статут, 2009. – 879 с.
5. Синенко С. В. Особливості правового регулювання часу щоденного відпочинку працівників транспорту / С. В. Синенко // Транспортне право в XXI столітті: Матеріали III Міжнародної наукової конференції, Київ, Національний авіаційний університет, 21 лютого 2013 р. – К.: Комп'ютерпрес, 2013. – С. 427-429.
6. Андриановская И. И. Преимущество в трудовом праве: монография. – 2-е изд., перераб. и доп. / И. И. Андриановская. – Южно-Сахалинск: СахГУ, 2010. – 264 с.
7. Ярошенко О. М. Джерела трудового права України. Автореф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.05 – трудове право; право соціального забезпечення / О. М. Ярошенко. – Х., 2007. – 42 с.

А.О. Гелич, к.ю.н.,
(Національний Авіаційний Університет, Україна, м. Київ),
В.А. Рибачок, к.ю.н., Віце-президент
(ПП «Юридичне бюро Рижого», Україна, м. Київ)

ПОВІТРЯНЕ СУДНО ЯК ОБ'ЄКТ ІПОТЕЧНИХ ПРАВОВІДНОСИН

В статті досліджується проблема передачі в іпотеку такого специфічного об'єкту, як повітряне судно. Порушена проблема розглядається шляхом аналізу співвідношення норм цивільного законодавства з нормами іпотечного законодавства та нормами, що регулюють діяльність користувачів повітряного простору України при передачі в іпотеку повітряного судна.

На сьогоднішній день іпотека зайняла провідне місце в господарській діяльності суб'єктів господарювання серед усіх засобів забезпечення виконання зобов'язань. При цьому іпотека застосовується не лише при фінансуванні іпотечного кредитування, але й для забезпечення виконання зобов'язань як за цивільними договорами, так і за договорами в сфері господарювання. Однак, сьогодні не можна стверджувати, що законодавче регулювання іпотечних правовідносин на належному рівні регулює механізм укладення іпотечних договорів, а особливо іпотечних договорів, предметом яких виступають повітряні судна як специфічні об'єкти, тобто об'єкти, що не віднесені чинним законодавством України до нерухомого майна, але передача яких в заставу, здійснюється відповідно до вимог іпотечного законодавства.

Іпотека повітряних суден як інститут цивільного права був започаткований саме з моменту, коли повітряні судна почали використовуватися в цивільному обороті в якості об'єктів цивільно-правових договорів.

Нині механізм передачі повітряних суден в іпотеку регламентується положеннями Закону України «Про іпотеку» [1] та нормами Цивільного кодексу України [2]. На відміну від законодавства Німеччини, що містить окремий Закон «Про заставу повітряних суден» від 26 лютого 1959 року та законодавства Великобританії, що містить Положення про заставу повітряних суден 1972 року [3, с. 150], в Україні не прийнято спеціального закону, що регулював би механізм передачі в іпотеку саме повітряних суден.

Беручи до уваги той факт, що однією з головних особливостей договору іпотеки повітряного судна є предмет такого договору – повітряне судно та механізм його передачі в іпотеку, слід особливу увагу приділити саме правовому статусу повітряного судна як об'єкта цивільних правовідносин. При цьому слід враховувати, що повітряне судно є специфічним предметом договору іпотеки, оскільки чинним законодавством України повітряне судно віднесено до рухомого майна.

Однак, для того, щоб описати такий предмет іпотечного договору, як повітряне судно, необхідно розуміти, яке саме майно може мати правовий статус «повітряне судно».

Так, чинне законодавство України містить визначення такого поняття, як повітряне судно, в ст. 1 Повітряного кодексу України [4], що аналогічне визначенню, що було наведено в ст. 15 Повітряного кодексу України 1993 року [5]. При цьому, беручи до уваги визначення поняття повітряного судна, як апарату, що підтримується в атмосфері у результаті його взаємодії з повітрям, відмінної від взаємодії з повітрям, відбитим від земної поверхні, слід також враховувати сферу дії положень Повітряного кодексу України. Так, відповідно до преамбули до Повітряного кодексу України, останній встановлює правові основи діяльності в галузі авіації, а його положення направлені на державне регулювання діяльності в галузі авіації та використання повітряного простору України та спрямовані на гарантування безпеки авіації, забезпечення інтересів держави, національної безпеки та потреб суспільства і економіки у повітряних перевезеннях та авіаційних роботах.

Повітряний кодекс України не містить положень, що були б присвячені цивільно-правовому регулюванню правовідносин, що виникають щодо повітряних суден. Однак, незважаючи на сферу дії Повітряного кодексу України, й беручи до уваги той факт, що чинне законодавство України не містить іншого нормативного акта, присвяченого визначенню правового статусу повітряного судна, на сьогоднішній день, положення Повітряного кодексу України застосовуються й до цивільних правовідносин, що виникають щодо повітряних суден.

Відповідно до ст. 38 Повітряного кодексу України повітряні судна поділяються на: державні та цивільні. Повітряне судно є державним, якщо воно застосовується у військовій, митній та прикордонній службі, службі цивільного захисту, в органах внутрішніх справ. Повітряне судно є цивільним, якщо воно не належить до державних повітряних суден.

Таким чином, виникає питання, чи можна передавати в іпотеку будь-який з видів повітряних суден.

В першу чергу необхідно звернути увагу на можливість передачі в іпотеку державного судна, тобто повітряного судна, що використовується у військовій, митній та прикордонній службі, службі цивільного захисту та в органах внутрішніх справ. Враховуючи положення Наказу Міністерства оборони України «Про затвердження Правил реєстрації державних повітряних суден України та Правил сертифікації екземпляра державного повітряного судна України» № 63 від 07 лютого 2012 року, у реєстрі державних повітряних суден можуть бути зареєстровані повітряні судна, що мають статус державних повітряних суден і не входять до Державного реєстру цивільних повітряних суден.

Слід зазначити, що законодавець в ст. 5 Закону України «Про іпотеку» встановив, що в іпотеку може бути передане нерухоме майно зареєстроване у встановленому законом порядку як окремий виділений у натурі об'єкт права власності, якщо інше не встановлено Законом України «Про іпотеку».

Однак, виникає питання, чи є реєстрація у Реєстрі державних повітряних суден України підтвердженням факту реєстрації державного повітряного судна як окремо виділеного у натурі об'єкта права власності. Так,

відповідно до п. 2.3. Наказу Міністерства оборони України «Про затвердження Правил реєстрації державних повітряних суден України та Правил сертифікації екземпляра державного повітряного судна України» № 63 від 07 лютого 2012 року державні повітряні судна підлягають обов'язковій реєстрації у Реєстрі державних повітряних суден України і така реєстрація визначає саме його національну належність до України, а не підтверджує реєстрацію державного повітряного судна, як окремо виділеного у натурі об'єкта права власності.

При цьому, на сьогоднішній день відсутній механізм реєстрації державного повітряного судна як окремого об'єкта права власності, а отже це дає підстави вважати, що положення ст. 5 Закону України «Про іпотеку» повинні застосовуватися до повітряних суден з урахуванням особливостей, встановлених на рівні чинного законодавства України, спрямованого на врегулювання питань державної реєстрації повітряних суден на території України.

Таким чином, враховуючи той факт, що державне повітряне судно відповідає всім умовам, визначеним в ст. 5 Закону України «Про іпотеку», воно може виступати предметом іпотеки.

Також більш детально хотілося б зупинитися на дослідженні питання передачі в іпотеку цивільного повітряного судна, оскільки на сьогоднішній день існують на території України непоодинокі випадки укладення договорів іпотеки саме цивільних повітряних суден.

Так, відповідно до ст. 39 Повітряного кодексу України цивільне повітряне судно є цивільним, якщо воно зареєстровано у Державному реєстрі цивільних повітряних суден. Однак, відповідно до ч. 2 ст. 39 Повітряного кодексу України та п. 2.4. Наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Авіаційних правил України, Частина 47 «Правила реєстрації цивільних повітряних суден в Україні» № 636 від 25 жовтня 2012 року реєстраційне посвідчення на цивільне повітряне судно, що видається на підтвердження факту реєстрації останнього в Державному реєстрі цивільних повітряних суден в Україні, визначає саме факт національної належності відповідного цивільного судна (підтверджує факт його перебування під юрисдикцією України), й жодним чином не підтверджує право власності на відповідне цивільне повітряне судно.

Таким чином, внесення повітряного судна до Державного реєстру цивільних повітряних суден в Україні необхідне саме для визначення національної належності відповідного цивільного повітряного судна, що відповідає вимогам ст. 17 Чиказької конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 року [6], яка прямо встановлює, що повітряні судна мають національність тієї держави, в якій вони зареєстровані.

Отже, державна реєстрація цивільних суден в Державному реєстрі цивільних повітряних суден в Україні носить публічно-правовий характер, й не має приватно-правового значення.

В зв'язку з цим, цивільне повітряне судно, як і державне повітряне судно, не відповідає всім ознакам, що висуваються до предмету іпотеку в межах статті 5 Закону України «Про іпотеку». Однак, це твердження не

відповідає правовій природі іпотечних правовідносин, що виникають щодо такого об'єкту, як повітряне судно, оскільки на рівні Закону України «Про іпотеку» зазначено «Застава повітряних суден, ... регулюється за правилами, визначеними Законом України «Про іпотеку»», при цьому, законодавець не встановлює виключень з цього положення.

Висновки

Отже, вважаємо, що вимоги, передбачені в ст. 5 Закону України «Про іпотеку» таки стосуються нерухомого майна, й законодавець повинен був встановити виключення на рівні Закону України «Про іпотеку» щодо умов, при наявності яких повітряне судно може бути передано в іпотеку.

В зв'язку з цим, пропонуємо доповнити статтю 5 Закону України «Про іпотеку» частиною 11 в наступній редакції: «Предметом іпотеки може бути цивільне та державне повітряне судно, що належить іпотекодавцю на праві приватної власності або на праві господарського відання. Іпотека цивільних та державних повітряних суден можлива без дотримання умов, передбачених в ч. 4 статті 5 цього Закону. Цивільне повітряне судно передається в іпотеку лише при підтвердженні реєстрації такого повітряного судна в Державному реєстрі цивільних повітряних суден України, а державне повітряне судно – при підтвердженні реєстрації в Реєстрі державних повітряних суден України».

Список літератури

1. Закон України «Про іпотеку» від 05 червня 2003 року №898-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – №38. – Ст. 313.
2. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 року № 435-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – №40. – Ст. 356.
3. Абрамова М.В. Ипотека морских судов, воздушных судов, космических объектов: дис. ... кандидата юрид. наук : 12.00.03 / М.В. Абрамова – М., 2003. – 198 с.
4. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 року № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48– 49. – Ст. 536.
5. Повітряний кодекс України від 04 травня 1993 року № 3167-XII // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 25. – Ст. 274.
6. Чиказька конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 року // Офіційний вісник України. – 2004. – № 40. – Ст. 195.

С.Г. Головки, к.і.н., В.В. Собкова, ст..викладач
(Національний авіаційний університет, Україна, м. Київ)

ВПРОВАДЖЕННЯ СТАНДАРТІВ І РЕКОМЕНДАЦІЙ ІКАО В ДІЯЛЬНІСТЬ ВІТЧИЗНЯНОЇ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ

У статті аналізується діяльність ІКАО з розробки документів міжнародного повітряного права, вдосконалення та впровадження стандартів і рекомендацій, які застосовуються у міжнародній і вітчизняній повітряній практиці.

Цивільна авіація є важливою складовою міжнародної транспортної системи. Вона забезпечує важливий сегмент ринку міжнародних перевезень, вантажів та інших транспортних послуг. Однією з найбільш актуальних проблем сучасної авіаційної галузі є забезпечення безпеки польотів та створення ефективної системи управління цим процесом, що передбачає формування політики та експлуатаційних процедур забезпечення безпеки польотів, оптимізацію організаційної структури, розподіл відповідальності між органами державної влади та суб'єктами авіаційної діяльності. Пріоритетність цього напрямку у вітчизняній авіаційній галузі визначається порівняно низькими показниками рівня безпеки польотів та значними збитками від авіаційних подій, що склали за остання десять років понад 160 млн. грн. [3].

Разом з тим безпека польотів є визначальним напрямом діяльності не тільки у межах окремої країни, а й у міжнародному масштабі, що й зумовило створення в 1944 році Чиказькою конференцією спеціалізованої установи при ООН – Тимчасової міжнародної організації цивільної авіації (PICAO), яка в 1947 році була перейменована в ІКАО [1]. З травня 1948 року ІКАО є спеціалізованою установою ООН, що займається організацією і координацією міжнародного співробітництва держав в усіх аспектах діяльності цивільної авіації. На момент заснування учасницями ІКАО стали 52 держави, а на сучасному етапі їх біля 190, серед яких з 1992 року на основі правонаступництва й Україна (Радянський Союз був членом ІКАО з 10 листопада 1970 року).

Важливість проблеми врегулювання міжнародної авіаційної діяльності зумовило створення інших міждержавних організацій, зокрема у 1959 році було створено Агентство з безпеки повітряної навігації в Африці та Мадагаскарі (ASECNA). Відповідна конвенція була підписана прем'єр-міністром Франції та главами урядів 12 африканських держав-членів «французького співтовариства». Основними цілями діяльності цієї організації було забезпечення регулярності й безпеки польотів над територіями держав-учасниць африканського континенту, надання польотної, технічної та перевізної інформації, управління польотами, контроль за повітряним рухом. У 1969 році на Конференції представників 32 африканських держав в Аддис-Абебі за ініціативою ІКАО й Економічної комісії ООН створено Африканську комісію цивільної авіації (AFCAC), основною метою якої було сприяння розробленню спільної політики держав-учасниць щодо підвищення

ефективності використання африканського повітряного транспорту згідно рекомендованої ІКАО практики [5, с. 57].

Європейська організація з безпеки повітряної навігації (EUROCONTROL) була створена в Брюсселі в 1969 році як міжнародна регіональна міжурядова організація, Конвенцію якої підписали Бельгія, Велика Британія, Нідерланди, Люксембург, Франція, ФРН. Україна приєдналася до Євроконтролю в 1999 році. Основними цілями цієї організації є забезпечення польотів цивільних і військових повітряних суден. У 1973 році в Мексиці була створена Латинська комісія цивільної авіації (LACAC). 1991 року в Мінську за участі держав-учасниць СНД (Азербайджан, Вірменія, Білорусь, Казахстан, Киргизстан, Молдова, Російська Федерація, Таджикистан, Туркменістан, Узбекистан, Україна) та Грузії було створено міждержавну Раду з авіації і використання повітряного простору (РАВПП). Метою діяльності РАВПП є розроблення правил з використання повітряного простору, організація єдиного управління повітряним рухом, реалізація міждержавних нормативних актів і стандартів з безпеки польотів відповідного до вимог ІКАО [5, с. 58 – 59].

На сьогодні ІКАО є головною міжнародною організацією, котра визначає концептуальну політику розвитку галузі цивільної авіації і розробляє стандарти і рекомендації, якими керуються у своїй роботі інші міждержавні організації з питань повітряних перевезень, а також національні авіаційні транспортні агентства.

Основні цілі і завдання ІКАО визначені ст. 44 Чиказької конвенції. Серед них: гарантування безпечного і впорядкованого розвитку цивільної авіації в міжнародному масштабі; забезпечення організації та координації міжнародного співробітництва з різних питань цивільної авіації; заохочення мистецтва конструювання та експлуатації повітряних суден в мирних цілях; заохочення розвитку повітряних трас, аеропортів та аеронавігаційних засобів для міжнародної цивільної авіації; задоволення потреби народів світу в безпечному, регулярному, ефективному та економічному повітряному транспорті; забезпечення повної поваги прав договірних держав і справедливості для кожної договірної держави можливості використовувати свої авіапідприємства в міжнародному повітряному сполученні; сприяння безпеці польотів у міжнародній аеронавігації.

Пріоритети діяльності ІКАО у сфері авіаційної безпеки на сучасному етапі стосуються питань, пов'язаних з управлінням ризиками для авіаційної безпеки і спрощенням формальностей; розробкою навчальних матеріалів; наданням допомоги державам-членам в забезпеченні дотримання положень ІКАО щодо авіаційної безпеки; створенням функціональних елементів і методів реалізації глобальної системи ринкових заходів, спрямованих на зниження авіаційної емісії; формулювання політики і стандартів з метою узгодження і підтримки зусиль в галузі розробки альтернативних видів екологічного палива і прийняття більш вимогливих стандартів з авіаційного шуму; розвитку нової Статистичної програми ІКАО та інноваційних стратегій із залучення і утримання авіаційних фахівців наступного покоління.

Діяльність ІКАО, спрямована на неухильне поліпшення успішних показників цивільної авіації в галузі безпеки польотів, охоплює чотири основні напрями: політика і стандартизація, моніторинг основних тенденцій і показників у сфері безпеки польотів, аналіз стану безпеки польотів, реалізація цільових програм з безпеки польотів.

У 2011 році оновлено і видано інструктивні матеріали ІКАО Керівництво з навігації (Дос 9613), в яких розглядаються питання, що стосуються льотної перевірки схем польотів за приладами, а також вимоги до кваліфікації пілотів. У стратегії ІКАО робиться акцент на зниження показника аварійності за рахунок поліпшення координації і уніфікації програм у галузі безпеки польотів. Інші ініціативи в галузі безпеки польотів торкаються удосконалення процедур звітності, що є опорою для регіональної системи управління безпекою польотів, створення Глобальної дорожньої карти забезпечення безпеки польотів, загальної методики модернізації авіаційної системи, глобальної концепції, яка розглядає траєкторії польоту в усій сукупності і об'єднує в єдине ціле повітряні, наземні і нормативні компоненти глобальної аеронавігаційної системи [2].

Державне регулювання в галузі цивільної авіації України здійснюється Державною авіаційною службою України, яка є уповноваженим органом з питань цивільної авіації і реалізує державну політику та стратегію розвитку вітчизняної авіації. Цей орган здійснює комплексні заходи щодо забезпечення безпеки польотів, авіаційної, екологічної, економічної та інформаційної безпеки; створює умови для розвитку авіаційної діяльності; організовує використання повітряного простору України. Державне регулювання використання повітряного простору здійснюється на підставі спільних рішень уповноваженого органу з питань цивільної авіації та Міністерства оборони України.

У 2009 році в Україні прийнято Концепцію Державної цільової програми безпеки польотів до 2015 року, в якій передбачено розроблення та реалізацію ефективних заходів для запровадження системи управління безпекою польотів згідно вимог ІКАО та Євроконтролю. Важливим напрямом визначено розв'язання проблем безпеки польотів та підвищення привабливості українського повітряного транспорту, конкурентоспроможності вітчизняних експлуатантів повітряних суден. Державна цільова програма безпеки польотів передбачає забезпечення належного рівня безпеки польотів кожним суб'єктом авіаційної діяльності, зокрема експлуатантами повітряних суден та аеродромів, організацій з технічного обслуговування повітряних суден, провайдерами з аеронавігаційного обслуговування, навчальними закладами цивільної авіації, розробниками і виробниками повітряних суден. Згідно вимог ІКАО та ЄЕС передбачається впровадження сучасних підходів до управління безпекою польотів через налагодження постійної роботи з виявлення та усунення ризиків, що дасть можливість забезпечити безпеку польотів під час експлуатації повітряних суден, аеродромів, сертифікації персоналу, обслуговування повітряного руху, забезпечення льотної придатності.

Необхідною умовою запровадження сучасного підходу до управління безпекою польотів визначено розроблення нових нормативно-правових актів, удосконалення державної політики в галузі регулювання повітряних перевезень. Реалізація цієї програми сприятиме підвищенню до 2015 року рівня безпеки польотів на 50% та зниженню середніх відносних показників аварійності під час пасажиро-вантажних перевезень з 0,72 авіаційних подій на 100 000 год. нальоту до 0,36; при проведенні авіаційних робіт з 9,37 авіаційних подій до 4,6. Підвищення рівня безпеки польотів буде забезпечуватися шляхом упровадження всіма суб'єктами авіаційної діяльності системи управління безпекою польотів, поетапною модернізацією інфраструктури галузі цивільної

авіації, оновлення парку цивільних повітряних суден та структури їх обслуговування, посилення контролю за дотриманням вимог безпеки польотів суб'єктами авіаційної діяльності. Згідно рекомендацій ІКАО буде проведено оптимальне збалансування системи державного регулювання щодо встановлення вимог до експлуатантів повітряних суден, аеропортів та підприємств, що надають авіаційні послуги [3].

Провідну роль з підготовки фахівців, які здійснюватимуть реалізацію управління безпекою польотів згідно рекомендацій Міжнародної організації цивільної авіації відіграють навчальний центр в аеропорту «Бориспіль» та Інститут ІКАО Національного авіаційного університету. Зокрема, навчальний центр у Борисполі впродовж 2012 року підготував понад 5000 фахівців авіаційної безпеки для країн СНД, Балтії та України. Діяльність цього центру була високо оцінена Генеральним секретарем ІКАО Р. Бенджаміном та директором Європейського/Північноатлантичного бюро ІКАО Л.Ф. де Альмейда. Співробітництво між Національним авіаційним університетом та ІКАО розпочалося у 80-х рр. XX ст. з участі у програмах з навчання спеціалістів, перепідготовки військових пілотів, розроблення та перекладу матеріалів ІКАО. З 2000 року в Інституті ІКАО НАУ пройшли підготовку та перепідготовку більше 2800 працівників авіаційної адміністрації, авіакомпаній, аеропортів, авіаційних підприємств, аероклубів, авіаційних навчальних закладів України та 35 іноземних держав. Інститут ІКАО має тісні творчі зв'язки з авіаційними адміністраціями та підприємствами багатьох країн та тісно співпрацює з Радою ІКАО, Управлінням з авіаційної безпеки ІКАО, Європейським Північноатлантичним бюро ІКАО, керівники яких беруть активну участь у роботі Інституту ІКАО НАУ та стали його почесними професорами [4, с. 309 – 311].

Відповідаючи на виклики глобальних проблем сучасності ІКАО та її регіональні представництва спрямовують свої зусилля на розроблення та впровадження нормативного, організаційного забезпечення системи управління безпекою повітряних пасажирських перевезень з урахуванням спільних та національних інтересів окремих авіаційних держав.

Список літератури

1. *Буроменський М.В.* Міжнародне право: навч. посіб. / М.В. Буроменський, І.Б. Кудас, А.А. Маєвська. – К.: Юрінком Інтер, 2005. – 335 с.
2. *Годовой доклад Совета 2011.* Документация к сессии Ассамблеи в 2013 году [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.icao.int/publications/Documents/9975_ru.pdf.
3. *Концепція* Державної цільової програми безпеки польотів на період до 2015 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua>.
4. *Національний авіаційний університет:* Літопис / за ред. М.С. Кулика. – К.: Видавництво НАУ «НАУ-Друк», 2010. – 368 с.
5. *Рижий В.І.* Міжнародне повітряне право: зб. наук.-практ. публ. / В.І. Рижий. – К.: Юстініан, 2011. – 480 с.

ОСОБЛИВОСТІ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО СТАТУСУ ДЕРЖАВНОЇ АВІАЦІЙНОЇ СЛУЖБИ УКРАЇНИ

У статті автор аналізує різні підходи до розуміння понять «правовий статус» та «адміністративно-правовий статус» органу державної влади, визначає основні складові елементи адміністративно-правового статусу Державної авіаційної служби України та його особливості.

Державна авіаційна служба України є центральним органом виконавчої влади, який забезпечує реалізацію державної політики в сфері цивільної авіації. Тому питання адміністративно-правового статусу Державної авіаційної служби як державного органу повинно бути достатньо досліджене для забезпечення якісного виконання нею своїх функцій у галузі цивільної авіації.

Перш ніж розглядати особливості адміністративно-правового статусу Державної авіаційної служби України, необхідно з'ясувати сутність поняття «правовий статус».

Проблематику правового статусу як у загальному вигляді, так і щодо конкретних ситуацій розробляли такі правники як С.С. Алексєєв, В.Б. Авер'янов, О.В. Зайчук, С.Н. Братусь, М.В. Вітрук, Ю.М. Старілов, В.М. Горшенєв, Б.М. Габричідзе, В.К. Колпакова, Ю.П. Битяк, О.Ф. Скаун, Д.М. Бахрах та ін. Проте незважаючи на таку пильну увагу з боку вчених та значний науковий доробок з цього питання особливості правового статусу Державної авіаційної служби України все ще залишаються поза увагою правознавців.

В юридичній літературі, присвяченій як загальнотеоретичним, так і галузевим проблемам, питання про зміст поняття «правовий статус» залишається одним із найбільш актуальних та спірних. У правовій науці до цього часу ще не вироблений єдиний підхід до понять «статус», «правовий статус», «правове положення», «правове становище», які досить часто вживаються як у нормативно-правових актах, так і у науковій літературі, здебільшого юридичного характеру.

У філософському тлумаченні «статус» (від лат. status «стан, положення») — це соціальне, співвідносне положення (позиція) індивідуума або групи в соціальній системі, яке визначається за рядом ознак, специфічних для такої системи (економічних, професійних, етнічних та інших) [1, с. 488].

У політичному тлумаченні «статус» визначається як «сукупність прав й обов'язків, що визначають юридичне положення особи, державного органа або міжнародної організації; комплексний показник положення певної спільності, групи або індивідів у соціальній системі, один із найважливіших параметрів соціальної стратифікації» [2, с. 400].

Російський дослідник Б.М. Габричідзе до складу юридичної конструкції правового статусу державного органу зараховує такі основні елементи: місце державного органу в загальнодержавній системі; політичну і державно-правову характеристику органу держави; основи взаємовідносин

цього органу з іншими державними органами; принципи організації та діяльності державного органу; основи компетенції; види правових актів, що видаються цим державним органом [3, с. 409].

Наведений перелік елементів правового статусу державного органу можна взяти за основу, однак слід враховувати і пропозиції багатьох авторів, які до складу елементів правового статусу державних органів зараховують також порядок формування державного органу, порядок його роботи та його відповідальність [4, с. 274].

В.Г. Бессарабов та М.А. Коссаре, розглядаючи правовий статус особи або органу як особливу форму реалізації їх соціального статусу, зазначають, що він формується на основі закону, інших нормативних актів, звичаїв, моралі, релігії та громадської думки [5, с. 10-11]. Не можна повністю погодитися з такою думкою, однак вона має й позитивні аспекти. З одного боку, включення до джерел, в яких закріплюється правовий статус, таких явищ, як звичаї, мораль, релігія, громадська думка тощо є помилковим, оскільки вони мають відношення лише до соціального, але аж ніяк не до правового статусу особи. З іншого ж боку, раціональним у цій думці є те, що правовий статус як індивідів, так і державних органів має бути більш чи менш тісно пов'язаним із пануючими у суспільстві звичаями, моральними установками тощо.

Адміністративно-правовий статус органів державної влади є одним із різновидів правового статусу, тому має свої особливості.

Так, С. Ківалов, висвітлюючи адміністративно-правовий статус органів виконавчої влади, проводить їх класифікацію, зазначає функції, завдання, компетенцію, однак підходить до визначення сутності категорії правового статусу цих органів не наведено. В.Б. Авер'янов характеризує орган виконавчої влади, що наділений певним колом повноважень, тобто компетенцією, що закріплена у компетенційних (або “статутних”) нормативно-правових актах. Продовжуючи свою думку, він зазначає, що компетенція органу виконавчої влади доповнюється важливими елементами – завданнями, функціями, характером взаємозв'язків із іншими органами (як “по вертикалі”, так і “по горизонталі”), місцем у ієрархічній структурі органів виконавчої влади, порядком вирішення установчих і кадрових питань [6, с. 256].

Виявом неоднозначності підходів до визначення структурних елементів адміністративно-правового статусу органу виконавчої влади є висновки Ю.П. Битка про те, що органи виконавчої влади наділені необхідною оперативною самостійністю, що виявляється в їх компетенції – предметах ведення, правах, обов'язках, територіальних масштабах діяльності. Підтримуючи цю думку, Д.М. Овсянко окрім компетенції та територіального масштабу діяльності до складових елементів адміністративно-правового статусу відносить структуру, законодавчий порядок створення та метод у роботі. Ю.М. Козлов структуру адміністративно-правового статусу обмежує принципами організації та діяльності й повноваженнями органів державної виконавчої влади [7, с. 16].

Інші дослідники основними елементами правового статусу вважають відповідальність та адміністративну правосуб'єктність (компетенцію), яка складається з адміністративної правоздатності та дієздатності.

Розгляд вищенаведених тенденцій та підходів, які містяться у

теоретичних джерелах дозволяють зробити висновок, що головною складовою адміністративно-правового статусу цього органу державної виконавчої влади є компетенція, що доповнюється відповідальністю, завданнями, функціями, організацією (структурою) та порядком діяльності (форми та методи діяльності, порядок створення та припинення її діяльності).

Суперечливість наукових поглядів на структуру адміністративно-правового статусу органу виконавчої влади, в основному зумовлюється визначенням основного структурного елементу – компетенції, хоч на сьогоднішній день єдиний підхід до його визначення відсутній.

На думку Д.М. Бахраха, адміністративно-правовий статус державного органу складається з трьох блоків: 1) цільового, який включає норми про цілі (мету), завдання та функції діяльності; 2) організаційно-структурного, який утворюють правові приписи, що регламентують порядок утворення, реорганізації, ліквідації органу, його структуру, лінійну і функціональну підпорядкованість; 3) компетенції як сукупності владних повноважень і підвідомчості [8, с. 85].

Тому, адміністративно-правовий статус Державної авіаційної служби складається з таких елементів як: мета, завдання та функції Державної авіаційної служби України, порядок утворення, реорганізації, ліквідації органу, його структура, лінійна і функціональна підпорядкованість, компетенція.

До основних завдань Державної авіаційної служби України належать: внесення пропозицій щодо формування державної політики у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору; реалізація державної політики у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору; здійснення державного контролю та нагляду за безпекою цивільної авіації; організація розроблення нормативно-правової бази для регулювання діяльності у галузі цивільної авіації; регулювання використання повітряного простору та організація повітряного руху; організація авіаційних перевезень та ін. [9].

У своїй діяльності служба спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Віце-прем'єр-міністра України - Міністра інфраструктури України.

Структура органу включає: Департамент правового та адміністративного забезпечення, Управління роботи з персоналом, мобілізаційної підготовки, цивільного захисту, охорони праці та соціального забезпечення, Департамент фінансів та економіки, Департамент авіаційної безпеки, Департамент стандартів безпеки польотів, Департамент льотної придатності, Департамент авіаційних перевезень та аеропортів, Департамент аеронавігації та зовнішніх зв'язків.

До основних повноважень служби належать: забезпечення реалізації державної політики у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору; внесення пропозицій щодо формування державної політики у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору; здійснення державного нагляду за додержанням суб'єктами авіаційної діяльності вимог нормативно-правових актів; здійснення контролю за станом та якістю експлуатації авіаційної техніки, льотної придатності повітряних суден, засобів

реєстрації польотних даних повітряних суден, аеродромної техніки, наземних засобів забезпечення польотів, повітряних трас, місцевих повітряних ліній, аеродромів та їх обладнання; здійснення контролю за впровадженням заходів щодо попередження авіаційних подій експлуатантами; здійснення перевірки рівня підготовки авіаційних фахівців, відповідність їх кваліфікації та отриманим допускам до виконання відповідних робіт та ін. [9].

Висновки

Таким чином, у правовій науці існують різні погляди на розуміння понять «правовий статус», «адміністративно-правовий статус» та їхні структурні елементи. Основними елементами адміністративно-правового статусу Державної авіаційної служби України є мета її діяльності, завдання та функції, компетенція, порядок створення, реорганізації та ліквідації. Особливості адміністративно-правового статусу Державної авіаційної служби України визначаються особливою сферою діяльності і полягають у тому, що служба є центральним органом виконавчої влади, діяльність служби спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Віце-прем'єр-міністра України - Міністра інфраструктури України та ін.

Література

1. Философский энциклопедический словарь / Сост. С.С. Аверинцев, Э.А. Араб-Оглы, Л.Ф. Ильичев, С.М.Ковалев, Н.М.Ланда. - М.: Сов. Энциклопедия, - 2-е изд., 1989. - 815 с.
2. Політичний енциклопедичний словник / за ред. Ю.М. Шемчушенка, В.Д. Бабкіна. — К.: Юрінком Інтер, 1997. — 512 с.
3. Скаун О.Ф. Теория государства и права: Учебник. — Харьков: Консум, 2000 — 704 с.
4. Комаров, С. А. Теория государства и права: учеб.-метод. пособие: крат. учеб. для вузов / С. А. Комаров, А. В. Малько. — М.: Издат. группа НОРМА-ИНФРА*М, 1999. — 448 с.
5. Габричидзе Б.Н. Конституционный статус органов советского государства. — М.: Юрид. лит., 1982. — 184 с.
6. Конституционное (государственное) право зарубежных стран: В 4 т. — Т. 1-2. Часть общая: учеб. / отв. ред. Б.А.Страшун — М.: Изд-во БЕК, 2000. — 784 с.
7. Бессарабов В.Г. Понятие правового статуса адвоката / В.Г. Бессарабов, М.А. Коссаре // Право и политика. — 2005. — № 11. — С. 16.
8. Бахрах Д.Н. Административное право: учебник для вузов / Д.Н. Бахрах. - М.: БЕК, 1996. - 368 с.
9. Про затвердження Положення про Державну авіаційну службу України: Указ Президента України від 06.04.2011 № 398/2011 / Офіційний вісник України.- 2011.- № 29.- Ст. 103.

*С.І. Хом'яченко, к. ю. н., доц., Є.К. Єршиов, старший викладач
(Національний авіаційний університет, Україна, м. Київ)*

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ ПОВІТРЯНИМИ СУДНАМИ

Проаналізовано міжнародні та нормативно-правові акти національного законодавства щодо правового режиму використання повітряного простору повітряними суднами.

Розробка та цільове використання літальних апаратів важчих за повітря і здатних переміщуватися у повітряному просторі на значні відстані в тому числі й на територію іншої держави через повітряний простір, що не підпадаю під державний суверенітет, виникла потреба в міжнародно-правовому регулюванні таких польотів та режиму самого повітряного простору.

В літературі зазначається, що «відповідно до приписів норм сучасного міжнародного права повітряний простір над відкритим морем, міжнародними морськими протоками та каналами й Антарктикою є вільним для польотів повітряних суден усіх держав, що дає всі підстави розглядати такий повітряний простір як відкритий (міжнародний), в основі правового режиму якого лежить принцип свободи польотів» [1, с.451].

Міжнародний повітряний простір виведено з-під влади будь-якої держави і на нього не поширюється суверенітет однієї або декількох держав. Тому будь-які дії держав, спрямовані на поширення своєї влади на відкритий повітряний простір, є незаконними.

Складовою частиною загальновизнаного принципу відкритого моря є свобода польотів над ним. Нормами Женевської конвенції про відкрите море 1958 р. та Конвенції ООН з морського права 1982 р. встановлено, що свобода відкритого моря охоплює свободу літати над ним літальним апаратам (державним і цивільним). А ст.12 (Правила польотів) Конвенції про міжнародну цивільну [2] авіацію встановлено важливі імперативи щодо правил польотів, в тому числі й у відкритому повітряному просторі.

По-перше, кожна Договірна держава зобов'язується вживати заходів для забезпечення того, щоб повітряне судно, яке має її національний знак, де б таке судно не знаходилося, дотримувалося чинних у даному місці правил і регламенту, що стосуються польотів і маневрування повітряних суден.

По-друге, кожна Договірна держава зобов'язується підтримувати максимально можливу однаковість своїх власних правил у цій галузі і правил, які встановлюються час від часу на підставі цієї Конвенції.

По-третє, над відкритим морем чинними є правила, встановлені згідно з цією Конвенцією.

Водночас принцип свободи польотів у міжнародному повітряному просторі не означає того, що будь-яка держава може діяти у способи, які порушують права, що належать на підставі цього принципу іншим суверенам,

або порушують інші загальновизнані принципи міжнародного права.

Держави не мають права перешкоджати одна одній користуватися свободою польотів у міжнародному повітряному просторі й повинні дотримуватися правил польотів встановлених у Додатку 2 Чиказької конвенції 1944 р. Приписи правил цього додатку є імперативними нормами міжнародного повітряного права і мають застосовуватися без винятків при здійсненні польотів повітряних суден у міжнародному повітряному просторі. Ці правила, наприклад, містять вимоги щодо висоти здійснення польоті, візуальних та польоті по приладах, вимоги першочерговості тощо.

Додержання всіх цих правил усіма особами, що мають до цього відношення сприяє безпечному та ефективному виконанню польотів.

Аналіз ст.37 Чиказької конвенції «Прийняття міжнародних Стандартів і процедур» свідчить про те, що держави-члени ІКАО прийняли на себе зобов'язання співробітничати у забезпеченні «максимального досягнення ступеня однаковості правил, стандартів, процедур і організації, що стосуються повітряних суден, персоналу, повітряних трас, «з усіх питань, по яких така однаковість буде сприяти аеронавігації та удосконалювати її».

Для забезпечення прийнятих на себе зобов'язань держави-члени ІКАО надали цій організації ряд нормотворчих функцій, а саме, наділили її правом приймати і по мірі необхідності час від часу змінювати відповідні міжнародні стандарти, рекомендовану практику і процедури, які мають стосуватися, в тому числі, й правил польотів та практики управління повітряним рухом [3, с.5].

Повітряне законодавство України містить ряд норм щодо визначення та вимог використання повітряного простору. Так п.81) ч.1 ст.1, ст.ст. 4 та 27 Повітряного кодексу України від 19.05.11р. №3393-VI [4] встановлюють, що:

- повітряний простір України – частина повітряної сфери, розташована над суходолом і водною територією України, у тому числі над її територіальними водами (територіальним морем), і обмежена вертикальною поверхнею, що проходить по лінії державного кордону України;

- Україна як держава, що приєдналася до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, несе відповідальність за виконання міжнародних зобов'язань, що випливають із цієї Конвенції, та за гарантії і створення умов безпеки для суспільства, захисту інтересів під час провадження діяльності в галузі цивільної авіації та використання повітряного простору України;

- використання повітряного простору над відкритим морем, де відповідальність за обслуговування повітряного руху міжнародними договорами України покладена на Україну, здійснюється відповідно до норм міжнародного права.

А відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Положення про використання повітряного простору України» від 29.03.02р. «міжнародний повітряний простір - повітряний простір над відкритим морем» [5].

Відповідно до зазначеного Положення його нормами регулюється не тільки діяльність, пов'язана безпосередньо з використанням повітряного простору (польоти цивільних, державних та експериментальних повітряних

суден, дії, пов'язані з переміщенням (знаходженням) матеріальних об'єктів у повітряному просторі, пуски ракет, усі види стрільб тощо), а й діяльність, що може спричинити загрозу безпеці польотів повітряних суден та інших об'єктів (електромагнітне випромінювання, будівництво та розміщення об'єктів і ліній електропередачі у секторі зльоту або посадки повітряних суден, розміщення об'єктів, що приводить до масового скупчення птахів та диких тварин тощо).

З точки зору використання повітряного простору з метою здійснення польотів то, безсумнівно, виникає питання визначення польоту як певної сукупності норм. Чинний Повітряний кодекс України не містить визначення польоту повітряного судна на відміну наявності останнього в ПКУ 1993 року.

Як зазначається в літературі «у національних законодавствах та в міжнародних документах визначення поняття “політ повітряного судна” дається в “технічному” чи “юридичному” (“нормативному”) аспектах» [1, с.453].

В міжнародних угодах, що регулюють відносини, пов'язані з боротьбою з актами незаконного втручання в діяльність цивільної авіації містяться різні визначення польоту повітряного судна. Так, п.3 ст.1 Конвенції про злочини та деякі інші дії, вчинені на борту повітряного судна (Токійська конвенція 1963 р.) політ повітряного судна визначається як проміжок часу від запуску двигунів повітряного судна з метою зльоту до їх вимкнення після посадки; ч. 1 ст. 3 Конвенції про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден (Гаазька конвенція 1970 р.) та підпункт а) ст. 2 Конвенції про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації (Монреальська конвенція 1971 р.) перебування повітряного судна в польоті визначають з моменту закриття всіх його зовнішніх дверей після завантаження до моменту відкриття будь-якої з таких дверей для вивантаження. Остання характеристика польоту унормована ч.7 ст.87 ПКУ (Превентивні заходи безпеки).

Можна погодитися з В.І. Рижим щодо обґрунтування польоту повітряного судна з юридичної точки зору і використовувати юридичні категорії і критерії, а саме: «політ повітряного судна – це інститут національного і міжнародного повітряного права, в процесі реалізації якого певні суб'єкти національного та/або міжнародного права вступають у відносини, що регулюються відповідно до приписів норм національного права чи національно-правових та міжнародно-правової систем, з метою досягнення конкретних цілей відповідно в межах суверенного чи суверенного і відкритого повітряного простору» [1, с.454]. Зазначене визначення є загальним по відношенню до визначень внутрішньодержавного, міжнародного та позадержавного польоту, має особливий механізм правового регулювання, систему різних за своєю природою і функціям правових засобів, що дозволяють досягти його цілей. За допомогою цього механізму здійснюється організаційний вплив правових засобів, що дозволяють в тій чи іншій мірі досягати поставлених цілей при здійсненні польотів повітряних суден.

Висновки

Отже, аналіз міжнародно-правових актів та національного законодавства щодо регулювання відносин, пов'язаних з використанням повітряного простору за допомогою повітряних суден з метою здійснення перевезень дозволяє зробити висновок про існування інституту особливого роду, об'єктом регулювання якого виступають суспільні відносини, що складаються у зв'язку із здійсненням польоту як межах суверенної території, так і у відкритому повітряному просторі.

Список літератури

1. Міжнародне право: Основні галузі: Підручник / За ред. В.Г.Буткевича. – К.: Либідь, 2004. – 816 с.
2. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. // Офіційний вісник України. - 2004. -№ 40. – Ст. 2667.
3. Категов А.С., Лебедева М.Ю., Кокуев Ю.М. Организационно-правовой механизм реформирования системы обслуживания воздушного движения. - Элиста: АПП "Джангар", 2001. - 120 с.
4. Повітряний кодекс України від 19.05.11р. №3393-VI // Офіційний вісник України. - №46. – Ст.1881.
5. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Положення про використання повітряного простору України» від 29.03.02р. // Офіційний вісник України. - №14. – Ст.727).

*В.О.Зуєва, к.п.н., доц., В.Б.Череватюк, к.і.н., доц.
(Національний авіаційний університет, Україна, м. Київ)*

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ АВІАЦІЇ ЗАГАЛЬНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ: ВІТЧИЗНЯНИЙ ТА ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД

В статті досліджуються проблеми правового регулювання авіації загального призначення (АЗП) на основі вивчення досвіду зарубіжних країн та можливостей його застосування в напрямку покращення ефективності правового регулювання діяльності АЗП в Україні.

Питання правового регулювання авіації загального призначення є актуальними для України, так як цей вид авіації є потужним та перспективним сегментом споживчого ринку. Слід зазначити, що на сьогодні, світовий парк АЗП складає близько 75% всієї авіаційної техніки, експлуатація якої тільки у США забезпечує додатково 1 265 000 робочих місць і щорічний внесок в економіку у розмірі 150 млрд дол., обсяг податкових зборів з малої авіації складає близько 4 млрд дол. на рік, а число літальних апаратів вже перевищило 200 000 одиниць [1]. Експлуатація АЗП дає можливість для більшості країн світу отримувати майже третину надходжень у національний бюджет держави, що свідчить про високий потенціал та привабливість цього ринку послуг.

Проаналізуємо, у чому ж полягає така привабливість АЗП? По-перше, в її здатності виконувати завдання, що не під силу комерційній авіації, а саме: перевезення невеликих вантажів, сільськогосподарські роботи, патрулювання, навчання пілотування, авіаційний спорт, авіаційний облік тварин, туризм та ін. По-друге, у суттєвій економії часу для осіб, що її використовують за рахунок можливості здійснювати польоти поза розкладом, здатності використовувати для вильоту та посадки невеличкі аеродроми або просто елементарно підготовлені майданчики, кількість яких в рази перевищує кількість аеродромів для рейсових літаків. По-третє, користувач не витрачає свій час на оформлення та реєстрацію білетів та, по-четверте, має можливість вибору прямого (без пересадки) маршруту до місця призначення.

Таким чином, зрозуміло, що АЗП стала потужним сектором цивільної авіації і за своєю значимістю не відстає від ринку комерційних перевезень. У високорозвинених країнах світу інтерес до АЗП є очевидним, а в Україні діяльність цивільної авіації, що не пов'язана з регулярними комерційними перевезеннями (тобто АЗП) ще не набрала масового характеру і тільки починає свій розвиток. За даними Асоціації виробників повітряних суден АЗП (GAMA), у всьому світі зараз експлуатується понад 320 тис. повітряних суден АЗП, в той час, як на комерційні повітряні перевезення працюють близько 60 тис. повітряних суден. Незважаючи на такі перспективи розвитку авіації загального призначення, на шляху розширення даного сегменту цивільної авіації в Україні стоять серйозні правові проблеми. Діючи в Україні законодавчі та нормативні правові акти в галузі авіації (повітряне

законодавство) не забезпечують належного правового регулювання авіації загального призначення в тій мірі, в якій це необхідно для розвитку названої частини цивільної авіації та формування її ринку. В першу чергу, йдеться про Повітряний Кодекс України, який не дає уявлення про предмет регулювання авіації загального призначення, не закріплює можливість здійснення в рамках АЗП будь-якої комерційної діяльності, у тому числі авіаційних робіт, допускає двояке тлумачення в частині положень АЗП і тим самим істотно звужує спектр можливостей для учасників авіації загального призначення, роблячи даний сектор авіації економічно непривабливим.

Відповідно до Повітряного кодексу України АЗП - авіація, що не використовується для здійснення комерційних повітряних перевезень і виконання авіаційних робіт [2]. Якщо прослідкувати еволюцію терміну в інших нормативно-правових актах, то в Законі України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» зазначено, що авіація загального призначення - цивільна авіація, діяльність якої не стосується регулярних авіаперевезень та авіатранспортних операцій, що виконуються за плату або за наймом» [3]. В Наказі Державної служби України з нагляду за забезпечення безпеки авіації міститься таке: «Авіація загального призначення - цивільна авіація, яка використовується на безоплатній основі» [4]. Отже, будь-яке з наведених визначень не вказує на те, що становить предмет правового регулювання АЗП. Крім того, подібне формулювання явно ставить під сумнів питання правомірності проведення АЗП платних авіаційних робіт, чим також допускає її двояке (в більшості своїй, обмежувальне) тлумачення і вимагає додаткових роз'яснень з боку уповноваженого органу виконавчої влади у кожному конкретному випадку, що практично не є можливим.

Сьогодні авіаційне законодавство США вважається найбільш досконалим саме у секторі авіації загального призначення [5]. Повітряний кодекс США – це великий за обсягом документ, який детально регламентує всі питання авіаційної діяльності. Більшість його норм прямої дії, що робить американський кодекс ефективним регулятором багатьох авіаційних відносин що виникають і в секторі АЗП. Повітряний кодекс США постійно змінюється, а його застосовність забезпечується шляхом детального уточнення термінів, у тому числі й тих, що стосуються АЗП. Так американський законодавець розрізняє пілотів та визначає їхній статус, наприклад, «пілот-курсант», «пілот-любитель», «пілот — володілець приватного літака», «пілот, що має право здійснювати комерційні повітряні перевезення», «пілот, що має посвідчення пілота-інструктора або інструктора з техніки пілотування». Такий перелік пілотів надає повне уявлення про рівень їхньої кваліфікації, при цьому кожен з них має своє посвідчення кваліфікації. Відповідно до трактування, яке прийняте у США, АЗП включає в себе всю авіаційну техніку, що не використовується в комерційній авіації та в структурах міністерства оборони (під поняттям "комерційна авіація" в США розуміється тільки рейсова авіація, а не тільки та, що дозволяє заробляти гроші). Також особливістю правового регулювання АЗП в США є визначення ділової авіації. Ділові літаки - це такі літаки, які використовуються компаніями або приватними особами для потреб власного підприємства. Управляє і контролює діяльність ділової авіації один

єдиний орган - Федеральне управління цивільною авіацією США. У його компетенцію входить державне управління діловою авіацією і видання правових актів, що стосуються регулювання підготовки для неї пілотів, технічного персоналу, їх кваліфікації та сертифікації. Федеральне управління цивільної авіації США також розробляє і здійснює державну політику в галузі ділової авіації. У його рамках існує Національний комітет по безпеці США, який відстежує і контролює всю ситуацію з безпекою перевезень, які здійснюються комерційними та іншими перевізниками. Ділові перевезення розділяють на дві основні категорії:

- бізнес-перевезення - використання літаків для польотів, пов'язаних з бізнесом, у який залучені підприємці-власники літаків (найчастіше для таких перевезень використовують одномоторні поршневі літаки, в якості пілота може виступати сам власник літака, прикладом бізнес-перевезень може служити використання літаків АЗП торговими агентами і лікарями);

- корпоративні перевезення - використання літаків корпораціями (компаніями) для перевезень співробітників і майна компаній (в якості корпоративних, в основному, використовуються реактивні або турбогвинтові літаки, пілотують їх, як правило, професійні пілоти, є співробітниками компаній, технічний персонал також, найчастіше, складається в штаті компанії).

В Європі слалася дещо інша ситуація. Це пов'язано з тим, що конкуренція з боку американських авіакомпаній змусила Євросоюз розпочати напочатку 80-х років вироблення нової транспортної політики та стратегії щодо польотів і перевезень всіма видами транспорту. Поетапно і методично ЄС майже двадцять років створював «єдиний повітряний простір», відкрите небо для авіаперевізників Співтовариства на засадах конкуренції і свободи ринку авіаперевезень. Не дивлячись на те, що вся правова конструкція «відкритого неба» орієнтована переважно на регулярний повітряний транспорт, в ній знайшлося місце для безперешкодної і ефективної діяльності ділової авіації та авіації загального призначення. Завдяки спланованим і продуманим рішенням Євросоюзу, проведена глибинна уніфікація повітряного законодавства, наслідком якої є розумний баланс між режимом «відкритого неба» і можливістю забезпечувати інтереси суспільства і держави. Так, регулювання доступу доринку, в цілому, засновано на повній свободі авіаперевізників Співтовариства у користуванні всіма комерційними правами на будь-яких повітряних лініях усередині ЄС. Разом з тим, це дозволяє державам-членам ЄС вирішувати такі найважливіші завдання як: забезпечення регулярних авіатранспортних зв'язків з регіонами, перевезення в які є свідомо збитковими внаслідок географічного або економічного становища цих регіонів; запобігання невинуватеній конкуренції на деяких повітряних лініях і тимчасова підтримка дрібних та новостворених авіакомпаній; захист навколишнього середовища від шкідливого впливу цивільної авіації; усунення проблеми перевантаженості аеропортів та інших об'єктів авіаційної наземної інфраструктури; підтримка на необхідному рівні безпеки польотів.

Висновки

Аналізуючи світовий досвід, можемо констатувати, що для створення інфраструктури АЗП в Україні необхідно внести зміни Повітряного кодексу України, спрямовані на: конкретизацію предмета правового регулювання АЗП, а також вирішення проблеми неоднозначного тлумачення питань здійснення авіаційних робіт авіацією загального призначення на платній основі; внесення відповідних поправок, щодо підвищення рівня підготовки кадрового персоналу пілотів та механіків; виведення з-під обов'язкової сертифікації аеродромів, що використовуються легкими ПС та ін.

Крім того, доцільно розглянути питання про зняття вимоги обов'язкової сертифікації (яка здійснюється платно) щодо низки авіаційних робіт, шляхом закріплення закритого переліку авіаційних робіт (із застосуванням або використанням виробів чи речовин, здатних створити загрозу для здоров'я людей, безпеки майна або навколишнього середовища), які підлягають обов'язковій сертифікації

Прийняття зазначених змін до чинного законодавства України сприятиме упорядкуванню системи державного регулювання в галузі розвитку та діяльності авіації загального призначення, розширенню сфери її організованого масового застосування, а також формуванню ринку АЗП.

Список літератури

1. General Aviation Scientific & Technical Center Ltd. Ph. D. Sergey Araslanov «Prospects of general aviation fleet's market in Russia and Ukraine» Kharkiv, 2010.– Р. 8.– [Електронний ресурс].– Режим доступу: <http://www.aviajournal.com/lib/GA.pdf/>
2. Повітряний кодекс України // Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2011, № 48-49, ст.536.
3. Закон України Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації // Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2003, № 17, ст.140.
4. Наказ Державної служби України з нагляду за забезпечення безпеки авіації
5. А. Зубенко Предприниматели, внимание: авиация общего назначения / А. Зубенко // Авиация общего назначения: научно-технический журнал.– Х., 2000.– №7.– С. 5 – 11.
6. Арасланов С., Ващенко В. Нетуманные перспективы / С. Арасланов, В.Ващенко // Авиация общего назначения: научно-технический журнал.– Х., 2010.– No 7.– С. 4 – 19.
7. Куприянова В.С. Проблемы развития отечественного авиационного комплекса / В. С. Куприянова // Актуальные проблемы и перспективы развития экономики Украины : материалы VI Междунар. научн.-практ. конф., 4 – 6 октября 2007.– АР Крым, Алушта, 2007.– С. 143 – 144.

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ: ОКРЕМІ ПИТАННЯ

У статті розглядаються окремі питання міжнародно-правового регулювання повітряного простору. Особливий наголос зроблено на те, що вектор об'єктивного процесу лібералізації регулювання світового повітряного транспорту повинен ґрунтуватися не на стратегію "відкритого неба", а на концепцію "справедливого неба" та ґрунтуватися на непорушних принципах сучасного міжнародного повітряного права.

Актуальність обраної проблематики зумовлена тим, що міжнародний повітряний транспорт як одна з найважливіших складових світової інфраструктури завжди є предметом пильної уваги з боку держав та міжнародних організацій. Значне посилення цієї уваги в умовах сьогодення пояснюється динамічним розвитком цивільної авіації, постійно зростаючою інтенсивністю експлуатації глобальної мережі міжнародних повітряних ліній, що в результаті у багато разів підвищує економічне та політичне значення міжнародних повітряних сполучень. Процес лібералізації регулювання комерційної діяльності авіапідприємств, який в цілому відповідає більш повному задоволенню потреб в галузі цивільної авіації, проте несе й загрозу загострення проблем, пов'язаних із забезпеченням безпечного, регулярного та конкурентно справедливого функціонування системи повітряного транспорту. Цим зумовлюється необхідність ретельного аналізу змін, що наразі відбуваються у міжнародно-правовому регулюванні повітряних сполучень як на рівні двосторонніх відносин між окремими державами, так і в межах цілих регіонів, а також вироблення відповідних рекомендацій щодо вдосконалення цього регулювання з урахуванням інтересів української авіатранспортної галузі.

Слід зазначити, що в основі права кожної держави встановлювати порядок та умови здійснення міжнародних повітряних сполучень на власній території покладено принцип повного та виключного державного суверенітету в частині свого повітряного простору. Не можна погодитися з поглядами деяких фахівців щодо того, нібито зазначений принцип обмежує економічний розвиток міжнародного повітряного транспорту, забезпечує здійснення політики протекціонізму, порушує свободу комерційної діяльності авіапідприємств. На нашу користь свідчить аналіз розвитку міжнародних повітряних сполучень, з результатів якого видно, що держави, які дотримуються принципу державного суверенітету на повітряний простір, цілком успішно можуть здійснювати як повну, так і часткову лібералізацію регулювання повітряного транспорту у своїх відносинах [1].

На сучасному етапі міжнародно-правове регулювання повітряних сполучень здійснюється головним чином за допомогою двосторонніх

міжурядових угод. Тенденцією останніх років є поступове зростання кількості більш ліберальних угод. Неодноразові спроби створити систему регулювання міжнародних повітряних сполучень на базі єдиного багатостороннього договору свідчать про те, що наразі переважна більшість держав не зацікавлена в укладанні такого договору. Однак, в той же час досить перспективним є розвиток багатостороннього регулювання комерційної діяльності повітряного транспорту на регіональному рівні. В рамках окремого регіону невелика група держав з приблизно однаковим рівнем економічного розвитку має можливість здійснити поступову лібералізацію регулювання питань доступу до ринків авіаперевезень, встановлення тарифів тощо. Регіональне співробітництво, особливо між країнами, що розвиваються, може також більш ефективно сприяти захисту інтересів національних авіапідприємств регіону, які конкурують із великими авіапідприємствами інших країн.

Основною метою міжнародних повітряних сполучень є міжнародні авіаперевезення. Загалом фактичні, і потенційні авіаперевезення утворюють ринки повітряного транспорту, наявність доступу до яких має фундаментальне значення в авіаційних відносинах між державами, а також для успішної діяльності авіаперевізників. При встановленні повітряних сполучень держави-партнери за угодою обмінюються один з одним цілим комплексом прав на доступ до ринку, обсяг яких може залежати від багатьох факторів (наприклад, стану економіки держави в цілому та рівня конкурентоспроможності його авіатранспортної галузі, географічного розташування, розмірів території, чисельності населення тощо).

Права транзитних польотів та посадок з некомерційними цілями (перша та друга "свободи повітря"), якими обмінюються держави при встановленні міжнародних повітряних сполучень, власне не припускають здійснення комерційної діяльності (посадки та висадки пасажирів, завантаження та розвантаження вантажів) на території держави, що їх надала, проте вони можуть мати дуже важливе економічне значення для багатьох авіапідприємств [2]. Наприклад, у тих випадках, коли держава володіє величезною територією, через яку проходять досить прямі маршрути, що з'єднують інші держави, в яких починається або закінчується великий обсяг перевезень, надання іноземним авіапідприємствам прав транзитних польотів дає останнім реальні економічні вигоди (можливість заощадити на паливі, скоротити час перевезення, а як результат - збільшити свої доходи від перевезення). Ми вважаємо некоректним розглядати права транзитних польотів та посадок з некомерційними цілями як суто технічні, через що держави не повинні вводити щодо них обмеження економічної характеру, а також вимагати в обмін на них будь-які комерційні дивіденди для власних авіапідприємств. На наше переконання, у держав є всі підстави обмежувати використання зазначених "свобод повітря" з урахуванням своїх національних інтересів та рівня конкурентоспроможності авіатранспортної галузі та вимагати в обмін на них реальні економічні вигоди для своїх авіапідприємств.

Обмін правами на авіаперевезення пасажирів та вантажів між державою-партнером згідно договору про повітряне сполучення та третіми

державами (що утворюють так звані п'яту, шосту і сьому "свободи повітря") створює, як свідчить договірна практика держав, найбільші проблеми. Навіть угоди про "відкрите небо" містять певні обмеження щодо зазначених прав, наприклад, вони встановлюють, що права сьомої "свободи повітря" можуть використовуватися виключно з метою здійснення вантажних перевезень. Слід також враховувати, що для реалізації прав на зазначені авіаперевезення необхідна наявність відповідних угод як з країною-партнером за договором, так й з третьою країною. Ця обставина має, дуже важливе значення для лібералізації доступу до ринку. Навіть, якщо дві держави, встановивши режим "відкритого неба" у своїх двосторонніх відносинах, нададуть одна одній необмежені права на виконання авіаперевезень в будь-які треті країни, то це ще не передбачає повного доступу авіапідприємств до будь-якого ринку повітряного транспорту. Все залежатиме від позицій конкретних третіх країн щодо лібералізації регулювання міжнародних повітряних сполучень [3].

Для реалізації отриманих прав на доступ до ринку авіаперевезень держави повинні делегувати ці права авіапідприємствам, які безпосередньо забезпечують здійснення перевезень пасажирів, вантажів та пошти. З цієї метою кожна держава призначає конкретне авіапідприємство на умовах, передбачених угодою про повітряне сполучення. Згідно з однією з таких умов, що містяться у переважній більшості таких угод, до експлуатації повітряних ліній може бути допущено тільки те авіапідприємство, переважне володіння та фактичний контроль над яким належить державі [4]. Тому, з урахуванням тенденцій до лібералізації регулювання міжнародних повітряних сполучень, приватизації національних авіаперевізників, появи великої кількості нових приватних авіакомпаній, застосування зазначеної умови викликає серйозні проблеми.

Так, угоди про повітряне сполучення, встановлюючи, що переважне володіння та фактичний контроль над авіапідприємствами повинні належати державі, зазвичай, не містять вказівок на те, якими критеріями слід керуватися при визначенні володіння та контролю. Кожна держава використовує власні критерії для оцінки зазначених категорій, що, безумовно, створює особливу невизначеність для повністю або частково приватизованих авіапідприємств, а також приватних авіакомпаній.

Зазначена вище умова також може створювати перешкоди для залучення іноземних інвестицій в авіатransпортну галузь та участі авіапідприємств в освоєнні нових ринків повітряних перевезень.

Очевидно, для вирішення даних проблем, замість традиційної умови про переважне володіння та фактичний контроль, необхідне встановлення нових критеріїв призначення авіапідприємств. На сучасному етапі найбільш прийнятною альтернативою такої умови є критерій, згідно яким для допуску авіапідприємства до експлуатації повітряних ліній достатньо, щоб його основне місце діяльності знаходилося на території держави, що його визначає, а також дана держава здійснювала контроль за дотриманням авіапідприємством вимог, що стосуються безпеки польотів, авіаційної безпеки, обслуговування пасажирів тощо [5].

Висновки

На сьогоднішній день у світового авіаційного співтовариства існує безліч проблем, у тому числі й пов'язаних з міжнародно-правовим регулюванням комерційної діяльності повітряного транспорту. З огляду на те, що у багатьох регіонах світу домінує вільний та відкритий ринок, має місце інтенсифікація інтеграційних процесів та взаємодії національних економік, а також поступова лібералізація світових господарських зв'язків, у тому числі, звичайно, й у сфері міжнародного повітряного транспорту, який сьогодні має найважливішу роль у міжнародних перевезеннях, особливо при міжконтинентальних та трансконтинентальних пасажирських і вантажних перевезеннях.

Слід зазначити, що закономірний процес лібералізації міжнародного повітряного транспорту із прагненням, заснованим на ідеї дерегулювання та політиці "відкритого неба", далеко не в повній мірі відображає інтереси та особливості різних країн та регіонів світу, включаючи Україну та інші постсоціалістичні країни. У зв'язку з цим, на наше переконання вектор об'єктивного процесу лібералізації регулювання світового повітряного транспорту повинен орієнтуватися не на стратегію "відкритого неба", а на концепцію "справедливого неба" та ґрунтуватися на непорушних принципах сучасного міжнародного повітряного права.

Список літератури

1. Баталов А.А. Проблемы современного международно-правового регулирования воздушных сообщений: автореф. на соискание науч. степени канд. юр. наук : спец. 12.00.10 «Международное право. Европейское право» / Баталов А.А. . – М., 2004. – С. 7-9.
2. Грязнов В.С. Коммерческие права в международных воздушных сообщениях. в кн.: Международное воздушное право. / Грязнов В.С. - М.: Изд. «Наука» - С.128.
3. Выгодянский А.В. Современные тенденции в сфере правового регулирования воздушных перевозок пассажиров и грузов // Цивилизация знаний: инновационный переход к обществу высоких технологий: Труды Девятой Международной научной конференции / Выгодянский А.В. - Москва, 25-26 апреля 2008 г. В 2-х ч Ч. II. – М.: РосНОУ. – С. 486-489.
4. Лукашук, И. И. Современное право международных договоров./ Лукашук И.И. – М., 2005. - С.186.
5. Ручкин О.Ю. Общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры как источники финансового права / Ручкин О.Ю. // Международное публичное и частное право – М., 2005. - N 4 - С.65.

*В.П. Козирева, к.ю.н., доц.
(Національний авіаційний університет, Україна, м. Київ)*

ПРАВА ТА ОБОВ'ЯЗКИ СУБ'ЄКТІВ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗА НАЦІОНАЛЬНИМ ТА МІЖНАРОДНИМ ЗАКОНОДАВСТВОМ

В статті розглядаються актуальні питання щодо діяльності суб'єктів міжнародних повітряних перевезень за національним та міжнародним законодавством

Суб'єкти повітряних сполучень грають важливу роль у встановленні правового режиму здійснення перевезень повітряним транспортом. На підставі укладених угод договірні сторони наділяють одна одну певними правами керуючись загальними принципами свободи повітря. Так, суб'єктами у відносинах з міжнародних повітряних перевезень вантажу є перевізник, вантажовідправник та вантажоодержувач. Проте Монреальська конвенція «Про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень» 1999 року не містить конкретних визначень даних категорій суб'єктів, тому у цьому випадку треба звернутися до національного законодавства [1].

Відповідно до п. 8 ст. 1 Повітряного кодексу України, авіаційний перевізник (авіаперевізник) – це суб'єкт господарювання, що надає послуги з перевезення пасажирів, вантажу, пошти повітряним транспортом [2].

Правилами повітряних перевезень вантажів, затверджених Наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації № 186 від 14 березня 2006 року, міститься інше визначення повітряного перевізника. Згідно з даними Правилами, перевізник (або авіакомпанія) – особа, що має постійне місце діяльності в Україні і яка є стороною договору щодо перевезення, а також усі інші особи, що беруть участь у перевезенні згідно з авіавантажною накладною та беруть на себе зобов'язання виконати перевезення[3]. З метою звільнення та обмеження відповідальності, передбаченої або згаданої у цих Правилах чи у будь-якому іншому документі, термін «перевізник» включає агентів, службовців, представників і підрядників перевізника, якщо Правилами не передбачено інше

Національним законодавством та Міжнародними договорами багатьох держав передбачено, що для здійснення міжнародних перевезень перевізник повинен отримати від уповноваженого органу спеціальний дозвіл (ліцензію).

Можна стверджувати, що така вимога міститься у статті 92 Повітряного кодексу України, в пунктах 12, 25 статті 9 Закону України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» від 1 червня 2000 року, а також в Законі України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 року, стаття 8 якого встановлює, що ліцензування окремих видів діяльності в галузі транспорту запроваджується з метою:

- забезпечення безпеки і надійності роботи транспорту;

- обмеження монополізму та розвитку конкуренції;
- створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту [2,4,5].

Крім того, п. 3 ст. 92 Повітряного кодексу України зазначає, що наявність ліцензії не означає, що авіаційний перевізник має право доступу до певних повітряних ліній або ринків. З метою набуття права доступу до певних повітряних ліній або ринків авіаперевізник повинен отримати від уповноваженого органу з питань цивільної авіації відповідний документ на право експлуатації певної повітряної лінії [2].

Правила повітряних перевезень вантажів містять правові визначення вантажовідправника та вантажоодержувача. Під вантажовідправником розуміється довіритель або інша особа, що діє від імені довірителя і яка зазначена в авіавантажній накладній як вантажовідправник. Вантажоодержувач – особа, що зазначена в авіавантажній накладній як вантажоодержувач (Розділ 3)[3].

Проте якщо звернутися до статей другої глави Монреальської конвенції 1999 року, то вони регулюють окремі права та обов'язки сторін договору перевезення вантажу. Одним із них є виконання вказівок відправника, які пов'язані з розпорядженням вантажу. У разі неможливості їх виконання перевізник має негайно повідомити про це відправника [1]. В цьому міжнародному-правовому документі основна увага приділяється обов'язкам повітряного перевізника.

Можна погодитися з науковцем, що закріплення обов'язку перевізника з виконання вказівок вантажовідправника стосовно розпорядження вантажем поєднане з важливим доповненням, згідно з яким, якщо перевізник, виконуючи вказівки відправника, не вимагає пред'явлення виданого останньому примірника авіавантажної накладної або квитанції на вантаж, він, перевізник, тим самим бере на себе, зберігаючи за собою право регресу до вантажовідправника, відповідальність за будь-яку шкоду, яка може бути спричинена будь-якій особі, яка законно володіє цим примірником авіавантажної накладної або квитанції на вантаж [6, с. 153].

Ще один обов'язок перевізника полягає у негайному сповіщенні отримувача про прибуття вантажу до пункту призначення, зазначає автор. Його виконання має вагомe значення для нормальної процедури завершення процесу перевезення [6, с. 153].

Конвенція також регулює права стосовно вантажовідправника. Відповідно до ч. 1 ст. 12 Монреальської конвенції 1999 року, вантажовідправник має право, за умови виконання всіх зобов'язань, що випливають з договору про перевезення, розпоряджатися вантажем, забираючи його в аеропорту відправлення або призначення, затримуючи його в ході перевезення в будь-якому пункті посадки, даючи вказівки про видачу його в пункті призначення або в ході перевезення особі, іншій, ніж попередньо зазначеному одержувачу, або вимагаючи повернення вантажу в аеропорт відправлення. Вантажовідправник не повинен використовувати право розпоряджатися вантажем на шкоду перевізнику або іншим вантажовідправникам і зобов'язаний відшкодувати всі витрати, що

випливають із застосування цього права [1].

Право відправника розпоряджатися вантажем припиняється в той момент, коли у отримувача виникає право вимагати у перевізника видачі йому вантажу. Проте якщо одержувач відмовляється прийняти вантаж, вантажовідправник знову набуває свого права на розпорядження вантажем. Наступне право вантажовідправника пов'язане з забезпеченням його необхідною документацією, яка підтверджує факт укладення договору перевезення. Він має право вимагати від перевізника видачі йому окремих квитанцій на вантаж, якщо замість авіавантажної накладної використані будь-які інші засоби, які зберігають запис про перевезення, яке має відбутися. Всі свої права вантажовідправник реалізує від власного імені незалежно від того, чи діє він в своїх інтересах або в інтересах інших осіб [7, с. 154].

Серед обов'язків вантажовідправника Монреальська конвенція 1999 року у статті 16 виділяє: вантажовідправник зобов'язаний подати такі відомості й документи, які необхідні для виконання вимог, установлених митними правоохоронними або іншими державними органами, перш ніж вантаж може бути переданим одержувачу; вантажовідправник є відповідальним перед перевізником за будь-яку шкоду, заподіяну через відсутність, недостатність або неправильність будь-яких таких даних чи документів, за винятком випадків, коли шкода була завдана з вини перевізника, його службовців чи агентів [1].

Проте перевізник не зобов'язаний перевіряти точність або достатність таких даних чи документів”

Третім учасником відносин з міжнародних повітряних перевезень є вантажоодержувач. Він наділений правом вимагати від авіаперевізника видачі вантажу з моменту прибуття його до пункту призначення. Слід відмітити, що таке право може бути реалізовано тільки після сплати перевізникові усіх належних платежів та повного виконання умов перевезення [7, с. 154]. В ст. 13 Конвенції 1999 року додається, що якщо не домовлено про інше, саме перевізник зобов'язаний негайно повідомити одержувача про прибуття вантажу. Якщо перевізником визнана втрата вантажу або якщо вантаж не прибув після закінчення семиденного строку з дня, коли він повинен був прибути, одержувач має право застосувати проти перевізника санкції, які випливають з договору перевезення [1]. Також відповідно до статті 14 Монреальської конвенції 1999 року, вантажовідправник й одержувач можуть, відповідно, користуватися всіма правами, наданими їм статтями 12 й 13 Конвенції, кожний від свого імені, незалежно від того, чи діє він у своїх інтересах чи в інтересах іншої особи, але за умови виконання зобов'язань, що випливають з договору перевезення [1]. Положення статей 12, 13 й 14 не зачіпають відносини ні між вантажовідправником й одержувачем, ні між третіми особами, права яких є похідними від прав вантажовідправника чи одержувача. Положення, відмінні від тих, що зазначені в статтях 12, 13 й 14, повинні бути включені в авіа вантажну накладну або квитанцію на вантаж [1].

Суб'єктами у відносинах з міжнародного повітряного перевезення пасажирів і багажу є перевізник і пасажир.

При визначенні перевізника, потрібно звернути увагу на Розділі 2

«Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу», затверджених Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України № 216 від 23 квітня 2010 року. Авіаційний перевізник, що провадить діяльність, – авіаперевізник, який виконує або має намір виконувати рейс за договором з пасажиром або за дорученням іншої особи, юридичної або фізичної, яка має контакт з цим пасажиром, перевозить або бере на себе зобов'язання перевезти пасажирів та/або його багаж згідно з квитком, а також бере на себе зобов'язання надати всі інші послуги, що пов'язані з таким перевезенням, незалежно від того, чи є ця юридична або фізична особа фактичним перевізником або перевізником за договором. Термін «авіаперевізник» включає агентів, працівників, представників і підрядників авіаперевізника, якщо інше не передбачено цими Правилами.

Висновки

Монреальська конвенція 1999 року закріплює права та обов'язки суб'єктів при здійсненні міжнародного повітряного перевезення та забезпечує необхідну модернізацію в ряді ключових напрямків, що пов'язані з перевезенням пасажирів і вантажу повітряним транспортом. Суб'єктами міжнародного повітряного перевезення вантажу є перевізник, вантажовідправник та вантажоодержувач. Суб'єктами міжнародного повітряного перевезення пасажирів є перевізник та пасажир.

Список літератури

1. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень; Конвенція, Міжнародний документ від 28 травня 1999р./ ратифікована Законом України від 06.05.2009р. // Відомості Верховної Ради України. – 2009. – №31. – Ст.254.
2. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 року № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. № 48 – 49, ст. 536.
3. Правила повітряних перевезень вантажів, затверджені Наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації № 186 від 14 березня 2006 року. // Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0705-06>.
4. Про ліцензування певних видів господарської діяльності: Закон України від 01.06.2000р. № 1775-III // Відомості Верховної Ради України. – 2000. – № 36.- Ст. 299.
5. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994р. № 232/94 // Відомості Верховної Ради України. – 1994. - № 51. -Ст. 446.
6. Бордунов В.Д. Международное воздушное право. Учебное пособие / В.Д. Бордунов. – М.: НОУ ВКШ “Авиабизнес”.- 2007. – 464 с.
7. Гречуха В.Н. Правовые основы международных перевозок пассажиров и грузов. Часть I: Учебное пособие / В.Н.Гречуха. – М.: МГИУ, 2007. – 559 с.

РЕЖИМ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ ЯК ПРАВОВИЙ ФЕНОМЕН

*В статті розглянуто режим повітряного простору як правовий феномен.
З'ясована його правова природа.*

Правовий режим це засіб регулюючого впливу на суб'єктів суспільних відносин, завдяки якому вони функціонують на вимоги публічної влади. Режими мають визначені межі свого існування, які окреслюють території, простір, час, функції, сфери тощо. Як правовий феномен, режими уявляють собою інтеграційний продукт взаємодії юридичних артефактів: 1) норм, 2) відносин, 4) способів реалізації норм, 5) нормативних і індивідуальних актів, 6) статусів суб'єктів, 7) методів і форм їх діяльності, 9) інших правових засобів.

Таким чином, режим є системними утвореннями, складові якого мають якісний і кількісний виміри, змістовні характеристики і форми їх зовнішнього виразу. У той же час, форми зовнішнього виразу безпосередньо режимів, засобами юриспруденції об'єктивно не детерміновані.

Ця правова прогалина постає перепоною на шляху суб'єктивного осмислення об'єктивного розвитку (гносеології) явища "правовий режим". Адже, у загальнонауковому розумінні "форма" — це зовнішній вираз змісту. Різні довідкові джерела подають її визначення як: а) упорядкованість внутрішніх зв'язків, б) предметний прояв матеріального середовища (за вченням Платона матерія є безформним середовищем); в) упорядкованість змісту, г) зовнішня конфігурація внутрішньої структури. Яскраві сентенції щодо категорій "форма", "зміст", "матерія" ми знаходимо у роботі Аристотеля "Фізика". Вони інтегруються у висновок, що матерія не пізнавана поки не має форми. Форма робить матерію предметом дійсності, перетворює в конкретну річ, забезпечує її існування і розвиток.

Об'єктивізація детермінантних ознак форм режимів, як правової побудови, виникає з моменту переходу дослідницького інтересу у категорію наукових висновків. Визначити цей момент, тобто знайти правильну вихідну позицію, означає дотриматися найважливіших умов для того, щоб по можливості цілком охопити це складне явище.

Вирішити таку задачу, на нашу думку, можна лише відмовившись від спроб раціоналістичної ідеалізації поняття "правовий режим" шляхом зв'язування його односторонньо і беззастережно з якою-небудь "абстрактною" правовою ідеєю (свободи, справедливості, формальної рівності), а також від спрощенських варіантів його "приземлення" у виді, наприклад, суджень про право як державно організовану волю (класу, політичної еліти, усього народу чи конкретного політичного лідера). На шляхах цього пошуку треба виходити з правової онтології, а не з передбачуваних чи бажаних цілей ідеального розвитку знань. Іншими словами, правовий режим треба вміти побачити (а не

увияти), і тільки після цього — теоретично описати.

З цього приводу зазначимо, що подібний методологічний підхід був представлений і в російській дореволюційній правовій теорії, яка наголошувала, що визнання існування правових фактів (правових феноменів), як деяких первісних правових даностей, потребує не раціоналістичних доказів, а в адекватного опису.

Такий опис запроваджує учення про феномени — феноменологія. У феноменологічному описі речі предстають сумою окремих частин, що не є адекватною самої речі, а є чимось більшим ніж та сума, самостійним і незалежним від частин. Саме у цьому і полягає феноменологія — показати, як окремі частини, непорівнянні з цілим і алогічні у відношенні його, породжують це ціле, а ціле породжує їх.

Феноменологія правових режимів (як частка відповідного учення), висвітлює шляхом опису онтологічні властивості продукту інтеграції артефактів, які відповідні режими утворюють.

Узагальнення відомих визначень правового режиму показує, що здебільше він розуміється як специфічний вид правого регулювання, виражений у своєрідному поєднанні комплексу нормативних правових засобів (дозволів, заборон, обмежень, стимулів). Він виражає ступінь його жорсткості, наявність відомих обмежень і пільг, допустимий рівень активності суб'єктів, межі їх правової самостійності. Правовий режим пов'язує воедино цілісний комплекс правових засобів у відповідності зі способами правового регулювання, його типами, методами ті іншими засобами засобів регуляції поведінки.

Таким чином, за допомогою режиму (режимів) формуються, охороняються і захищаються публічні правовідносини, організується і забезпечується функціонування публічної адміністрації (публічне адміністрування).

Характер режиму притаманний таким правовим явищам, як "державний лад", "спосіб правління", "умови діяльності, роботи, існування", "точно встановлений розпорядок", "законність" та інші.

Поняття "режим" активно використовується у чинному законодавстві і підзаконних актах. Так, Митний кодекс України від 13.03.2012 р. регламентує цілу низку режимів. Це, наприклад, митний режим відмови на користь держави, митний режим вільної зони, митний режим митного складу, митний режим безмитної торгівлі, митний режим переробки та інші. При цьому під режимом зазначений кодекс розуміє комплекс взаємопов'язаних правових норм, що відповідно до заявленої мети переміщення товарів через митний кордон України визначають митну процедуру щодо цих товарів, їх правовий статус, умови оподаткування і обумовлюють їх використання після митного оформлення.

Закон "Про карантин рослин" від 30.06.1993 р. закріплює карантинний режим, як особливий правовий режим, що передбачає систему фітосанітарних заходів, які здійснюються у карантинній зоні з метою локалізації та ліквідації карантинних організмів. Закон "Про зону надзвичайної екологічної ситуації" від 13.07.2000 р. — режим зони надзвичайної екологічної ситуації, як

особливий правовий режим, який може тимчасово запроваджуватися в окремих місцевостях у разі виникнення надзвичайних екологічних ситуацій і спрямовується для попередження людських і матеріальних втрат, відвернення загрози життю і здоров'ю громадян, а також усунення негативних наслідків надзвичайної екологічної ситуації.

Поняття "пропускний режим", як порядок, що забезпечується сукупністю заходів і правил, які унеможливають безконтрольний вхід (вихід) осіб, в'їзд (виїзд) автотransпортних засобів, внесення (винесення), ввезення (вивезення) майна на об'єкт (з об'єкта) застосовано в наказі Адміністрації Державної служби спеціального зв'язку та захисту інформації (Держспецзв'язку) "Про затвердження Інструкції з організації та несення служби в територіальних підрозділах і навчальних закладах Державної служби спеціального зв'язку та захисту інформації України" від 19.03.2009 р. Наказ Управління державної охорони "Про затвердження Порядку забезпечення безпеки посадових осіб, щодо яких здійснюється державна охорона у місцях постійного та тимчасового перебування" від 27.05.2011 р. визначає "режим", як сукупність правил, що визначають відповідний порядок проходу, перебування та поведінку громадян, проїзду транспортних засобів, пронесення й провезення речей у місця постійного та тимчасового перебування посадових осіб, щодо яких здійснюється державна охорона, а також заходи щодо реалізації зазначених правил.

В сфері цивільної авіації йдеться про внутрішній об'єктовий режим — установлений порядок перебування та пересування осіб і транспорту, а також забезпечення захисту пасажирів, членів екіпажу, повітряних суден, персоналу й об'єктів від актів незаконного втручання в межах контрольованої, стерильної зон і зон обмеженого доступу авіаційних суб'єктів та на об'єктах, що охороняються (Наказ Міністерства транспорту та зв'язку "Про затвердження Правил з організації системи контролю доступу в авіаційних суб'єктах цивільної авіації" від 18.06.2007 р.); граничну область режимів польоту — сукупність режимів польоту між експлуатаційними і граничними обмеженнями повітряних суден (Наказ "Про затвердження Положення про організацію та виконання демонстраційних польотів" від 08.04.2003 р); набір висоти в крейсерському режимі — пілотування повітряного судна у крейсерському режимі, яке забезпечує приріст абсолютної висоти пропорційно зменшенню маси повітряного судна (Наказ Міністерства інфраструктури України "Про затвердження Правил польотів цивільних повітряних суден у повітряному просторі України" від 28.10.2011 р).

У той же час термін "режим повітряного простору" у чинних нормативних документах не застосовується. Натомість у них йдеться про: а) зони з особливим режимом використання та б) спеціальні зони повітряного простору. Це насамперед Повітряний кодекс України (ст. 31, п. 2) і Положення про використання повітряного простору України (затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 29 березня 2002 р. № 401).

Згадане Положення містить уточнення поняття "зона з особливим режимом використання повітряного простору". Такою воно визнає частину повітряного простору, що межує із забороненою зоною, та/або повітряний

простір над смугою земної поверхні завширшки 25 кілометрів углиб території України, яка проходить уздовж державного сухопутного кордону та/або берегової смуги прикордонних озер та інших водойм, прилеглих до державного кордону, а також над смугою завширшки 22,2 кілометра (12 морських миль), яка проходить по береговій лінії Чорного та Азовського морів углиб цих морів, в якій встановлюється особливий порядок виконання польотів та здійснення контролю за їх виконанням з боку органів управління Повітряних Сил Збройних Сил.

Таким чином, поняття "режим" використовується для юридичної ідентифікації частини повітряного простору України, яким є частина повітряної сфери, розташована над суходолом і водною територією України, у тому числі над її територіальними водами (територіальним морем), і обмежена вертикальною поверхнею, що проходить по лінії державного кордону України.

З цього приводу виникає питання: якщо ідентифікаційні юридичні ознаки частки цілого (розташованість над суходолом, обмеженість вертикальною поверхнею, що проходить по лінії державного кордону і таке інше) утворюють режимний правовий статус, то чому ідентифікаційні юридичні ознаки інших його часток такого статусу не утворюють? На наш погляд, наявність правових ідентифікаторів утворює підстави для визначення системи статусних ознак кожної такої частки як "режим".

Важливими аргументами щодо такого висновку є нормативна детермінація властивостей всіх інших складових повітряного простору. Такими складовими є: 1) повітряний простір над відкритим морем, або міжнародний повітряний простір; 2) тимчасово зарезервовані повітряний простір — частина повітряного простору, в межах якого у визначений час може провадитися діяльність, що становить загрозу для виконання польотів авіації або для використання повітряного простору в інших цілях; 3) загальний повітряний рух - польоти повітряних суден та інших літальних апаратів, що виконуються згідно з цивільними правилами та/або стандартами і рекомендованою практикою ІКАО; 4) контрольований повітряний простір ОНР - частина повітряного простору, в межах якого забезпечується диспетчерське, польотно-інформаційне та аварійне обслуговування повітряного руху відповідно до встановленої класифікації повітряного простору ОНР; 5) операційний повітряний рух - польоти, на які не поширюються положення, установлені для загального повітряного руху, і які виконуються відповідно до правил і процедур, визначених відповідними уповноваженими органами.

Крім цього, Положення про використання повітряного простору України визначило такі його структурні елементи: райони польотної інформації; диспетчерські райони; диспетчерські зони; зони аеродромного руху; маршрути обслуговування повітряного руху; заборонені зони; зони обмеження польотів; небезпечні зони; повітряний простір зони з особливим режимом використання повітряного простору; тимчасово зарезервовані повітряний простір; зони виконання спеціальних польотів; зони виконання випробувальних польотів; повітряний коридор перетинання державного кордону; райони пошуку та рятування; райони спрощеної координації.

Усталене (не нормативне, з практики застосування термінів, слів та словосполучень у юриспруденції) розумінням режиму повітряного простору зводиться до порядку використання повітряного простору для повітряного пересування, який прийнятий державами й закріплений у системі правових норм. У зазначеному контексті виділяють три види режиму повітряного простору: 1) правовий режим над сухопутною і водною територією держави, що підпорядковано дії принципу повного й виключного суверенітету даної держави і встановлюється її законами і правилами; 2) правовий режим над відкритим морем, що підпадає під дію правового режиму відкритого моря (при цьому повітряний простір вільний для польотів літаків усіх країн); 3) правовий повітряного простору режим над Антарктикою, що підпадає під її правовий режим як нейтралізованої, демілітаризованої і без'ядерної зони, згідно з міжнародним договором про Антарктику 1959.

Важливе значення для повноти гносеологічного виміру поняття "режим повітряного простору" має встановлення його правової природи. Під такою природою розуміється ідентифіковане походження. Юридична (правова) природа — це віднесення того чи іншого явища до певної юридичної категорії.

Такими категоріями, стосовно правових режимів, є: 1) конституційний режим, 2) господарський режим, 3) трудовий режим, 4) фінансовий режим, 5) адміністративно-правовий режим, 6) екологічний режим, 7) цивільно-правовий режим, 8) земельний режим та інші.

Висновки:

Аналіз дозволів і заборон, які регламентуються складовими, що утворюють режим повітряного простору, дозволяє дійти висновку про їх співвідношення відповідно до адміністративно-правового методу регулювання суспільних відносин. Це означає, що частки режиму повітряного простору належать до сфери адміністративного права. Зазначене дає підстави для висновку, що режим повітряного простору є адміністративно-правовим режимом.

*Ю.В. Корнєєв, к.ю.н., доц.
(Національний авіаційний університет, Україна, м. Київ)*

ВРАХУВАННЯ СВІТОВОГО ДОСВІДУ У ДЕРЖАВНОМУ РЕГУЛЮВАННІ ТРАНСПОРТНОЮ ГАЛУЗЗЮ УКРАЇНИ

В зазначеній статті на підставі світового досвіду регулювання транспортними галузями пропонуються покращати заходи державного регулювання транспортною галуззю в Україні.

Визначити найкращу для України модель реформування транспортної системи можливо тільки після обґрунтування спеціального критерію оптимальності, який має враховувати ступінь розвитку транспортної системи України, наявність боргів, особливості соціально-економічного розвитку держави та розвитку процесів державотворення. Світовий досвід, а також особливості транспортної системи України дозволяють запропонувати визначити таким критерієм рівень задоволення потреб споживачів транспортних послуг та якість обслуговування. При цьому управління транспортною системою має бути здійснене так, щоб діяльність уповноважених державних органів була спрямована на створення передумов щодо задоволення потреб споживачів транспортних послуг, реалізацію національних інтересів України, зокрема, забезпечення національної безпеки.

Доцільно було б запропонувати поділити кожний з видів транспорту на дві частини: природну монополію та конкурентне середовище. Інфраструктуру транспортної системи доцільно залишити під контролем держави, або держава повинна володіти контрольним пакетом акцій господарських товариств, які будуть створені на базі державних, шляхом роздержавлення та приватизації, а також, у подальшому – акціонування. Для забезпечення цього процесу мають бути внесені зміни й доповнення до чинних нормативно-правових актів, які регулюють діяльність транспортної системи та розроблені нові нормативно-правові акти. Зміни та доповнення стосуватимуться, насамперед, системи оподаткування, господарських відносин. Новим має бути нормативно-правовий акт, який регулюватиме діяльність транспортної системи – зокрема, нова редакція Закону України “Про транспорт” або нові Закони “Про транспортну систему України”, “Про транспортно-експедиторську діяльність”.

У 2002 році Верховна Рада України ухвалила Закон України “Про Комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2002 – 2010 роках” [1], діяльність якого спрямована на збільшення обсягів транзитних перевезень пасажирів і вантажів через територію України шляхом створення сприятливих умов для учасників транзитних перевезень, збільшення валютних надходжень від експорту транспортних та інших послуг. Прийняття цього нормативного акту надзвичайно важливе тому, що зараз по території України проходять три міжнародні паневропейські коридори – № 3, 5, 9 та чотири коридори Організації співробітництва залізничних шляхів – № 3, 5, 8, 9. Так,

наведемо деякі довідкові дані. Українська частина коридорів: № 3 довжиною 627 км від Львова до Києва (вартість проекту реконструкції – більше за 90 млн.євро); № 5 проходить по усій території України довжиною 1595 км, з яких 266 км – залізничні шляхи [2].

Цей нормативно-правовий акт набуває особливого значення у зв'язку з тим, що у останній час відбувається зближення політики та економіки європейських країн, планується розширення Європейського Союзу, у зв'язку з чим нагально необхідним стає розв'язання проблеми створення надійних транспортних зв'язків у масштабі усього європейського континенту.

Першочерговими напрямками Комплексної програми (вони можуть бути умовно об'єднані у політико-правовий блок) визначено створення правових засад подальшого розвитку транзитних перевезень вантажів, поетапний перехід на принципи міжнародної транспортної та митної політики у сфері транзиту вантажів. Інші напрями можна умовно поділити на два блоки – технічний та економічний. Технічний блок (а він визначений після політико-правового) містить напрями з технічного оновлення транспортної інфраструктури, приведення її у відповідність до рівня, що забезпечує дотримання на цих об'єктах міжнародних техніко-експлуатаційних, комерційних та екологічних вимог; впровадження нових технологій. До економічного блоку входять напрями щодо проведення виваженої тарифно-цінової політики, яка б сприяла підвищенню конкурентоспроможності транзитних послуг в Україні та залученню додаткових транзитних вантажних потоків; розвитку міжнародного співробітництва у сфері транзитних перевезень; створення економічних механізмів стимулювання розвитку транзиту.

Сьогодні відбувається стрімке реформування залізничного транспорту з метою забезпечення спроможності України до політичної та економічної взаємодії із Європейським Союзом. Пріоритет щодо реформування залізничного транспорту в Україні обумовлений тим, що питома вага залізничного транспорту у вантажообігу усіх видів транспорту (без врахування трубопровідного) складає 89,1 %, а у загальному пасажирообігу – 62,3 %. Крім того, залізничний транспорт на сьогодні – самий безпечний серед інших видів транспорту за кількістю постраждалих на одиницю роботи транспорту при перевезеннях пасажирів [3, с. 7-9; 4, с. 10-12].

На першому етапі реформування було забезпечено стабільність у фінансово-економічній діяльності. Як результат – питома вага бартеру у розрахунках за перевезення скоротилася з 90 % до 0,5 %, розбудована прозора схема фінансово-економічних відносин між клієнтами. Досягнення стабільного економічного росту та фінансової стабільності дозволило почати реалізацію проектів щодо створення мережі швидкісних залізничних ліній та нового покоління рухомого складу. У подальшому планується оновлення парку рухомого складу, будівництво нових швидкісних залізничних ліній. Ця робота набуває особливого значення у контексті Директиви 96/48 Євросоюзу, яка стосується розвитку та реалізації взаємодії залізничних систем трансєвропейських швидкісних магістралей. Одним з важливих елементів розвитку відносин між Україною та Євросоюзом є спільні інвестиційні

проекти. Для найбільш повного задоволення потреб у внутрішніх інвестиціях та відповідно до рішень Кабінету Міністрів України створена лізингова компанія “Укртранслізинг”, в якому частка Фонду держмайна України у статутному фонді складає 99,3%. Ця компанія здійснює діяльність на ринку лізингових послуг виключно у залізничній та авіаційній галузях – тих галузях, у яких існує постійний попит на ці послуги.

Разом з тим, поза увагою поки що залишається питання визначення стратегічних пріоритетів розвитку транспортної системи та шляхів державного регулювання цього процесу. Необхідність розробки відповідних рекомендацій підкріплена міжнародно-правовими актами у сфері діяльності транспорту. Так, Директива Євросоюзу 13/2001 передбачає такі нові положення щодо країн Євросоюзу: 1) кожна країна-член ЄС повинна створити адміністрацію, яка відповідальна за видачу ліцензій та виконання вимог директиви, причому ця адміністрація не може займатись перевезеннями; 2) ліцензії на право перевезень діють на території усіх країн-членів ЄС; 3) додатковою умовою для залізничних підприємств є виконання положень законів країн ЄС, узгоджених із законодавством ЄС [5, с. 28-29].

Список літератури

1. Про Комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2002 – 2010 роках: Закон України від 7 лютого 2002 року № 3022-III// Відомості Верховної Ради. – 2002. – № 24. – Ст.166.
2. Dugin G.S. Methods of Decision of Eurouopian Railways Development Issues/ Дугин Г. С. Пути решения проблем развития железных дорог в европейских странах//Транспорт. Наука, техника, управление. Сборник обзорной информации. – № 8. – М., 2003. – С.32.
3. Кирпа Г.Н. Стратегия взаимодействия// Залізничний транспорт України. – 2003. – № 6. – 256с.
4. Мостовой М.В. Интеграция транспортного комплекса Украины в мировую транспортную систему// Залізничний транспорт України. – 2003. – № 6. –124с.
5. Dugin G.S. Methods of Decision of Eurouopian Railways Development Issues/ Дугин Г.С. Пути решения проблем развития железных дорог в европейских странах//Транспорт. Наука, техника, управление. Сборник

РОЛЬ АНТИМОНОПОЛЬНОГО КОМІТЕТУ УКРАЇНИ В РОЗБУДОВІ ВІТЧИЗНЯНОГО РИНКУ АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ В КОНТЕКСТІ ПІДГОТОВКИ УКРАЇНИ ДО ВСТУПУ В ЄДИНЕ ЄВРОПЕЙСЬКЕ НЕБО

Автором проаналізована діяльність Антимонопольного комітету України щодо позитивного регулювання конкурентних відносин на ринку авіаційних перевезень з метою перспективної участі України у «відкритому небі» з ЄС.

Повітряний транспорт і пов'язана з ним інфраструктура справляють значний вплив на розвиток ринку пасажирських і вантажних перевезень та економіку держави в цілому. Тому не дарма у назві статті 78 Повітряного кодексу України від 19 травня 2011 року присутні слова «вільна конкуренція та рівноправність».

Серед сучасних пріоритетів розвитку авіаційного транспорту виокремлюється інтеграція системи авіаційного транспорту до європейської авіаційної транспортної системи [1]. Одним із шляхів зазначеної інтеграції є укладення Угоди між Україною та ЄС про відкрите небо. Європейська ж програма «відкрите небо» передбачає, що всі авіакомпанії країн, які до неї приєдналися, конкурують на рівних умовах. Тобто будь-яка авіакомпанія літає не за дозволом, який вона повинна одержати у кожній країні, куди збирається літати, а у порядку попереднього повідомлення [2, с. 13].

В умовах сучасного економічного розвитку країни діяльність Антимонопольного комітету України торкається сфери розбудови вітчизняного ринку авіаперевезень в контексті підготовки України до вступу в єдине європейське небо. Прикладом позитивного регулювання конкурентних відносин в авіатранспортній галузі є надання Комітетом відповідно до ст. 10 Закону України «Про захист економічної конкуренції» двох дозволів на узгоджені дії повітряних перевізників.

На початку 2007 року з Антимонопольним комітетом України було погоджено створення Стратегічного альянсу «Українська авіаційна група» у складі ЗАТ «АероСвіт» і ТОВ «Авіакомпанія «Донбасаеро». У грудні 2009 року Комітет надав дозвіл на розширення Стратегічного альянсу «Українська авіаційна група» у вигляді вступу до нього ВАТ «Дніпроавіа» терміном на один рік (до 1 грудня 2011 року). У 2010 році до альянсу інтегрувалася авіакомпанія ТОВ [«Роза Вітрів»](#), після чого частка авіагрупи на ринку України стала оцінюватися в 60%.

У грудні 2011 року Антимонопольний комітет України надав дозвіл терміном на 3 роки на узгоджені дії у вигляді здійснення спільної діяльності приватним акціонерним товариством «Авіакомпанія «Міжнародні авіалінії України» (Україна) та компанією «Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V.» (Нідерланди) на маршруті Амстердам – Київ – Амстердам відповідно до Угоди про спільну діяльність від 23 грудня 2011. Відповідно до Угоди Сторони

мають намір здійснювати координацію надання послуг з продажу та маркетингу; діяльності з питань складання розкладів, регулярності рейсів та розміру повітряних суден; обсягів авіап перевезень пасажирів, товарно-матеріальних запасів і принципів надання послуг за маршрутом Амстердам – Київ – Амстердам. На думку фахівців Комітету заявлені узгоджені дії сприятимуть вдосконаленню виробництва, придбанню або реалізації товару, економічному розвитку та раціоналізації виробництва на відповідному товарному ринку.

Нажаль, авіаційний ринок є залежним від економічного розвитку країни. Так, погіршення економічної ситуації наприкінці 2012 року призвело до розпаду Стратегічного альянсу. Як зазначено в рішенні суду від 10 січня 2013 року, господарський суд Донецької області порушив справу про банкрутство «Донбасаеро» за ініціативою самої авіакомпанії. Суд ввів мораторій на задоволення вимог кредиторів і постановив ввести процедуру санації терміном до 9 липня 2013 року. Згодом 29 грудня 2012 року Господарський суд Київської області порушив справу про банкрутство авіакомпанії «АероСвіт». Ще один учасник альянсу «Українська авіаційна група» – авіакомпанія «Дніпроавіа» - 8 січня 2013 припинила виконання рейсів. Схоже, компанію також буде оголошено банкрутом.

Вважаємо, що розпад Стратегічного альянсу «Українська авіаційна група» став серйозною перешкодою на шляху нарощування конкурентного потенціалу вітчизняних авіап перевізників по відношенню до іноземних авіакомпаній, а звідси – відкладення на невизначений термін підписання Угоди про відкрите небо з ЄС. При цьому варто звернути увагу, що на сьогодні у відносинах між країнами, що входять до складу ЄС в сфері повітряного сполучення, Україна керується Угодою від 1 грудня 2005 року між Україною та ЄС про певні аспекти повітряного сполучення, яку було затверджено Указом Президента України від 21 вересня 2006 р. № 774/2006. Необхідність укладення такої угоди було обґрунтовано тим, що двосторонні угоди, укладені між Україною та усіма державами - членами ЄС, містять положення, які суперечать нормам права Співтовариства. Приведення таких положень у відповідність з нормами права ЄС дасть змогу створити міцну правову базу для повітряного сполучення між Україною та членами Співтовариства, зберегти безперервність повітряних перевезень, забезпечити право українських авіапідприємств на недискримінаційний доступ до повітряних маршрутів.

Вважаємо, що за обставин, які склалися на вітчизняному ринку авіаційних перевезень, кроком на шляху підготовки України до вступу в єдине європейське небо має бути налагодження економічного співробітництва країн, що входять до Співдружності Незалежних Держав (далі – СНД) та, як результат, – інтеграція країн СНД у світову економіку. Помітні кроки щодо формування конкурентних ринків країнами СНД уже зроблені. А сама робота проводиться як у межах окремих держав, так і в межах Міждержавної ради з антимонopolьної політики (далі – МРАП).

У рамках Договору про проведення узгодженої антимонopolьної політики для проведення спільних розслідувань на деяких ринках в межах СНД у травні 2006 року було створено Штаб зі спільних розслідувань

порушень антимонопольного законодавства в державах – учасниках СНД з метою виявлення та припинення транснаціональних антиконкурентних практик. В рамках Штабу були створені робочі Підгрупи, в тому числі на напрямком досліджень на ринку авіаперевезень, та проведена робота з підготовки і представлення на Економічну Раду СНД доповіді «Доклад о состоянии конкуренции на рынке авиаперевозок».

Наприклад, за повідомленням прес-центру Антимонопольного комітету України від 7 жовтня 2010 року члени Штабу із спільних розслідувань порушень антимонопольного законодавства країн-учасниць СНД, створеного при МРАП, було схвалено проект модельного договору про повітряне сполучення між країнами Співдружності. Спільно розроблений конкурентними відомствами СНД документ передбачає розвиток конкуренції на ринках авіаційного сполучення між країнами Співдружності. Своєю чергою учасники Штабу зі спільних розслідувань МРАП на 21 засіданні від 7 листопада 2012 року велику увагу приділили питанню лібералізації повітряного сполучення між країнами-учасницями СНД. Зокрема, було наголошено на необхідності активної участі конкурентних відомств країн СНД під час проведення авіаційними органами переговорів щодо спрощення порядку повітряного сполучення.

Важливо підкреслити, що на сьогодні помітнішою стає серйозна економічна зацікавленість у міждержавній співпраці, у пошуку спільних підходів до розв’язання регіональних і міжнародних завдань. І в якості прикладу варто навести підписану 12 березня 2013 року міжурядову Угоду про повітряне перевезення між Україною та Польщею. Сподіваємося, що укладення Угоди удосконалисть двосторонню договірно-правову базу для здійснення регулярного повітряного сполучення. Угода, зокрема, встановлює механізм інспектування авіапідприємств з метою оцінки їх відповідності стандартам Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), дозволить перейти від процедури затвердження тарифів до процедури моніторингу тарифів та обмеження втручання авіаційних властей у процес формування тарифів, надасть можливість авіапідприємствам укладати комерційні домовленості щодо здійснення перевезень зі спільним використанням кодів, в т.ч. з авіапідприємствами третьої сторони тощо.

Як активний суб’єкт формування конкурентної політики, Антимонопольний комітет України став ініціатором розробки Міністерством транспорту та зв’язку (нині – Міністерство інфраструктури України) нормативно правових актів, спрямованих на забезпечення належного регулювання ринку наземного обслуговування літаків та пасажирів в аеропортах України. Зокрема Мінтрансзв’язку визначило перелік надання аеропортами спеціалізованих послуг, які відносяться до ринків природної монополії. Погоджений з Антимонопольним комітетом України перелік затверджено постановою Уряду від 14 липня 2010 № 590. Це дозволяє Комітету чітко встановлювати ті ринки послуг на території аеропортів, які залишатимуться в стані монополії через неможливість запровадження конкуренції з міркувань безпеки, та інші сфери, де необхідно розвивати конкуренцію.

Так, до спеціалізованих аеропортових послуг відносяться: забезпечення посадки, зльоту повітряного судна; забезпечення авіаційної безпеки; забезпечення приймання, зберігання, контролю за якістю та видачею авіаційного пального для заливу у паливозаправник або заправлення баків повітряного судна; забезпечення наднормативної стоянки повітряного судна; забезпечення обслуговування пасажирів в аеровокзалі. Цим самим законодавець здійснив спробу розмежувати монопольні і конкурентні ринки та вдосконалити державне регулювання і розвивати конкуренцію, зокрема на ринку аеропортових послуг. Адже за весь час існування Закону України «Про природні монополії», а це понад 10 років, у жодній сфері вказані ринки не було нормативно розмежовано.

Висновки

Функціонування Стратегічного альянсу «Українська авіаційна група» у складі компаній «АероСвіт», «Дніпроавіа» та «Донбасаеро» узгоджувалося із сучасними пріоритетами державної політики щодо розвитку авіаційного транспорту України і могло розглядатися як один із прикладів створення з боку держави сприятливих умов для його учасників на рівних конкурувати з іноземними авіакомпаніями, які зможуть вийти на ринок за умови приєднання України до Угоди про відкрите небо. Водночас варто підкреслити роль Антимонопольного комітету України щодо розбудови вітчизняного ринку авіаперевезень в контексті підготовки України до вступу в єдине європейське небо, яка на сьогодні є беззаперечною. А взаємодія антимонопольних органів країн-учасниць СНД в межах МРАП щодо лібералізації повітряного сполучення між ними є одним із важливих кроків інтеграції країн СНД у світову економіку. Тому є всі підстави стверджувати про беззаперечність ролі Антимонопольного комітету України в розбудові вітчизняного ринку авіаперевезень в контексті підготовки України до вступу в єдине європейське небо.

Список літератури

1. Транспортна стратегія України на період до 2020 року : Схвалена [Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20.10.2010 р. №2174-р.](#) // Офіційний вісник України. – 2010. – № 92 – Ст. 3280.
2. Корчак Н.М., Капустинський О.А. Тенденція розвитку вітчизняного ринку авіаперевезень в контексті підготовки України до вступу в єдине європейське небо / Н.М. Корчак, О.А. Капустинський // Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник «Повітряне та космічне право» 36. наук. пр.– К.: Книжкове видавництво НАУ. – 2011. – № 4 (21). – С.11-15.

КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВА ОХОРОНА БЕЗПЕКИ АВІАЦІЇ

Аналізується зміст соціально небезпечних наслідків в складі злочину, який полягає в порушенні безпеки польотів та розглядаються проблеми узгодженості у розумінні нормативних конструкцій повітряного та кримінального права.

Поняття безпеки транспорту, як і поняття транспорту настільки широке, що в Кримінальному кодексі України передбачені норми, які встановлюють Кримінальну відповідальність за порушення правовідносин, пов'язаних із посяганням на безпеку експлуатації різних видів транспорту.

У розділі XI КК України «Злочини проти безпеки руху або експлуатації транспорту» містяться статті, диспозиції, яких передбачають юридичні склади злочинів проти залізничного, водного та повітряного транспорту (ст.ст. 276-285 КК України). Окремі статті містять норми щодо кримінальної відповідальності за порушення правил експлуатації автомобільного та інших видів транспорту (ст. 286, 287, 289, 290 КК України). Таким чином, слід констатувати, що законодавець на нормативному рівні проводить розмежування і класифікацію транспорту як загального поняття. Якщо в ст.ст. 276-285 КК України мова йде про кримінальну відповідальність за суспільно-небезпечні дії, пов'язані із експлуатацією залізничного, водного чи повітряного транспорту, то у примітці до ст.286 КК України вже вказано, що слід розуміти під транспортними засобами у ст.ст. 286, 287, 289 та 290 КК України – це всі види автомобілів, трактори інші самохідні машини, трамваї і тролейбуси, а також мотоцикли чи інші механічні транспортні засоби.

Слід відмітити, що окрім вказаних, до транспортних засобів як предмета злочину законодавець відносить об'єкти магістральних, нафто-, газо – та нафтогудропроводів (ст. 292 КК України), а також встановлює кримінальну відповідальність за порушення чинних на транспорті правил, якщо це спричинило загибель людей (ст. 291 КК України). Ця стаття стосується всіх без виключення транспортних засобів – діяння при вчиненні цього злочину полягає у порушенні нормативно-правових актів, які регламентують дотримання пасажирами вимог безпеки руху транспорту. Суб'єктами цього юридичного складу злочину вважаються не лише пасажирів, а і інші учасники дорожнього руху – пішоходи тощо.

Законодавець, враховуючи суспільну небезпеку порушення правил повітряних польотів, передбачаючи ті широкомасштабні наслідки, до яких може призвести це діяння, передбачив спеціальну норму, в якій встановлена відповідальність пасажирів повітряного судна, дії яких створили небезпеку (ч. 1 ст. 281 КК України), або призвели до настання суспільно небезпечних наслідків (ч. ч. 2, 3 ст. 283 КК України). Ця норма є спеціальною відносно норми, передбаченої у ст. 291 КК «Порушення чинних на транспорті правил». Працівники транспорту за порушення правил безпеки польотів повітряних

суден несуть відповідальність за ст. 276 КК України. Одним із недоліків чинного кримінального законодавства є те, що в ньому не враховане те значення, яке сьогодні має саме авіаційний транспорт. Лише три статті у КК України безпосередньо встановлюють відповідальність за порушення авіаційної безпеки – ст. 282 КК «Порушення правил використання повітряного простору», ст. 281 КК «Порушення правил повітряних польотів» та ст. 276–1 КК «Вчинення професійної діяльності членам екіпажу або обслуговування повітряного руху диспетчером управління повітряним рухом (диспетчером служби руху) в стані алкогольного сп'яніння або під впливом наркотичних чи психотропних речовин». У всіх інших юридичних складах злочинів безпеки авіації розглядається як один із альтернативних безпосередніх об'єктів. Очевидно, таке положення не слід вважати виправданим і сьогодні ми маємо всі підстави вести мову про виділення в окрему главу норми, спрямовані саме на захист безпеки авіації.

Безумовно, всі злочини проти безпеки та експлуатації транспорту спрямовані на забезпечення безпеки людини. Безпека людини – це стан, в якому безпека і умови, які призводять до фізичної, психічної чи матеріальної шкоди, контролюються заради збереження здоров'я та доброти окремих індивідів і суспільства в цілому.

Безпека авіації – це комплексна категорія, яка охоплює всі елементи «людини – техніка – оточуюче середовище». В широкому розумінні вона розглядається як комплексна ознака авіаційної транспортної системи, що надає цій системі можливість виконувати свої функції без заподіяння збитків собі самі, а також населенню, в інтересах якого вона розвивається.

Безпеку авіації слід відмежовувати від авіаційної безпеки. Безпека авіації – явище складне і багатопланове, яке складається із численних компонентів і одне із головних місць в якому займає діяльність людини. Хоча слід відмітити, що діяльність льотного персоналу, екіпажу тобто людських факторів – не єдиний феномен, який впливає на безпеку авіації.

Причинами авіаційних інцидентів і катастроф є не лише об'єктивні причини, які іноді не можливо подолати, але і суспільно небезпечна діяльність пілотів і інших членів екіпажу. Серед основних груп причин авіаційних подій (авіаційна подія – подія, пов'язана з експлуатацією повітряного судна, яка відбувається: у разі пілотованого повітряного судна у проміжок часу між посадкою будь-якої особи на борт повітряного судна з метою здійснити політ та часом, коли всі особи, які перебували на борту, залишили повітряне судно; у разі безпілотного повітряного судна з часу, коли повітряне судно готове рушити з місця для виконання польоту, до часу його зупинки після завершення польоту та виникнення головної силової установки, під час якої настали наслідки, передбачені п. п. а), б), в) ч. 4 ст. 1 Повітряного кодексу України).

Серед основних груп причин авіаційних подій слід, в першу чергу, виділити ті, які за ступенем суспільної небезпеки слід вважати злочинними: помилки пілотування, зіткнення літального апарату з перешкодою чи іншим літальним апаратом, причиною якого є порушення пілотажно-навігаційних умов польотів; неадекватність функціонального стану льотчика. Ці три групи помилок безпосередньо пов'язані із людським фактором. Чотири інші групи

причин авіаційних подій є зовнішніми стосовно пілота: технічні несправності літального апарату; метеорологічні умови; застосування засобів ураження; тероризм або саботаж. Хоча слід відмітити, що в окремих випадках і ці причини можуть бути компенсовані пілотом в залежності від кваліфікації, досвіду, стану на момент авіаційної події чи авіаційного інциденту.

Таким чином, безпека авіації складається із трьох основних компонентів: безпека польотів, авіаційна безпека і екологічна безпека.

Саме безпека польотів – це стан, за якого ризик шкоди чи ушкодження обмежений до прийнятного рівня (п. 21 ч. 4 ст. 1 Повітряного кодексу). Безпеку польотів слід розглядати як безпосередній об'єкт злочину, юридичний склад якого передбачений в диспозиції ст. 276 КК України «Порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного і повітряного транспорту». Суб'єктом цього злочину є працівник повітряного транспорту, який перебуває у трудових відносинах із транспортним підприємством і який вчинив дії у зв'язку із виконанням трудових обов'язків по забезпеченню руху чи експлуатації або проведення ремонту транспорту.

На нашу думку, аналізуючи вказану кримінально-правову норму, спрямовану на охорону безпеки польотів, необхідно зробити два зауваження: по-перше, в цій статті мова йде про відповідальність за порушення правил безпеки і експлуатації як авіаційного, так і залізничного, водного і повітряного транспорту. Ці види транспорту об'єднує лише одна риса (і вона ж в той же час відрізняє їх від інших видів транспорту, наприклад, автомобільного) – вони перевозять велику кількість людей. Правила ж їх експлуатації або безпеки руху дуже відрізняються між собою, як і нормативна база, яка встановлює і уточнює ці правила. На нашу думку, злочини проти безпеки авіації слід виділити в окрему групу. Зараз в ст. 276 КК України, практично, об'єднані три окремі юридичні склади злочинів. Тим більше, що і механізм спричинення шкоди порушенням правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного і повітряного транспорту значно відрізняється між собою. Як правило, порушення безпеки авіації є наслідком помилки. Саме в авіації прийнято користуватися при аналізі авіаційних подій терміном «помилка». Помилки людини – це неумисне відхилення у виконанні встановлених процедур при забезпеченні, підготовці і виконанні польотів повітряного судна, в результаті чого і виникає загроза безпеки польоту.

Існують 11 категорій помилок (за класифікацією ІКАО) льотного персоналу, і, зокрема, пілотів, які призвели до авіаційних подій із тяжкими наслідками – катастроф і до руйнування літаків; обмеження в право і – дієздатності, алкоголь і медичні препарати; дезорієнтація; ситуаційна неінформованість; відволікання в кабіні; недостатній відпочинок, втома; проблеми комунікації; мовні проблеми; розумовий стан; помилкові рішення; помилки навігації; недотримання процедур; неідентифіковані помилки.

По-друге, на нашу думку, слід більш чітко визначити коло суб'єктів злочину. Ця проблема існує і в ст. 276-1 КК України. Порушити правила безпеки руху або експлуатації повітряного судна може будь-яка особа, яка належить до складу авіаційного персоналу. Поняття авіаційного персоналу і екіпажу повітряного судна передбачені в розділах VII і VIII Повітряного

кодексу України. Тому, коли постає питання про притягнення до кримінальної відповідальності осіб, винних у авіаційній події, слід керуватися саме нормами Повітряного кодексу хоча-б тому, що, практично, всі диспозиції статей, в яких передбачені юридичні склади злочинів проти авіаційної безпеки є бланкетними, а в диспозиції ст. 276-1 КК України перелік суб'єктів злочину занадто звужений.

Авіаційна безпека – це захист цивільної авіації від актів незаконного втручання, який забезпечується комплексом заходів із залученням людських і матеріальних ресурсів. У розділі XI Повітряного кодексу України «Захист цивільної авіації від актів незаконного втручання» передбачені заходи, які мають забезпечувати виконання Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації.

Актами незаконного втручання в діяльність цивільної авіації є акт або спроба скоєння акту, що створює загрозу безпеці цивільної авіації: незаконне захоплення повітряного судна у повітрі; незаконне захоплення повітряного судна на землі; захоплення заручників на борту повітряного судна на аеродромі або в аеропорту; насильницьке проникнення на борт повітряного судна, у зону обмеженого доступу аеропорту (аеродрому) або в місця розташування наземних засобів зв'язку, навігації, спостереження; розміщення на борту повітряного судна, в аеропорту, зоні обмеженого доступу, що охороняється, аеродромі зброї, небезпечного пристрою або матеріалу, що може створити потенційну загрозу цивільній авіації, надання неправдивої інформації, яка ставить під загрозу безпеку пасажирів, членів екіпажу повітряного судна у повітрі або на землі або безпеку осіб, персоналу в аеропорту, на аеродромі (ч. 1 ст. 86 Повітряного кодексу України).

Авіаційна безпека захищається нормами КК України як спеціальними, так і загальними. Так, в ст. 277 КК України «Пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів» встановлена кримінальна відповідальність за пошкодження злітних смуг, доріжок для вирулювання, засобів зв'язку та сигналізації, локаторів, систем телеметрії і дистанційного керування тощо. В ст. 278 КК України «Угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна» встановлена кримінальна відповідальність за самовільне заволодіння повітряного судна та політ на ньому та за захоплення повітряного судна. Суб'єктом цього злочину можуть виступати як пасажир, сторонні особи, так і члени екіпажу. Окремою нормою встановлена кримінальна відповідальність за блокування та захоплення аеропорту (ст. 279 КК України). Практично, за всі дії, які передбачені в Повітряному кодексі України як акти незаконного втручання в діяльність цивільної авіації встановлена кримінальна відповідальність.

Окрім того, слід відмітити, що в КК України міститься ціла низка норм, які теж спрямовані на захист безпеки цивільної авіації, але ці норми носять загальний характер і діють, незалежно від того, торкаються вони саме проблем втручання в діяльність цивільної авіації чи ні. Мова йде про злочини терористичного спрямування – ст. ст. 258-258-5 КК України, а також ст. 147 КК України «Захоплення заручників». В ст. 259 КК України «Завідомо неправдиве повідомлення про загрозу безпеці громадян, знищення чи

пошкодження об'єктів власності» також встановлена відповідальність за порушення безпеки авіації, якщо таке повідомлення стосувалося таких об'єктів як літальні апарати, аеропорти, аеродроми. І хоча ст. 269 КК України «Незаконне перевезення на повітряному судні вибухових або легкозаймистих речовин» розташована в розділі IX Особливої частини КК України «Злочини проти громадської безпеки» обов'язковим додатковим об'єктом цього юридичного складу злочину слід вважати авіаційну безпеку.

І останнім компонентом безпеки авіації є охорона навколишнього середовища (розділ X Повітряного кодексу України). На жаль, в КК України, практично відсутні норми, в яких-би встановлювалася кримінальна відповідальність за такі суспільно небезпечні діяння як скидання з повітряних суден шкідливих для здоров'я людей та навколишнього природного середовища речовин, відходів і матеріалів, а також перевищення максимально допустимого рівня шуму (ст.ст. 83,84 Повітряного кодексу України). На нашу думку ступінь суспільної небезпеки таких діянь досягає ступеню суспільної небезпеки саме злочину, але сьогодні в подібних випадках за відсутності спеціальних норм, законодавець змушений керуватися такими загальними нормами як ст. 238 КК України «Приховування, перекручення відомостей про економічний стан або захворюваність населення», ст. 253 КК України «Проектування чи експлуатація споруд без систем захисту довкілля», ст. 236 КК України «Порушення правил екологічної безпеки».

Висновки

Слід відмітити, що в цілому всі аспекти авіаційної безпеки отримують належну кримінально-правову охорону, але особливу увагу слід звернути на захист довкілля та здоров'я людей від негативного впливу цивільної авіації в галузі охорони навколишнього природного середовища.

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВА РЕГЛАМЕНТАЦІЯ КОМЕРЦІЙНОГО ПОСЕРЕДНИЦТВА НА ПОВІТРЯНОМУ ТРАНСПОРТІ

В статті аналізуються правові аспекти комерційного посередництва та вказуються особливості даного виду підприємницької діяльності на повітряному транспорті.

Комерційне посередництво – відносно новий вид господарських відносин, що зазвичай виникає на підставі своєрідного виду договору – агентського договору. Цей договір виник в англо-американському праві і, хоча має чимало спільних рис з традиційними договорами континентального права (законодавства країн романо-германської правової традиції) – договором комісії та договором доручення, проте низка рис дозволяє виділити його в окремий вид договору, а професійну діяльність щодо надання послуг відповідно до таких договорів – виділити в специфічний вид господарської діяльності, що іменується комерційним посередництвом або агентською діяльністю.

Відповідно до ч. 1 ст. 295 Господарського кодексу України [1], комерційним посередництвом (агентською діяльністю) є підприємницька діяльність, що полягає в наданні комерційним агентом послуг суб'єктам господарювання при здійсненні ними господарської діяльності шляхом посередництва від імені, в інтересах, під контролем і за рахунок суб'єкта, якого він представляє. Крім Господарського кодексу України відносини комерційного посередництва на повітряному транспорті регулюються Цивільним кодексом України [2] та Повітряним кодексом України [3].

Характерні ознаки агентських відносин:

- 1) різновид підприємницької діяльності;
- 2) спеціальний суб'єктний склад [4, с. 433]:

- комерційний агент – суб'єкт господарювання (громадянин або юридична особа), який відповідно до визначених агентським договором повноважень здійснює комерційне посередництво в інтересах та від імені другої сторони за договором (принципала), вступаючи при цьому у відносини з третіми особами; відтак не є комерційними агентами (а) підприємці, що діють хоча і в інтересах іншої сторони агентського договору (принципала), але від власного імені та (б) підприємці, які укладають угоди від імені принципала стосовно себе особисто; залежно від сфер господарювання, в яких діють комерційні агенти, та пов'язаною з цим специфікою правового становища, можна класифікувати комерційних агентів за сферами їх діяльності: агент у сфері страхування; агент у сфері банківської діяльності; агент у сфері транспорту; агент з туризму; агент у сфері приватизації; митний агент; агент з проведення грошової лотереї; агент з виставок; агент з розміщення та викупу цінних паперів ІСІ;

- принципал (в ГК України іменується суб'єктом господарювання, від імені, в інтересах, під контролем і за рахунок якого діє комерційний агент) – особа (фізична або юридична), якій комерційний агент надає посередницькі послуги щодо укладення угод або виконання фактичних дій у сфері господарювання відповідно до агентського договору); згідно із ГК (ч. 1 ст. 295) принципалом може бути лише суб'єкт господарювання, проте в спеціальних нормативно-правових актах щодо специфіки агентських відносин у певних сферах господарювання може бути передбачене й інше; так, агенти на транспорті вправі діяти (і зазвичай діють) в інтересах негосподарюючих суб'єктів – громадян;

- треті особи – це учасники відносин у сфері господарювання, з якими (щодо яких) комерційний агент укладає договори (виконує фактичні дії) від імені, в інтересах, під контролем і за рахунок принципала; Господарський кодекс не встановлює вимог до таких осіб, а відтак – ними можуть бути будь-які учасники господарських відносин (якщо інше не встановлено спеціальним законодавством) незалежно від наявності у них статусу суб'єкта господарювання;

3) підстави виникнення агентських відносин (ст. 296 ГК України) – агентський договір (у разі надання принципалом на підставі договору повноважень комерційному агенту на вчинення відповідних дій) або схвалені принципалом фактичні дії комерційного агента (у разі схвалення принципалом угоди, укладеної в його інтересах комерційним) агентом без повноваження на її укладення або з перевищенням наданого йому повноваження, чи після закінчення терміну дії агентського договору;

4) змістом агентських відносин є представницькі дії агента, котрі здійснюються від імені, під контролем і за рахунок принципала;

5) мета встановлення агентських відносин – задоволення законних приватних інтересів учасників зазначених відносин – агента (щодо отримання прибутку від надання ним послуг з комерційного посередництва), принципала (щодо укладення комерційним агентом угод чи здійснення фактичних дій з третіми особами від імені, в інтересах, під контролем і за рахунок принципала), третіх осіб (щодо отримання певних благ на підставі укладених з комерційним агентом угод чи в результаті здійснення ним фактичних дій від імені принципала, на авторитет якого покладаються треті особи);

6) встановлення обмежень щодо здійснення агентської діяльності з метою захисту інтересів принципала та інших учасників агентських відносин, а саме:

а) закріплена в ч. 4 295 ГК України заборона агенту укладати угоди від імені того, кого він представляє, та стосовно себе особисто;

б) можливість встановлення на рівні закону заборони здійснення агентської діяльності (комерційного посередництва) в окремих галузях господарювання.

Залежно від можливостей сторін агентського договору вибору варіантів своєї поведінки (принципала – щодо довірення виконання дій з комерційного посередництва не лише комерційному агенту, а й іншій особі, а комерційного агента – щодо здійснення комерційного посередництва не лише

щодо принципала, а й інших осіб) розрізняють немонопольні та монопольні агентські відносини (ст. 299 ГК України);

7) немонопольні агентські відносини виникають у разі, якщо суб'єкт, якого представляє комерційний агент, має право довірити комерційне посередництво також іншим суб'єктам, повідомивши про це агента, а агент має право здійснювати комерційне посередництво також для інших суб'єктів господарювання, якщо інтереси суб'єктів, яких представляє комерційний агент, не є суперечливими у питаннях, для вирішення яких запрошений цей агент;

8) монопольні агентські відносини виникають у разі, якщо комерційний агент, що представляє суб'єкта господарювання (принципала), не має права здійснювати комерційне посередництво для інших суб'єктів у межах, передбачених агентським договором.

Сьогодні підприємства або самі виконують функції посередників, або користуються їх послугами, зокрема і логістичними.

Згідно з твердженням А.Г. Кальченко комерційне посередництво є процесом надання товаровиробникам і споживачам послуг з організації товарного обміну на еквівалентній основі [5, с. 110].

Посередництво на повітряному транспорті – це функціональна сфера транспортної діяльності, пов'язана з оптимізацією процесу надання виробникам і споживачам послуг із фізичного переміщення товарів та товарообміну.

Посередницька діяльність на транспорті вирішує такі завдання:

- 1) планування та організація закупівель товарів у товаровиробників (продавців);
- 2) планування та організація доставки закуплених товарів на бази і склади комерційних посередників;
- 3) організація приймання, розміщення, зберігання товарів на базах та складах комерційних посередників;
- 4) управління товарними запасами у сфері торгівлі;
- 5) планування і організація продажу товарів покупцям;
- 6) організація передпродажного та післяпродажного обслуговування споживачів.

Закордонні вчені вважають, що комерційні посередники на повітряному транспорті є ефективним інструментом економії фінансових і матеріальних ресурсів, що необхідні для організації товароруку.

В Україні залежно від рівня попиту на нові послуги можна передбачити такі напрями розвитку комерційних посередників на повітряному транспорті:

- 1) виникнення спеціалізованих логістичних посередників;
- 2) переорієнтація діяльності посередників, які виконують комплексне обслуговування клієнтів, на термінальні технології у режимі роботи транспортних терміналів;
- 3) за умов територіального тяжіння до великих транспортних вузлів посередницькі організації комплексного обслуговування можуть бути базою для створення логістичних транспортно-збутових центрів.

Висновки

Отже, комерційне посередництво на повітряному транспорті – це різновид господарських правовідносин, що складаються на договірних засадах між агентом (суб'єктом агентської діяльності у транспортній сфері), принципалом і третіми особами щодо представницьких дій агента, котрі здійснюються від імені, під контролем і за рахунок принципала з метою задоволення законних приватних інтересів учасників зазначених відносин (агента, принципала, третіх осіб) та з врахуванням публічних інтересів (дотриманням публічного господарського порядку).

Комерційне посередництво на повітряному транспорті пов'язане з виконанням таких операцій: створення інформаційних баз даних про стан товарних ринків та ринків логістичних послуг; пошук потенційних покупців та організація господарських зв'язків між виробниками і споживачами продукції; складування, зберігання, упакування, сортування продукції; надання транспортно-експедиційних послуг; розукрупнення вантажів; надання консалтингових послуг; надання фінансових послуг; передпродажне та післяпродажне сервісне обслуговування.

Список літератури

1. *Господарський кодекс України* від 16 січня 2003 р. із змінами і доповненнями // *Відомості Верховної Ради України*. – 2003. – № 18, № 19-20, № 21-22. – Ст.144.
2. *Цивільний кодекс України* від 16 січня 2003 р. із змінами і доповненнями // *Відомості Верховної Ради України*. – 2003. – №№40-44. – Ст. 356.
3. *Повітряний кодекс України* від 04 квітня 1993 р. із змінами і доповненнями // *Відомості Верховної Ради України*. – 1993. – № 25. – Ст. 275.
4. *Щербина В. С.* Господарське право: Підручник / В. С. Щербина. – 5-е вид., перероб. і допов. – К.: Юрінком Інтер, 2012. – 600 с.
5. *Кальченко А. Г.* Логістика: Навч. посіб. / А. Г. Кальченко. – К.: КНЕУ, 2003. – 284 с.

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ЛІТАКОБУДІВНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ В УКРАЇНІ

Розглянуто деякі проблеми в авіаційній галузі та запропоновано можливі шляхи їх подолання

Одним із самих помітних напрямків у діяльності національної економіки є дія національної авіації на базі транспортних і пасажирських літаків. Справний стан та функціонування яких є необхідною умовою для подальшого розвитку та вдосконалення цивільної авіації, експлуатація останніх необхідна задля гарантування безпеки авіації, забезпечення інтересів держави, національної безпеки та потреб суспільства і економіки у повітряних перевезеннях та авіаційних роботах.

Безпосередньо питанням оновлення авіаційного транспорту присвятили свої роботи О.О. Бакаєв, К.В. Кабаніхіна, Л.М. Кононова, Л.І. Кудіна, О.П. Овсак, В.Н. Панченко та інші. Нажаль незважаючи на наукову діяльність зазначених вчених на сьогодні стан парку літаків не можна назвати задовільним. По-перше збільшення площі застосування авіаційних робіт призводить до збільшення навантаження на парк повітряних суден, які на даний час є застарілими. Зношеність авіаційної техніки, яка експлуатується в Україні, перевищує 70%. Більшість авіакомпаній виконують регіональні пасажирські перевезення на фізично і морально застарілих Як-42 і Ан-24. Вік машин – від 25 до 35 років, з кінця 80-х вищевказані моделі літаків зняті з виробництва [1]. По-друге повітряні судна, що використовуються на авіаційних роботах сільськогосподарського призначення теж застарілі та потребують оновлення.

Так, відповідно до проекту державної цільової програми розвитку авіації спеціального призначення на період до 2019 року сільськогосподарська апаратура та спеціальне обладнання літаків АН-2, вертольотів Мі-2 і Ка-26 за останні 30 років не оновлювалась і не модифікувалась [3].

Причинно-наслідковим зв'язком тому є те, що в Україні парк літаків українських авіакомпаній не є великим, призводить до того, що система маршрутів національних авіакомпаній і парк літаків, більшість з яких взято в лізинг, невеликі, порівняно з основними конкурентами. Вітчизняний перевізник переважно складається із застарілих літаків іноземного виробництва, оскільки виробники вітчизняної авіаційної техніки на сьогодні не можуть запропонувати необхідних супроводжувальних послуг для клієнтів (достатньої кількості тренажерів, ремонтно-технічних баз тощо) [2].

Для вирішення зазначених проблем необхідно вжити наступних заходів. По-перше, необхідно розглянути можливість впровадження інвестицій для модернізації аеропортів та прилеглих до них територій, а також надати доступ приватного сектору економіки; по-друге, приймати безпосередню

участь у розробці та розбудові інноваційних технологій в авіаційній та космічній сферах. Зазначені дії зі сторони держави будуть приречені тільки на успіх, адже така фінансова підтримка допоможе державним підприємствам пришвидшувати розробку новітніх технологій, впроваджувати їх в життя та надасть можливість формування та підвищення ефективного управління в діяльності останніх.

Наступним для вирішення зазначених проблем є оновлення парку повітряних суден, підвищення фінансової стійкості авіапідприємств шляхом інвестиційних вливань як зі сторони держави, так із сторони іноземного капіталу. Відновлення потужності таким шляхом можливе лише зі внесенням змін у національне законодавство в контексті надання дозволу на приватизацію відповідних підприємств або зміни їх організаційно-правової форми, але при цьому залишати за державою контрольний пакет акцій відповідного підприємства.

Так, 06.09.2011 до порядку денного Верховної Ради України був включений законопроект про внесення змін до деяких законів України з питань приватизації, таким чином Кабінет Міністрів України пропонував дозволити приватизацію низки підприємств оборонно промислового комплексу, але з невідомих причин не був прийнятий. Зазначеним законопроектом пропонується зняти обмеження на приватизацію підприємств НКАУ, підприємств авіаційної промисловості, підприємств з виробництва основної залізничної техніки тощо. В пояснювальній записці визначено, що цим документом створюються умови для оптимізації структури державного сектору економіки шляхом приватизації підприємств, подальше збереження яких у державній власності економічно недоцільно, що забезпечить залучення недержавних інвестицій у розвиток їх виробництва та збільшення надходження коштів до державного бюджету [4].

Сьогодні також існує ще одна пропозиція щодо виходу з ситуації, яка склалась. Так, запропоновано проект Закону України "Про внесення змін до Закону України "Про розвиток літакобудівної промисловості" (щодо державної підтримки збуту авіаційної техніки вітчизняного виробництва)" розроблено з метою удосконалення механізмів здійснення операцій зі збуту авіаційної техніки, створення умов для довгострокового фондування операцій з продажу літаків, отримання конкурентних відсоткових ставок фінансового пакету і розробка вигідних лізингових схем постачання повітряних суден [1].

З урахуванням ситуації яка склалась в країні, вважаємо, що це один із кращих виходів, який надасть спробу для відновлення сил вітчизняного виробника в авіаційній галузі, а також при вдалому фінансовому менеджменті сприяти поповненню державного бюджету України.

Висновки:

Вважаємо дане питання актуальним, що потребує подальшого обговорення, дослідження та наукових пропозицій у сфері розробки законопроектів, які нададуть ефективного, стабільного правового регулювання діяльності авіаційних підприємств з можливістю їх приватизації та захисту від недолугого менеджменту, підґрунтя до можливих шляхів розвитку корупції

тощо. Таким чином, вирішення зазначених проблем безпосередньо залежить від стану безпеки польотів.

Список літератури

1. Богуслаєв В. О. Пояснювальна записка до проекту Закону України „Про внесення змін до Закону України „Про розвиток літакобудівної промисловості щодо державної підтримки збуту авіаційної техніки вітчизняного виробництва” / В. О. Богуслаєв, Я. М. Сухий (народні депутати України) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc34?id=&pf3511=43305&pf35401=221722>.
2. Гордієнко І. В. Сучасний стан авіаційного транспорту як важливої складової транспортного комплексу України / І. В. Гордієнко. – НАУ, м. Київ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: file://localhost/D:/Дисертація/статті-/2013%20НАУ/Gordienko_410.mht.
3. Про схвалення Концепції Державної цільової програми розвитку авіації спеціального призначення на період до 2019 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.mtu.gov.ua/article/show/article_id/14082/highlight/Концепція+державної+цільової+програми+розвитку+авіації+спеціального+призначення.
4. Про внесення змін до деяких законів України з питань приватизації : Проект Закону № 8723 від 24.06.2011 // Кабінет Міністрів України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb_n/webproc4_1?pf3511=40783.

*О.М. Миронець, ст.. викладач, Л.О. Шапенко, фахівець I категорії
(Національний авіаційний університет, Україна, Київ)*

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ТА СТРАХУВАННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ПЕРЕВІЗНИКА ПРИ ПЕРЕВЕЗЕННІ ПАСАЖИРІВ І БАГАЖУ АВІАТРАНСПОРТОМ

У доповіді авторами досліджено відповідальність перевізника за шкоду, нанесену пасажиром та багажу при повітряних перевезеннях. Особливу увагу було звернуто на страхування відповідальності перевізника за шкоду, заподіяну пасажиром і багажу при авіаперевезеннях.

Правове регулювання перевезення пасажирів і багажу повітряним транспортом в Україні здійснюється Конвенцією по уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 28 травня 1999 року (далі по тексту – Конвенція) [1], а також такими національними нормативно-правовими актами, як-от: Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 року (далі по тексту – ПК України) [2] та Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу, затверджені Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України № 216 від 23 квітня 2010 року (далі по тексту – Правила) [3].

Відповідно до пункту 11 статті 100 ПК України авіаперевізник несе відповідальність за втрату або шкоду, заподіяну під час перевезення пасажирів, і багажу відповідно до вимог і правил, передбачених міжнародними договорами України, законодавством України, у тому числі авіаційними правилами України, розмір якої має бути однаковим для внутрішніх і для міжнародних рейсів [2].

Згідно з ч. 1 ст. 17 глави III Конвенції перевізник є відповідальним за шкоду, яка спричинила загибель або тілесне ушкодження пасажира, тільки за умови, що така подія відбулася на борту повітряного судна або під час посадки чи висадки пасажира [1].

Відповідно до глави 1 розділу XXIX Правил перевізник несе відповідальність за шкоду, яка спричинила загибель або тілесне ушкодження пасажира, тільки за умови, що подія, яка стала причиною загибелі або ушкодження, відбулася на борту повітряного судна або під час посадки чи висадки пасажира. Згідно з главою 4 розділу XXIX Правил перевізник не може виключити чи обмежити свою відповідальність за шкоду, яка спричинила загибель або тілесне ушкодження пасажира сумою у розмірі 113100 спеціальних права запозичення (далі по тексту – СПЗ) для кожного пасажира міжнародного рейсу та сумою 20000 доларів США (або еквівалентом в іншій валюті) для пасажирів рейсів у межах України. Відповідно до частини 3 глави 4 розділу XXIX Правил перевізник повинен негайно, але у будь-якому разі не пізніше ніж протягом 15 днів після ідентифікації фізичної особи, яка має право на отримання компенсації, здійснити авансовий платіж, який для міжнародних рейсів не повинен бути менше ніж 16000 СПЗ. Розмір авансового платежу для рейсів у межах України перевізник встановлює самостійно таким чином, щоб

визначеного авансового платежу вистачило для задоволення нагальних економічних потреб пропорційно до зазначених труднощів [3].

Згідно з частиною 1 статті 21 глави III Конвенції перевізник не може виключити або обмежити своєї відповідальності за шкоду, про яку йдеться в пункті 1 статті 17 Конвенції, компенсація якої не перевищує 100 000 спеціальних прав запозичення на кожного пасажера. Згідно з частиною 1 статті 22 Конвенції у випадку шкоди, заподіяної внаслідок затримки під час перевезення пасажирів відповідальність перевізника стосовно кожного пасажера обмежується сумою 4150 спеціальних прав запозичення [1].

Відповідно до частини 2 статті 17 глави III Конвенції перевізник несе відповідальність за шкоду, заподіяну у випадку знищення, втрати або пошкодження зареєстрованого багажу, лише за умови, що випадок, який став причиною знищення, втрати або пошкодження багажу, мав місце на борту повітряного судна або тоді, коли перевізник був відповідальним за збереження зареєстрованого багажу. Однак перевізник не несе відповідальності за пошкодження багажу внаслідок його дефекту, якостей чи вади. Стосовно незареєстрованого багажу, у тому числі особистих речей пасажера, перевізник несе відповідальність, якщо шкода заподіяна з його вини або з вини його службовців чи агентів [1]. Вказана вище норма дублюється у частині 2 глави 1 розділу XXIX Правил [3].

Згідно з частиною 3 статті 17 глави III Конвенції [1], а також частиною 2 глави 1 розділу XXIX Правил [3] якщо перевізник визнає втрату зареєстрованого багажу або якщо зареєстрований багаж не прибув після закінчення 21 дня з дати, коли він повинен був прибути, пасажир може пред'явити перевізнику вимоги, що випливають з договору перевезення.

Відповідно до частини 2 статті 22 глави III Конвенції відповідальність перевізника у випадку знищення, втрати, пошкодження або затримки в перевезенні багажу обмежується сумою 1000 спеціальних прав запозичення стосовно кожного пасажера, за винятком випадків, коли пасажир зробив у момент передачі зареєстрованого багажу перевізнику особливу заяву про заінтересованість у доставці та сплатив додатковий збір, якщо це необхідно. У цьому випадку перевізник зобов'язаний сплатити суму, що не перевищує заявленої суми, якщо він не доведе, що ця сума перевищує дійсну заінтересованість пасажера в доставці [1].

Згідно з частиною 2 статті 5 розділу XXIX Правил відповідальність перевізника у випадку знищення, втрати, пошкодження або затримки в перевезенні зареєстрованого багажу для міжнародних рейсів обмежується сумою 1131 СПЗ стосовно кожного пасажера. Для рейсів у межах України відповідальність перевізника становить: 20 доларів США (або еквівалент в іншій валюті) за один кілограм брутто в разі втрати, пошкодження чи нестачі усього або частини зареєстрованого багажу; 400 доларів США (або еквівалент в іншій валюті) на пасажера за ручну поклажу та іншу власність пасажера, що перебуває під контролем пасажера протягом польоту; 50 доларів США (або еквівалент в іншій валюті) у разі затримки в перевезенні багажу. Якщо вага багажу не записана в багажній квитанції, то вважається, що загальна вага зареєстрованого багажу не перевищує відповідної ваги багажу для

безкоштовного провезення за відповідним маршрутом та класом обслуговування і сума компенсації розраховується з урахуванням цього. Відповідно до 3 статті 5 розділу XXIX Правил відповідальність перевізника у разі перевезення багажу із заявленою цінністю визначається сумою заявленої цінності багажу [3].

Згідно зі статтею 19 Конвенції перевізник несе відповідальність за шкоду, заподіяну внаслідок затримки в повітряному перевезенні пасажирів або багажу. Однак перевізник не несе відповідальності за шкоду, заподіяну внаслідок затримки, якщо доведе, що він, його службовці та агенти вжили всіх заходів, які могли б бути необхідними для того, щоб уникнути шкоди, або що для нього чи для них було неможливо вжити таких заходів [1].

Відповідно до статті 20 Конвенції якщо перевізник доведе, що шкода була завдана або її виникненню сприяла недбалість, неправомірна дія чи бездіяльність особи, яка вимагає відшкодування, або особи, від якої походять його або її права, перевізник повністю або частково звільняється від відповідальності перед особою, яка вимагає відшкодування, у розмірі, в якому така недбалість, неправомірна дія чи бездіяльність спричинили шкоду або сприяли її виникненню. Якщо вимога про відшкодування заявлена особою, іншою, ніж пасажир, у зв'язку зі смертю або тілесним ушкодженням, яких зазнав останній, перевізник так само повністю або частково звільняється від відповідальності настільки, наскільки він доведе, що недбалість, інша неправомірна дія чи бездіяльність цього пасажирів спричинили шкоду або сприяли її виникненню [1].

Відповідно до статті 50 Конвенції держави-сторони Конвенції вимагають, щоб їхні перевізники забезпечили належне страхування своєї відповідальності згідно з Конвенцією. Держава-сторона, до якої перевізник виконує польоти, може вимагати від нього доказів забезпечення належного страхування своєї відповідальності згідно з цією Конвенцією [1].

Згідно з частиною 3 статті 118 розділу XVI ПК України авіаперевізник зобов'язаний страхувати свою відповідальність за шкоду, заподіяну пасажиром і багажу [2]. Відповідно до частини 3 статті 117 розділу XVI ПК України порядок і правила здійснення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації визначаються Кабінетом Міністрів України. Крім того, в Україні здійснюється обов'язкове авіаційне страхування цивільної авіації [2].

Відповідно до п. 1 Порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації, затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України № 1535 від 12 жовтня 2002 року (далі по тексту – Порядок) обов'язкове авіаційне страхування цивільної авіації проводиться з метою забезпечення захисту інтересів експлуатантів, пасажирів, третіх осіб і включає також страхування відповідальності повітряного перевізника за шкоду, заподіяну пасажиром і багажу [4].

Відповідно до п. 9 Порядку відповідальність перед пасажиром вважається застрахованою за наявності у пасажирів авіаквитка з моменту його реєстрації та внесення до поіменного списку перевізника до моменту, коли він (пасажир) залишив перон аеропорту під наглядом уповноваженої особи повітряного перевізника. Згідно з п. 10 Порядку відповідальність за майнові

збитки вважається застрахованою на час офіційного знаходження багажу на борту повітряного судна та під час завантаження (розвантаження) повітряного судна. Подія, внаслідок якої настає відповідальність страхувальника за шкоду, заподіяну життю і здоров'ю пасажирів, а також подія, внаслідок якої настає відповідальність страхувальника за шкоду (втрату, пошкодження, зіпсуття), заподіяну багажу, є страховими випадками відповідно до Порядку [4].

Згідно з п. 13 Порядку страхова сума, встановлена договором обов'язкового страхування, не повинна бути меншою:

– за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю пасажирів:

а) під час виконання польотів у межах України – суми, еквівалентної 20000 доларів США за офіційним обмінним курсом Національного банку, за кожне пасажирське крісло і відповідно до кількості пасажирських крісел, передбаченої сертифікатом експлуатанта повітряного судна. Страховик сплачує страхове відшкодування кожному пасажирові або його спадкоємцю;

б) під час виконання міжнародних польотів – у межах, передбачених міжнародними угодами або законодавством країни (у тому числі для військових та пов'язаних з ними ризиків), на території якої здійснюються пасажирські перевезення, відповідно до уніфікованих умов об'єднання лондонських страховиків або інших умов, що застосовуються у міжнародній практиці;

– за втрату або шкоду, заподіяну багажу – суми, еквівалентної 20 доларам США за офіційним обмінним курсом Національного банку, за кожен кілограм ваги;

– за речі (поклажу), що знаходяться у пасажира, – суми, еквівалентної 400 доларів США за офіційним обмінним курсом Національного банку [4].

В умовах приєднання України до Монреальської Конвенції нагальною є необхідність внести зміни до діючих нормативно-правових актів у сфері повітряних перевезень пасажирів і багажу, страхування відповідальності авіаперевізника, також привести нормативно-правові акти нашої держави у відповідність до законодавства Європейського Союзу.

Література:

1. Конвенція по уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 28 травня 1999 року//www.rada.gov.ua
2. Повітряний кодекс України N 3393-VI від 19 травня 2011 року//www.rada.gov.ua
3. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України „Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу” № 216 від 23 квітня 2010 року // <http://zakon.nau.ua/doc/?code=z0669-10>
4. Постанова Кабінету Міністрів України „Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації” № 1535 від 12 жовтня 2002 року//www.rada.gov.ua

ПРАВОВА РЕГЛАМЕНТАЦІЯ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ В ДЕРЖАВАХ-ЧЛЕНАХ ЧЕС

Стаття присвячена огляду відповідних правових правил, що стосуються інформаційного забезпечення безпеки в цивільній авіації країн-членів ЧЕС

В Україні, як і у всьому світі, відбувається стрімкий розвиток сучасних інформаційних технологій, його вплив на всі сфери життєдіяльності суспільства постійно зростає. Інформація стає найважливішим стратегічним ресурсом. Одним із видів суспільної діяльності, в яких інформаційні технології набувають вирішальної ролі, є цивільна авіація.

На сучасному етапі розвитку цивільної авіації в Україні особлива роль приділяється новітнім інформаційним технологіям. У зв'язку з цим посилюється необхідність наукового обґрунтування нової методології дослідження процесів формування та розвитку систем інформаційно-аналітичного забезпечення в системі цивільної авіації [1, с. 6].

Цивільна авіація є складовою частиною єдиної транспортної системи України. Роль цивільної авіації в загальному транспортному комплексі визначається її можливістю забезпечити набагато більшу порівняно з іншими видами транспорту швидкість перевезень пасажирів, вантажів та пошти, що особливо виявляється під час виконання перевезень на великі відстані.

Вступ України до Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) став першим кроком, з якого розпочався вихід національної цивільної авіації на міжнародний ринок авіаційних перевезень та авіаційних робіт.

Вигідне географічне положення України на перетині шляхів з Європи в Азію, з Півночі на Південь на фоні перевантаження і перенасиченості європейських транспортних вузлів створює передумови для її інтеграції в світову авіатransпортну систему, а наявність потужної авіаційної промисловості дає змогу розраховувати на інтеграцію у сферу розробки, виробництва та ремонту сучасної авіаційної техніки.

Беручи до уваги високий рівень кооперації авіаційного виробництва, особливе значення надаватиметься розвитку рівноправних та взаємовигідних зв'язків з авіаційними адміністраціями Російської Федерації, Узбекистану, інших країн.

Проводитимуться постійні консультативні зустрічі з питань організації управління повітряним рухом в районі Чорного моря з відповідними органами Болгарії, Грузії, Румунії, Росії, Туреччини.

Співробітництво з Міждержавним авіаційним комітетом (МАК) розвиватиметься на основі укладених з ним угод, якими передбачається делегування Комітетові обмеженого переліку функцій для спільного виконання робіт у визначених напрямках сертифікації авіаційної техніки,

виробництва, аеропортів, а також розроблення нормативних авіаційних документів [2, с.8].

Проблемам інформаційного забезпечення безпеки в цивільній авіації присвячено чисельні наукові праці вітчизняних вчених, зокрема О.І. Амоші, В.Д. Бакуменка, М.П. Бутка, В.М. Гесця, Б.М. Данилишина, О.І. Дація, М.Ю. Дітковської, М.І. Долішнього, С.І. Дорогунцова, А.О. Єпіфанова, О.М. Кондрашова, М.Х. Корецького, Р.А. Калюжного, М.М. Лепи та інших.

Проте, незважаючи на стрімке зростання наукових досліджень у напрямі розвитку безпеки авіаційних польотів, увага до інформаційної підтримки цих процесів не втратила своєї актуальності, оскільки відповідає об'єктивним потребам держави, де спостерігається відставання від провідних країн світу. Недостатня розробленість наукових основ інформатизації в системі забезпечення безпеки авіаційних польотів спричинила недостатнє використання інформаційного поля, інформаційні потоки мають низький рівень узгодженості як на різних рівнях управління, так і в межах окремих підрозділів, що призводить до зниження ефективності функціонування системи [3].

Мета статті полягає у тому, щоб на основі аналізу наукових джерел, нормативно-правового регулювання безпеки цивільної авіації країн-членів ЧЕС та правозастосовчої практики визначити сучасний стан правового забезпечення інформаційної безпеки цивільної авіації в цих країнах.

Отже, розглянемо конкретніше питання правової регламентації державного регулювання цивільної авіації в державах-членах ЧЕС.

Національні правові рамки, які регулюють цивільну авіацію в Болгарії, ґрунтуються на загальних принципах міжнародного права. Вони створені на основі міжнародного повітряного права і діють в системі принципів і норм, створюючи правовий режим для використання повітряного простору. Правова база регулює стосунки між державами, використовуючи повітряний простір. У неї є певна специфіка, пов'язана з джерелами міжнародного повітряного права, яка регулює контакти між державами відносно польотів різних повітряних судів. Ця специфіка визначається наступними принципами міжнародної цивільної авіації, які також поширюються і на національні правові рамки: повний і винятковий суверенітет держави в його повітряному просторі; свобода польотів повітряних судів всіх держав в міжнародному повітряному просторі; забезпечення надійності і безпеки цивільної авіації. Відповідно до цих принципів, джерела міжнародного повітряного права (багатобічні і двосторонні міжнародні угоди) через свої положення, правила, практику і стандарти регулюють зокрема і недвозначно взаємини між державами в управлінні своїми повітряними судами, службою повітряного руху, авіап перевезеннями пасажирів, вантажів або пошти і забезпечують надійність і безпеку цивільної авіації. Ці положення зобов'язали держави встановлювати певні правила діяльності фізичних і юридичних осіб, що беруть участь тим або іншим чином в наданні міжнародних повітряних послуг. Об'єм державного регулювання цивільної авіації в Болгарії включає розвиток і технічне поліпшення інфраструктури цивільної авіації, реструктуризацію і підтримку

необхідного адміністративного ресурсу і персоналу; забезпечення мобілізаційної готовності цивільної авіації [4, с.40].

У Грузії функції управління цивільної авіації здійснюються Управлінням цивільної авіації Грузії. Управління цивільної авіації є національним контролюючим органом, який був створений відповідно до закону Грузії про державне управління і регулювання транспорту і зв'язку, законом Грузії про суб'єктів публічного права і законом про незалежні національні регулюючі органи. Правові рамки, що визначають діяльність Управління цивільної авіації, включають міжнародні конвенції по цивільній авіації; закон Грузії про державне управління і регулювання транспорту і зв'язку; президентські укази і постанови у сфері цивільної авіації [4, с.40].

В Албанії розвиток і функціонування повітряного транспорту регламентується Законом 10/040 від 12/22/2008 «Повітряний Кодекс Республіки Албанія» і ґрунтується на трьох базових рівнях: рівень стратегії представляє Міністерство суспільних робіт і транспорту. Міністр транспорту є вищою ланкою системи регулювання повітряного транспорту. Рівень регулювання транспорту і зв'язку представляє Управління цивільної авіації; рівень авіаіндустрії включає авіакомпанії, ремонтні компанії, управління повітряним рухом, аеропорти, і допоміжні структури. Албанія також веде переговори про укладання двосторонніх і багатосторонніх угод в сфері повітряного транспорту, також співробітнічає в рамках Міжнародної організації цивільної авіації та з державами-членами цієї організації. Повітряний Кодекс Республіки Албанія визначає основні принципи розвитку сучасної авіації і його перспективи [4, с.36].

В Азербайджані роль уповноваженого державного органу, який регулює діяльність цивільної авіації, виконує Державне управління цивільної авіації Азербайджанської Республіки. Основним завданням Державного управління цивільної авіації є забезпечення заходів, необхідних для створення національної цивільної авіації і приведення її у відповідність з міжнародними стандартами. Державне управління здійснює важливі проекти по розвитку цивільної авіації і її інфраструктури. Законодавчі рамки у сфері цивільної авіації визначаються правовими і нормативними актами Азербайджанської Республіки, основними документами Міжнародної організації цивільної авіації, міжнародних і регіональних організацій цивільної авіації [4, с.38].

У Греції управління цивільної авіації (ГУГА) функціонує в рамках міністерства транспорту і зв'язку. Її місією є організація, розвиток і контроль транспортної інфраструктури країни, а також подача пропозицій в міністерство транспорту і зв'язку, що стосуються формулювання загальної політики індустрії повітряних перевезень. Поряд з правовими рамками, заснованими на ІКАО, а також будучи державою-членом ЄС, Греція слідує правилам єдиного європейського повітряного простору (SES), а саме ЄС 594/2004 «Рамки для створення єдиного європейського повітряного простору»; ЄС 551/2004 «Організація і використання повітряного простору»; ЄС 552/2004 «Операційна сумісність європейської мережі управління повітряним рухом». Нормативна регламентація, що стосується безпеки цивільної авіації, складається з наступних актів: «Національна програма безпеки цивільної

авіації», що включає «Правила безпеки національної цивільної авіації» і відповідного керівництва по технічній безпеці (РТБ); «Правила безпеки національної цивільної авіації» (ПБНГА) встановлюють стандарти безпеки, що стосуються загальних заходів безпеки і процедур по запобіганню незаконному втручанню в діяльність цивільної авіації; «Керівництво по технічній безпеці» (РТБ) конкретизує стандарти безпеки, передбачені правилами безпеки національної цивільної авіації і дає детальні рекомендації по здійсненню відповідних заходів безпеки і процедур [4, с.41].

Повітряні перевезення в Туреччині здійснюються відповідно до закону №2920 про турецьку цивільну авіацію і в рамках адміністративно-технічних правил і інструкцій по повітряних перевезеннях. Відносно авіаційної промисловості, що вимагає передових технологій і особливої якості, Туреччина бере участь в різних організаціях для того, щоб стежити за розвитком міжнародної авіації і відповідати вимогам сучасності. Повітряні перевезення здійснюються відповідно до національного і міжнародного законодавства. Після набирання чинності закону №5431 «Щодо організації та завдань Генерального управління цивільної авіації» Генеральне управління цивільної авіації було реорганізоване так, щоб забезпечити безпеку повітряних перевезень на оптимальному рівні в повній відповідності з міжнародними правилами і стандартами [4, с.45].

Висновки

Не дивлячись на те, що країни регіону володіють різними ресурсами, мають різні інтереси і завдання у сфері цивільної авіації, їм необхідно укріплювати співпрацю, щоб спільно протистояти викликам завтрашнього дня. Тому національним парламентам необхідно мобілізувати свої зусилля для того, щоб допомогти здолати наявні перешкоди і поліпшити регулюючі механізми з метою підвищення ефективності реалізації спільних проєктів і програм та вироблення нових.

Список літератури:

1. Соколов А.В. Розвиток інформаційного забезпечення системи державного управління: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. наук з держ. упр.: [спец.] 25.00.02 «Механізми держ. упр.» / Соколов Андрій Васильович ; Мін-во регіонального розвитку та будівництва України. Акад. муніципального упр. - К., 2010. - 20 с.
2. Філіппов А.В. Адміністративно-правове забезпечення безпеки цивільної авіації в Україні [Текст] : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Філіппов Артем Валерійович ; Нац. ун-т держ. податкової служби України. - Ірпінь, 2010. - 17 с.
3. Устав организации черноморского экономического сотрудничества (Ялта, 5 июня 1998 года) [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://www.mintrans.ru>
4. Доклад «Правовые рамки государственного регулирования гражданской авиации» Докладчик: г-н Кемалеттин Гёкташ, член Комитета, Турция [Электронный ресурс] / Режим доступа: [www.pabsec.org/...](http://www.pabsec.org/)

*Г.В. Омельченко, провідний фахівець
(Національний авіаційний університет, Україна, м. Київ)*

ОСОБЛИВОСТІ ЗАХИСТУ ПРАВ СПОЖИВАЧІВ З ПОСЛУГ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПАСАЖИРІВ

У роботі досліджується міжнародне законодавство та законодавство України щодо питань захисту прав споживачів послуг, зокрема в авіаційній галузі. Висвітлюються проблеми правового регулювання відносин між споживачами та суб'єктами господарської діяльності з приводу надання послуг з авіаційних перевезень.

Авіаційні перевезення набувають все більшого поширення як в Україні, так і за її межами. Порівняно з іншими видами транспорту, такі тенденції зумовлені, в першу чергу, швидкістю, а також можливістю доставити пасажирів або вантаж у важкодоступні для інших видів транспорту місця.

Водночас, активний розвиток ринкових відносин в Україні, а також здійснення соціально-економічних та політичних перетворень зумовлює необхідність підвищення ефективності захисту прав громадян і, зокрема, забезпечення реалізації передбаченого у ст. 42 Конституції України обов'язку держави захищати права громадян як споживачів. У зв'язку з цим, набула актуальності необхідність удосконалення національного законодавства у сфері захисту прав споживачів послуг, зокрема в авіаційній галузі.

Законодавча база з питань охорони прав споживачів в Україні включає в себе велику кількість нормативно-правових актів різної юридичної сили та галузевої спрямованості. Вона містить норми різних галузей права – конституційного, адміністративного, кримінального, цивільного, які закріплюють базові категорії, встановлюють принципи охорони прав споживачів. Перелік нормативних актів відкриває Конституція України, в якій проголошується захист прав споживачів державою. Зокрема, згідно ст. 42 Конституції України: «Держава захищає права споживачів, здійснює контроль за якістю і безпечністю продукції та усіх видів послуг і робіт, сприяє діяльності громадських організацій споживачів» [1].

Законодавство України про захист прав споживачів динамічно розвивається. Так, в Закон України "Про захист прав споживачів", прийнятий Верховною Радою України 12 травня 1991 р., були внесені численні істотні зміни і доповнення, які вимагають ретельного аналізу. За останні роки створено новий комплексний інститут споживчого права, в якому закладені основні підвалини для подальшого розвитку відносин за участю громадян-споживачів. Чинне законодавство України встановлює певні юридичні засоби забезпечення підвищеного захисту прав споживачів. Проте, переважна частина положень цього правового інституту не отримала належного наукового обґрунтування, зокрема, стосовно захисту прав споживачів у сфері надання послуг [6].

Згідно ст. 1 Закону України «Про захист прав споживачів», «Споживач – фізична особа, яка придбаває, замовляє, використовує або має

намір придбати чи замовити продукцію для особистих потреб, безпосередньо не пов'язаних з підприємницькою діяльністю або виконанням обов'язків найманого працівника». Розділ II цього Закону у ст. 4 визначає, що споживачі під час придбання, замовлення або використання продукції, яка реалізується на території України, для задоволення своїх особистих потреб мають право на: захист своїх прав державою; належну якість продукції та обслуговування; безпеку продукції; необхідну, доступну, достовірну та своєчасну інформацію про продукцію, її кількість, якість, асортимент, а також про її виробника (виконавця, продавця); відшкодування збитків, завданих дефектною чи фальсифікованою продукцією або продукцією неналежної якості, а також майнової та моральної немайнової; шкоди, заподіяної небезпечною для життя і здоров'я людей продукцією у випадках, передбачених законодавством; звернення до суду та інших уповноважених органів державної влади за захистом порушених прав; об'єднання в громадські організації споживачів (об'єднання споживачів) [4].

Відповідно, досить часто в Україні піднімалися питання захисту прав споживачів щодо неналежної якості послуг по перевезенню як авіаційним, так і залізничним транспортом.

Правовідносини у сфері авіаційних перевезень виникають також на підставі ст. 910 Цивільного кодексу України. Згідно цієї статті, за договором перевезення пасажирів одна сторона (перевізник) зобов'язується перевезти другу сторону (пасажирів) до пункту призначення, а в разі здавання багажу - також доставити багаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання багажу, а пасажир зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд, а у разі здавання багажу - також за його провезення. Відповідно до ч. 2. ст. 910 ЦК України, укладення договору перевезення пасажирів та багажу підтверджується видачею відповідно квитка та багажної квитанції, форми яких встановлюються відповідно до транспортних кодексів (статутів) [2].

Відповідно до ст. 98 Повітряного кодексу України, повітряні перевезення виконуються на підставі договору між авіаперевізником та пасажиром або вантажовідправником. Кожний договір повітряного перевезення та його умови засвідчуються документом на перевезення, який видається авіаційним перевізником або уповноваженими ним організаціями (агентами). Документами на повітряне перевезення є:

- 1) квиток (паперовий або електронний) - при перевезенні пасажирів;
- 2) багажна квитанція (паперова або електронна) - при перевезенні речей як багажу пасажирів [3].

Урядовий орган здійснює контроль за дотриманням авіаперевізниками положень правил перевезень пасажирів, багажу, вантажів і пошти та їх відповідність вимогам та нормам, встановленим міжнародними договорами, обов'язковими для України, та авіаційними правилами України, зокрема в частині дотримання прав пасажирів, вантажовідправників, які користуються послугами з авіаційних перевезень, та розгляду скарг пасажирів, вантажовідправників.

Урядовий орган авіаційними правилами України встановлює порядок

подання скарг пасажирів, вантажовідправників та вимог до авіаперевізника у разі заподіяння шкоди під час авіаційних перевезень.

У разі подання такої скарги урядовий орган робить висновок щодо:

1) відсутності факту порушення авіаперевізником норм законодавства та авіаційних правил України;

2) наявності факту порушення авіаперевізником норм законодавства та авіаційних правил України із зазначенням обсягу порушень та дати, до якої порушення слід усунути.

До скарги, передбаченої частиною другої цієї статті, повинні додаватися такі документи:

1) копія скарги на адресу авіаперевізника;

2) відповідь авіаперевізника на скаргу пасажирів – у разі надання такої відповіді;

3) підтвердження факту бронювання на даний політ.

Зобов'язання доведення факту відсутності порушення прав пасажирів, вантажовідправників, якому йому відмовлено у посадці на борт повітряного судна, в авіаперевезенні, або у разі скасування чи затримки рейсу, покладається на авіаперевізника [3].

У листопаді 2012 р. наказом Міністерством інфраструктури було затверджено Наказ №735 від 30.11.2012 р. «Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу». Ці Правила розроблені з метою встановлення загальних умов перевезення пасажирів і багажу повітряним транспортом, забезпечення безпеки польотів та якості обслуговування. Зокрема, Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу регламентують права пасажирів у разі відмови в перевезенні, скасування або затримки рейсів, а саме: порядок застосування компенсації; компенсація пасажирів у разі відмови в перевезенні; компенсація пасажирів у разі скасування рейсу; компенсація пасажирів у разі затримки рейсу; компенсація пасажирів за зміну класу обслуговування [5].

Положення цього документу застосовуються до пасажирів (регулярних та чартерних рейсів), яким відмовлено в перевезенні проти їхньої волі або рейс яких скасовано чи затримано, за умови, що пасажир має підтверджене бронювання на відповідний рейс та присутній для проходження реєстрації у час, що передбачений правилами перевізника та письмово зазначений (включаючи електронні засоби), або, якщо час реєстрації не зазначено, не пізніше ніж за 45 хвилин до зазначеного часу відправлення чи забронював рейс, який було затримано/перенесено перевізником або фрахтувальником повітряного судна (туроператором) на інший рейс, незалежно від причин [5].

Відповідно до ст. 89 Повітряного Кодексу України відповідальність за протиправні дії несуть всі юридичні і фізичні особи, діяльність яких пов'язана з використанням повітряного простору України, розробкою, виготовленням, ремонтом та експлуатацією авіаційної техніки, здійсненням господарської і комерційної діяльності, обслуговуванням повітряного руху, забезпеченням безпеки авіації України, а також її управлінням і наглядом.

Перевізник несе відповідальність за прострочення у доставці пасажирів, багажу або вантажу, якщо не доведе, що ним було вжито всіх необхідних

заходів для запобігання простроченню або що таких заходів неможливо було вжити. Перевізник звільняється від відповідальності, якщо прострочення сталося внаслідок несприятливих метеорологічних умов [3].

Аналізуючи чинне законодавство у сфері регулювання відносин між споживачами та суб'єктами господарської діяльності з приводу надання послуг, зокрема з авіаційних перевезень, можна зробити висновок, що існують об'єктивні проблеми у сфері застосування засобів захисту прав споживачів, пов'язані з недосконалістю діючого законодавства, малодослідженістю загальноприйнятих засад захисту прав споживачів, а також неузгодженістю нормативно-правових актів між собою, що створює суперечливу ситуацію в питаннях регулювання даного виду відносин.

Список літератури

1. Конституція України від 28.06.1996 р. № 254к/96-ВР [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80>.
2. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 № 435-IV [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/435-15>
3. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 № 3393-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>.
4. Про захист прав споживачів: Закон України від 12.05.1991 № 1023-XII [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1023-12>.
5. Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу: Наказ Міністерства інфраструктури від 30.11.2012 р. №735 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/z2219-12>.
6. Осетинська Г. А. Цивільно-правовий захист прав споживачів за законодавством України: автореф. дис. на здобуття наукового ступеня к. ю. н. 12.00.03 / Г. А. Осетинська. – 2006. – 21 с.

ДОГОВІР ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПОВІТРЯНИМ ТРАНСПОРТОМ

В статті аналізуються положення нормативно-правових актів, міжнародних конвенцій в сфері повітряного перевезення, а також погляди вчених щодо суб'єктного складу договору перевезення повітряним транспортом.

Повітряний транспорт займає особливе місце у світовій транспортній системі. Його переваги пов'язані з високою швидкістю перевезення, регулярністю, незалежністю від сезонних коливань та інфраструктури доріг.

Відповідно до ч. 1 ст. 98 Повітряного кодексу України (далі по тексту – «ПК») [1], повітряні перевезення виконуються на підставі договору між авіаперевізником та пасажиром або вантажовідправником. Разом з тим, ПК не дає визначення договору повітряного перевезення та не розкриває його особливості.

Система правового регулювання договору повітряного перевезення являє собою спеціальний предмет для наукового аналізу, при цьому дослідження потребує цивілістичний блок правових проблем регламентації зазначеного договору.

З огляду на те, що договір повітряного перевезення є цивільно-правовим договором на нього в повній мірі поширюються норми Цивільного кодексу України [2]. Окрім того, цивільно-правовий договір повітряного перевезення, як основний засіб правового регулювання перевезень, має певну специфіку, обумовлену видом транспорту.

Відповідно до ч. 1 ст. 908 ЦК, перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти здійснюється за договором перевезення. Тобто, залежно від об'єкта перевезення законодавець виділяє перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти. Відповідно, повітряне перевезення - це перевезення пасажирів, багажу, вантажу або пошти, яке здійснюється повітряним судном на підставі відповідного договору повітряного перевезення (п.78, ч.1 ст. 1 ПК).

На підставі законодавчих визначень договору перевезення можна виділити основні ознаки договору повітряного перевезення на прикладі ознак договору перевезення в цілому.

По-перше, договір повітряного перевезення є договором про надання перевізних послуг, тобто послуг з переміщення пасажирів, багажу, вантажу та пошти.

По-друге, цей договір є двостороннім. Однією із сторін будь-якого договору повітряного перевезення є авіаційний перевізник. Визначення поняття «перевізник» є важливим науковим та практичним завданням як на міжнародному рівні, так і у вітчизняному законодавстві. Визначення авіаційного перевізника закріплено в ПК, Правилах повітряних перевезень вантажів [3], Правилах повітряних перевезень пасажирів і багажу [4].

Як зазначено у п.8 ч. 1 ст. 1 ПК, авіаційним перевізником (авіаперевізник) є суб'єкт господарювання, що надає послуги з перевезення пасажирів, вантажу, пошти повітряним транспортом.

З наведеного визначення можна виділити основні ознаки повітряного перевізника: 1) повітряним перевізником може бути тільки суб'єкт господарювання. Тобто, перевізником може бути або юридична особа, або фізична особа-підприємець. Слід зазначити, що згідно із Законом України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» від 01.06.2000 р. [5], до господарської діяльності, що підлягає ліцензуванню, віднесено надання послуг з перевезення пасажирів та вантажів повітряним транспортом. Відповідно авіаперевізником може бути суб'єкт господарювання, який отримав ліцензію на надання послуг з перевезення пасажирів та вантажів. 2) авіаперевізник надає послуги з перевезення пасажирів, багажу, вантажу та пошти повітряним транспортом. Відповідно до п. 78 ч. 1 ст. 1 ПК повітряним перевезенням є перевезення пасажирів, багажу, вантажу або пошти, яке здійснюється повітряним судном на підставі відповідного договору повітряного перевезення; 3) наявність прав експлуатанта авіаційної техніки. Відповідно до п. 36 ч. 1 ст. 1 ПК, експлуатантом є юридична або фізична особа, яка експлуатує чи пропонує послуги з експлуатації повітряних суден.

Слід зазначити, що терміну «перевізник» дається два визначення. По-перше, це власне перевізник, по-друге, фактичний перевізник. Наприклад, відповідно до розділу 1 Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу, авіаційний перевізник це - суб'єкт господарювання, який надає послуги з перевезення пасажирів, вантажу повітряним транспортом: у випадку українського перевізника - на підставі ліцензії, а також сертифіката експлуатанта, виданого уповноваженим органом з питань цивільної авіації України; або у випадку іноземного авіаперевізника - на підставі відповідного документа компетентного органу іншої країни, який відповідає положенням міжнародних договорів, що є обов'язковими для України. Авіаційний перевізник, що провадить діяльність, - перевізник, який виконує або має намір виконувати рейс за договором з пасажиром або за дорученням іншої особи, юридичної або фізичної, яка має контракт з цим пасажиром, перевозить або бере на себе зобов'язання перевезти пасажирів та/або його багаж згідно з квитком, а також бере на себе зобов'язання надати всі інші послуги, що пов'язані з таким перевезенням, незалежно від того, чи є ця юридична або фізична особа фактичним перевізником або перевізником за договором. Термін "перевізник" включає агентів, працівників, представників і підприємців перевізника.

Відповідно до ст. 1 Гвадалахарської конвенції [6], перевізником за договором є особа, яка уклала договір перевезення з пасажиром чи відправником. Фактичний перевізник – це особа, яка не є перевізником за договором і уповноважена перевізником по договору здійснювати все перевезення або його частину. Перевізник за договором та фактичний перевізник згадуються також і в ст. 39 Монреальської конвенції [7].

Відправниками вантажів можуть бути як юридичні так і фізичні особи, яким вантаж належить на праві власності, повного господарського відання, оперативного управління чи на іншій правовій підставі.

В договорі повітряного перевезення пасажирів і багажу другою стороною виступає пасажир. Тобто особливістю такого договору є те, що в якості особи, яка отримує послугу виступає виключно фізична особа.

Але слід зазначити, що порівняно з іншими видами транспорту, законодавством, окрім загальних вимог щодо необхідного обсягу дієздатності для укладення договору повітряного перевезення, до пасажирів пред'являються особливі вимоги. Недотримання цих вимог може бути підставою для відмови перевізника укласти договір повітряного перевезення.

По-третє, договір перевезення повітряним транспортом може бути як реальним так і консенсуальним. Зокрема, договір перевезення пасажирів за своїм характером є консенсуальним. Що стосується перевезення багажу, то такий договір має реальний характер. Разом з тим, зобов'язання перевезти багаж у перевізника виникає тільки після укладення договору перевезення пасажирів. Відповідно до п.1, п.2 Глави 1 Розділу IV Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу, затверджених наказом, пасажирський квиток та багажна квитанція є підтвердженням укладення договору про перевезення та відображають його умови. Квиток надає право пасажирів на переліт відповідним рейсом (рейсами) і зобов'язує перевізника здійснити відповідне перевезення пасажирів та його багажу, а також надати інші послуги, пов'язані з перевезенням, згідно з умовами договору перевезення. Тобто, договір перевезення багажу ні фактично, ні юридично не може існувати окремо від договору перевезення пасажирів: багаж приймається перевізником тільки при пред'явленні білету.

Що стосується перевезення вантажу, то зі змісту ст. 909 ЦК, випливає, що обов'язок у перевізника доставити вантаж виникає лише після його прийняття. Тобто, цей договір є реальним. Разом з тим, ми погоджуємося з І.Безлюдько, що «існування такої презумпції, не перешкоджає сторонам передбачити в договорі повітряного перевезення обов'язок прийняти вантаж до перевезення в майбутньому. У такому випадку цей договір набуде ознак консенсуальності» [8,14].

По-четверте, договір перевезення повітряним транспортом є формальним договором, оскільки він укладається в письмовій формі з дотриманням усіх встановлених законодавством обов'язкових реквізитів. Вимога щодо форми вважається дотриманою, якщо дотримана форма документа на перевезення, який опосередковує і підтверджує укладення даного виду договору (ст. 98 ПК).

По-п'яте, договір перевезення повітряним транспортом є оплатним договором, оскільки діям перевізника відповідає обов'язок відправника чи пасажирів вчинити зустрічну дію, а саме, сплатити провізну плату.

По-шосте, договір перевезення пасажирів і багажу є публічним, тобто відповідно до ч.1 ст. 633 ЦК, повітряний перевізник бере не себе обов'язок надавати послуги з перевезення кожному, хто до нього звернеться.

Що стосується договору перевезення вантажу, то на нашу думку, його не можна віднести до публічного в силу відсутності такої ознаки публічного договору, як обов'язок перевізника вантажу укласти договір з кожним, хто до нього звернеться. Хоча в літературі з цього приводу існують і інші позиції.

Список літератури

1. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. // Урядовий кур'єр від 18.06.2011. - № 110.
2. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 р. // Голос України. – 2003. - № 47-48.
3. Правила повітряних перевезень вантажів: наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації № 186 від 14.03.2006 р. // Офіційний вісник України від 05.07.2006. - № 25. - Ст. 262.
4. Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу: наказ Міністерства інфраструктури України № 735 від 30.12.2012 р // Офіційний вісник України офіційне видання від 25.01.2013. - № 4. - Стор. 303. - Стаття 136.
5. Про ліцензування певних видів господарської діяльності: Закон України від 01.06.2000 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2000. – 36. – Ст.99.
6. Конвенція щодо уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, які здійснюються особою іншою, ніж договірний перевізник (Гвадалахарська конвенція) від 18.09.1961 р. // www.rada.gov.ua.
7. Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень (Монреальська конвенція) від 28.05.1999 р. // Закон України «Про приєднання України до Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень // Відомості Верховної Ради України. – 2009. – 15. – Ст. 201.
8. Безлюдько І.О. Договір перевезення вантажу повітряним транспортом за цивільним законодавством України / І.О. Безлюдько : дис... канд. юрид. наук: 12.00.03 / Київський національний ун-т ім. Тараса Шевченка. – К. – 2005. – 13 с.

Ю.І. Пивовар, к.ю.н., доц.
(Національний авіаційний університет, України, м. Київ)
І.В. Пивовар, к.ю.н., ст. викладач
(Національна академія внутрішніх справ, Україна, м. Київ)

МІСЦЕ ПРОГРАМИ РОЗВИТКУ ДЕРЖАВНОЇ СИСТЕМИ ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ В СИСТЕМІ ДЖЕРЕЛ ПРАВА

Здійснено правовий аналіз Програми розвитку державної системи використання повітряного простору України. Ґрунтуючись на концепції поділу правових актів на типові й нетипові, визначено правову природу досліджуваної програми та доведено її належність до нетипових правових актів.

Закономірним для сучасного розвитку суспільних відносин є державне втручання. Однією з важливих сфер таких відносин, що потребує підтримки з боку держави є використання повітряного простору України. Звичайно, підтримка держави полягає не лише у позитивному стимулюванні (наприклад, шляхом виділення державних інвестицій, створення спеціальних економічних режимів тощо), а також і в негативному, яке здійснюється зокрема у процесі наглядової діяльності публічних суб'єктів зазначеної сфери.

Слід наголосити, що для забезпечення функціонування й розвитку державної системи використання повітряного простору її основу в публічному (державному) регулюванні становить перш за все право. Відповідно інструментарій, що формується в кожній державі на базі права, є достатньо широким за своїм спектром. До таких зокрема можна віднести програмні акти, що належать до джерел програмного правового регулювання.

Водночас питання щодо з'ясування правової природи програмних актів в теорії права та місце їх в системі джерел права залишається одним з малодосліджених.

Відповідно, видається необхідним дослідити правову сутність одного з програмних документів в авіаційній галузі – Програму розвитку державної системи використання повітряного простору України на 2010-2014 роки, затверджену постановою Кабінету Міністрів України від 13.01.2010 № 44 (далі – Програма № 44) [1].

Загалом програма як регулятор суспільних відносин розуміється у декількох значеннях, а саме як: 1) комплекс узгоджених (пов'язаних) у часі, за метою та виконавцями заходів, а також 2) фінансові засоби, що виділяються на реалізацію таких заходів, 3) організаційну структуру, що виконує та контролює виконання означених заходів та 4) документ, що містить відповідні приписи у вигляді нормативу. В контексті нашого дослідження цінність представляє остання позиція.

На перший погляд, видається очевидною правова природа цієї Програми – є нормативно-правовим актом (оскільки затверджена постановою Уряду).

З іншого боку така гіпотеза може бути відхилена внаслідок проведення

юридичного аналізу змісту досліджуваної Програми та співставлення її з основними видами джерел права.

Загальний огляд структури й змісту Програми № 44 дозволяє віднести її до системи державних цільових програм, а саме до групи «інші програми», мету яких становить розв'язання проблем розвитку окремих галузей (зокрема, авіаційної) економіки. Спеціальним законодавчим актом, що визначає статус таких програм є Закон України «Про державні цільові програми» від 18.03.2004 № 1621-IV [2].

Згідно з положеннями ст. 10 цього Закону «інші державні цільові програми» підлягають затвердженню Кабінетом Міністрів України. При цьому Законом України «Про Кабінет Міністрів України» визначено, що саме постанови цього вищого органу виконавчої влади носять нормативний характер (ст. 50) [3].

Відповідно, логічним видається твердження, що Програмі № 44 притаманний *нормативний правовий характер*. Разом з тим, додатковій аргументації цього висновку слугуватиме юридичний аналіз змісту досліджуваної програми на предмет виявлення в ній правових приписів та з'ясування їх сутності.

При вивченні Програми № 44 перш за все звертають на себе увагу положення, що відповідають класифікаційним ознакам нормативних приписів. Зокрема, це поширення Програми на відносно невизначене коло осіб □ усіх суб'єктів права – потенційних учасників врегульованих положеннями цієї програми правовідносин (органи виконавчої влади, які забезпечують реалізацію державної політики у сфері використання повітряного простору України, підприємства та організації, підрозділи об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху України, на які покладено функції з організації повітряного руху, радіотехнічного, аеронавігаційного та метеорологічного забезпечення авіації, підготовки та опублікування нормативних документів з питань аеронавігації, наукового супроводу процесів у сфері використання повітряного простору України, підготовки фахівців для зазначеної сфери та проведення їх медичної сертифікації, а також інвестори). Крім того, окремі приписи Програми – розраховані на тривале й неодноразове застосування, регулюють багато однотипних випадків (наприклад, створення мережі збирання, оброблення та розповсюдження даних спостереження Укразероруху, модернізація автоматизованих систем керування повітряним рухом Укразероруху тощо), а також зберігають свою дію й після їх виконання (наприклад, надане Програмою право персоналу з питань організації повітряного руху на медичне страхування й реабілітаційне лікування зберігає свою дію як правостановлюючий припис навіть після його реалізації окремими особами). Характерними для Програми № 44 є також *спеціалізовані норми права*. Зокрема це *норми-цілі* («мета Програми полягає у реалізації державної політики щодо розвитку державної системи використання повітряного простору України, підвищення рівня безпеки польотів, зміцнення суверенітету держави та адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу, а також підготовці державної системи використання повітряного простору України до проведення фінальної частини чемпіонату

Європи 2012 року з футболу” [1]) та *норми-завдання* (“основними завданнями Програми є створення умов для забезпечення безпечного, якісного та ефективного аеронавігаційного обслуговування цивільних і державних повітряних суден; удосконалення організації повітряного руху шляхом оновлення систем зв'язку, навігації, спостереження та ін” [1]).

Крім того, попереднє вивчення змісту Програми № 44 дозволило виявити низку положень, які носять індивідуально-конкретний характер, мають конкретного адресата (наприклад, Мінтрансзв'язку, Міноборони та ін.) та актуалізуються у відповідних ситуаціях (наприклад, у ході реалізації спільних проєктів зв'язку, навігації, спостереження, організації повітряного руху) [1]. Наведене слугує підставою для проміжного висновку про віднесення Програми № 44 і до *нормативно-правових*, і до *правозастосовних* актів.

Виявлене поєднання двох видів приписів у одному документі (досліджуваній Програмі) дозволяє говорити про його змішану правову природу.

Подібні документи, що мають так званий «змішаний правовий тип», прийнято зараховувати до групи змішаних актів, поняття яких в загальній теорії залишається й досі невизначеним, дискусійним.

Дотримуючись загальної правової концепції поділу правових актів на типові й нетипові, вважаємо, що змішані акти поряд з комплексними є різновидами саме нетипових правових актів.

У найбільш широкому розумінні *змішані акти* трактуються як переплетіння приписів різної правової природи в одному правовому акті [4, с. 3]. Ключовими класифікаційними ознаками віднесення правових актів до змішаних є нормативність та індивідуальність.

Як зазначалося вище, зміст досліджуваної програми містить як нормативний, так і правозастосовний елементи, що слугують достатніми аргументами для віднесення цієї програми до змішаних правових актів.

Крім того, доцільним видається співставлення Програми №44 з другим видом нетипових правових актів – *комплексними актами*, сутність яких полягає у взаємодії всередині правових актів даного виду різних елементів, тобто наявності норм різних галузей права [4, с. 4].

Застосування формально-юридичного методу при вивченні положень Програми № 44 дозволило виявити норми, що належать до таких галузей права: повітряного права (зокрема, норми-цілі, норми-завдання тощо); господарського (наприклад, норми-приписи щодо будівництва об'єктів інфраструктури забезпечення Програми з використання повітряного простору України, а також придбання, встановлення та використання спеціального обладнання на аеродромах та ін.), та фінансового (наприклад, положення щодо державного фінансування Програми) [1].

Наведене дає підстави охарактеризувати досліджувану Програму як міжгалузеву та достовірно включити до групи комплексних нетипових правових актів.

Для означення досліджуваної програми нетиповим комплексним правовим актом обов'язковими є дві класифікаційні ознаки: а) наявність у її складі приписів різних галузей права; б) наявність нормативних та

індивідуальних приписів. При цьому одні й ті ж норми за наведеними ознаками можуть не збігатися.

Внаслідок узагальнення викладеного доходимо висновку, що Програма розвитку державної системи використання повітряного простору України є нетиповим правовим актом, якому притаманний комплекс специфічних ознак. Зокрема, таких як: наявність в документі поряд з нормативними приписами також інтерпретаційних, або правореалізаційних, або правозастосовних; нетрадиційність логічних, граматичних та інших нормотворчих способів викладу правового матеріалу; закріпленість результатів різних видів юридичних практик; не чітка, не логічна структура тощо [4, с. 4-5].

Висновки

Проведене дослідження дозволило з'ясувати правову природу Програми розвитку державної системи використання повітряного простору України, що полягає у: а) характерному поєднанні в її змісті одночасно загальних й індивідуальних правових приписів, які в силу своєї специфіки більш конкретизовано й повно, порівняно з традиційними (типовими) правовими актами, виражають волю суб'єктів права; б) наявності значної кількості програмних норм; в) закріпленні в формі постанови Уряду; г) особливій процедурно-процесуальній формі прийняття; д) обмеженості дії у часі та за колом осіб; е) передбаченні програмних форм власної реалізації.

Виділені риси дозволили визначити місце досліджуваної програми в системі джерел права – належність до нетипових правових актів як окремого виду джерел права.

Список літератури

1. Про затвердження Програми розвитку державної системи використання повітряного простору України на 2010-2014 роки : Постанова Кабінету Міністрів України від 13.01.2010 № 44 // Урядовий кур'єр від 03.02.2010. – № 20.
2. Про державні цільові програми : Закон України від 18.03.2004 р. № 1621-IV // Голос України від 04.06.2004. – № 101.
3. Про Кабінет Міністрів України : Закон України від 07.10.2010 р. № 2591-VI // Голос України від 13.10.2010. – № 191.
4. Ижокин Р. А. Нетипичные правовые акты в регулировании личных отношений : автореф. дисс. на соискание науч. степени канд. юрид. наук : спец. : 12.00.01 / Роман Алексеевич Ижокин. – Владимир, 2008. – 22 с.

I.O. Розум, асистент
(Національний авіаційний університет, Україна, м. Київ)

ДО ПИТАННЯ ПІДСУДНОСТІ АДМІНІСТРАТИВНИХ СПРАВ ЩОДО ОСКАРЖЕННЯ СУБ'ЄКТОМ АВІАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ РІШЕНЬ УПОВНОВАЖЕНОГО ОРГАНУ З ПИТАНЬ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

В рамках проведеного дослідження проаналізовано особливості підсудності адміністративних справ щодо оскарження суб'єктом авіаційної діяльності рішень уповноваженого органу з питань цивільної авіації

Відповідно до вимог частини 2 статті 4 Повітряного кодексу України від 19.05.2011 № 3393-VI державне регулювання діяльності в галузі авіації та використання повітряного простору України полягає у формуванні державної політики та стратегії розвитку, визначенні завдань, функцій, умов діяльності в галузі авіації та використання повітряного простору України, застосуванні заходів безпеки авіації, прийнятті загальнообов'язкових авіаційних правил України, у здійсненні державного контролю за їх виконанням та встановленні відповідальності за їх порушення. З урахуванням абзацу 3 статті 5 Кодексу державне регулювання у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України здійснює у межах своїх повноважень, зокрема, центральний орган виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики в галузі цивільної авіації (уповноважений орган з питань цивільної авіації). Таким органом, згідно абзаців 1 та 2 пункту 1 «Положення Про Державну авіаційну службу України» (далі – Положення про Державіаслужбу), затвердженого Указом Президента України від 06.04.2011 № 398/2011 «Про затвердження Положення про Державну авіаційну службу України», виступає Державіаслужба України. Так, враховуючи приписи зазначених правових норм Положення, вона є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Віце-прем'єр-міністра України - Міністра інфраструктури України, і входить до системи органів виконавчої влади і забезпечує реалізацію державної політики в сфері цивільної авіації. Суб'єкти авіаційної діяльності можуть відповідно до частини 2 статті 2 Кодексу адміністративного судочинства України (далі – КАС України) оскаржити рішення Державіаслужби, прийняті нею як суб'єктом владних повноважень, до адміністративного суду.

Звернення суб'єкта авіаційної діяльності до адміністративного суду з метою вирішення публічно – правового спору, який виник між ним та центральним органом виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики в галузі цивільної авіації безпосередньо пов'язано з відправленням адміністративним судом правосуддя в такій категорії адміністративних справ в межах чітко регламентованої процесуальної форми. Адміністративно - процесуальна форма, встановлюючи єдиний, уніфікований та чітко визначений нормами адміністративно – процесуального права порядок діяльності, зокрема, адміністративних судів, котрий утворює врегульований особливий правовий режим провадження в адміністративних справах, своїм змістом передбачає й

встановлення конкретного адміністративного суду з їх законодавчо визначеної системи, котрий наділений повноваженнями розглядати та вирішувати публічно – правовий спір, що виник між сторонами публічно – правового відношення. Процесуальний статус адміністративного суду як носія судово – владних повноважень щодо здійснення адміністративного судочинства в адміністративних справах, віднесених адміністративно – процесуальним законодавством до його юрисдикції, визначається та чітко регламентується через процесуально – правовий інститут підсудності адміністративних справ. Вказаний процесуальний інститут спрямований, по – перше, на розмежування компетенції адміністративних судів однієї ланки, а по – друге, адміністративних судів окремих ланок їх визначеної системи щодо розгляду та вирішення публічно – правових спорів.

В науковій літературі та в межах окремих наукових досліджень існують спектрально різноманітні погляди вчених щодо визначення поняття «підсудності» в адміністративному процесі. Так, з точки зору В.К. Матвійчука та І.О. Хара підсудність можна визначити, як розмежування компетенції між окремими ланками судової системи і між судами однієї ланки щодо розгляду і вирішення підвідомчих їм адміністративних справ [1, с. 243]. На переконання А.Т. Комзюка, В.М. Бевзенка та Р.С. Мельника [2, с. 339] підсудність справ адміністративної юрисдикції можна визначити, як закріплений процесуальним законом механізм розподілу публічно – правових спорів між окремими ланками адміністративної судової системи та окремими її складовими – адміністративними судами, який (тобто розподіл) здійснюється з урахуванням особливостей та змісту таких спорів. З точки зору В.В. Гордєєва [3, с. 26] підсудністю адміністративних справ вважається правовий інститут, що містить сукупність юридичних ознак (властивостей) адміністративної справи, на основі яких закон визначає суд, що має право та зобов’язаний розглянути таку адміністративну справу й вирішити її по суті. Аналізуючи та враховуючи наведені вище позиції опонентів, вважаємо, що поняття «підсудності справ адміністративної юрисдикції» слід визначити, як врегульований адміністративно – процесуальними нормами порядок розподілу компетенції: адміністративних судів однієї ланки та адміністративних судів окремих ланок їх нормативно визначеної судової системи щодо розгляду та вирішення підвідомчих їм публічно – правових спорів як адміністративними судами першої інстанції, що обумовлюється: предметом публічно – правового спору сторін, суб’єктом складом учасників спірного публічно – правового відношення, та адміністративних судів окремих інстанцій щодо перегляду ними прийнятих по адміністративних справах судових рішень в апеляційному та касаційному порядку (у випадку прямого забезпечення процесуального права на їх оскарження).

Для інституту підсудності справ адміністративної юрисдикції є характерним його видовий поділ адміністративно – процесуальними нормами на: предметну підсудність справ адміністративної юрисдикції, територіальну підсудність справ адміністративної юрисдикції та інстанційну підсудність справ адміністративної юрисдикції. Такий розподіл, з нашої позиції, обумовлений особливостями: по – перше, предмета публічно – правового спору сторін, суб’єктом складом учасників спірних публічно – правових відносин та, по – друге, повноважень адміністративних судів окремих інстанцій щодо розгляду ними справ адміністративної юрисдикції як

адміністративним першої інстанції та в подальшому перегляду прийнятих по них судових рішень в апеляційному та касаційному порядку (у випадку прямого забезпечення адміністративно – процесуальними нормами права на їх (рішення) оскарження). Вважаємо, що зазначені загальні засади видового розподілу підсудності адміністративних справ є характерними й для адміністративних справ, в котрих предметом оскарження суб'єктів авіаційної діяльності виступають рішення центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики в галузі цивільної авіації (тобто, Державіслужби України).

Предметна підсудність досліджуваної нами категорії адміністративних справ дозволяє визначити адміністративний суд якої ланки, з поміж окремих ланок їх судової системи, безпосередньо наділений адміністративно – процесуальними нормами компетенцією розглядати та вирішувати конкретний публічно – правовий спір, який виник між такими суб'єктами як адміністративний суд першої інстанції. Так, з урахуванням вимог частини 2 статті 18 КАС України окружним адміністративним судам підсудні адміністративні справи, у яких однією зі сторін є орган державної влади, інший державний орган, орган влади Автономної Республіки Крим, обласна рада, Київська або Севастопольська міська рада, їх посадова чи службова особа, крім випадків, передбачених Кодексом, та крім справ з приводу їхніх рішень, дій чи бездіяльності у справах про адміністративні проступки та справ, які підсудні місцевим загальним судам як адміністративним судам. Тобто, відповідно до правил предметної підсудності адміністративних справ, розгляд таких вимог віднесено до компетенції окружних адміністративних судів.

Територіальна підсудність адміністративних справ щодо оскарження суб'єктами авіаційної діяльності рішень Державної авіаційної служби України розмежовує предметну компетенцію адміністративних судів однієї ланки щодо розгляду та вирішення публічно – правових спорів про визнання неправомірними відповідних рішень залежно від території, на котру поширюється їх юрисдикція. Аналіз Положення про Державіаслужбу дає можливість прийти до висновку, що вказаний суб'єкт владних повноважень в сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України наділений повноваженнями приймати, як правові акти індивідуальної дії (зокрема, приймати вмотивоване рішення про відмову в видачі сертифіката типу та обмеженого сертифіката типу на вироби авіаційної техніки серійного виробництва), так і ті, що мають нормативно – правовий характер (зокрема, розробляти та впроваджувати правила здійснення міжнародних польотів у повітряному просторі України). Тому, в даному аспекті, визначаючи територіальну підсудність досліджуваної нами категорії адміністративних справ, слід керуватися вимогами частин 2 та 3 статті 19 КАС України. З урахуванням вимог частини 2 статті 19 Кодексу адміністративні справи з приводу оскарження правових актів індивідуальної дії, а також дій чи бездіяльності суб'єктів владних повноважень, які прийняті (вининені, допущені) стосовно конкретної фізичної чи юридичної особи (їх об'єднань), вирішуються за вибором позивача адміністративним судом за зареєстрованим у встановленому законом порядку місцем проживання (перебування, знаходження) цієї особи-позивача, або адміністративним судом за місцезнаходженням відповідача, крім випадків, передбачених КАС України. Однак, якщо предметом оскарження виступає нормативно – правовий акт,

прийнятий Державіаслужбою, то згідно частини 3 статті 19 КАС України розгляд та вирішення такої вимоги віднесено до компетенції окружного адміністративного суду, територіальна юрисдикція якого поширюється на місто Київ.

Інстанційна підсудність справ адміністративної юрисдикції дозволяє розмежувати компетенцію адміністративних судів різних ланок їх судової системи та визначити, який адміністративний суд може: розглядати й вирішувати адміністративну справу, предметом оскарження в котрій виступають рішення центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики в галузі цивільної авіації як адміністративний суд першої інстанції; переглядати судові рішення адміністративних судів в цих справах в апеляційному та касаційному порядку. Загальні правила визначення інстанційної підсудності адміністративних справ, регламентовані статтею 20 КАС України. Визначаючи підсудність справ щодо оскарження рішень центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики в галузі цивільної авіації, слід також керуватися положеннями статті 21 КАС України щодо можливості об'єднання в одному адміністративному позові кількох пов'язаних між собою вимог.

Висновки:

Інститут підсудності справ щодо оскарження рішень уповноваженого органу з питань цивільної авіації забезпечує розмежування компетенції адміністративних судів їх нормативно визначеної системи щодо розгляду та вирішення ними відповідних публічно – правових спорів як адміністративними судами першої інстанції, а в подальшому перегляду прийнятих по таких справах судових рішень в апеляційному та касаційному порядку.

Список літератури

1. Матвійчук В.К., Хар І.О. Науково – практичний коментар до Кодексу адміністративного судочинства України. В 2-х. т.т. Т 1 / За заг. ред. В.К. Матвійчука, І.О. Хара. – К. : КНТ, 2007. – 788 с.

2. Комзюк А.Т., Бевзенко В.М., Мельник Р.С. Адміністративний процес України: Навчальний посібник / А.Т. Комзюк, В.М. Бевзенко, Р.С. Мельник. – К.: Прецедент, 2007. – 531 стор.

3. Гордєєв В.В. Актуальні питання визначення предметної підсудності адміністративних справ / В.В. Гордєєв / Вісник Вищої ради юстиції. – 2011. - № 3 (7). - с. 25 – 40.

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ В ГАЛУЗІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

Автор робить спробу розкрити суть міжнародно-правового регулювання адміністративної відповідальності в галузі цивільної авіації в Україні. Для досягнення зазначеного завдання дає власне визначення понять: адміністративна відповідальність в галузі цивільної авіації; визначає обов'язкові умови настання адміністративної відповідальності у галузі цивільної авіації.

Чинне законодавство України не дає формально визначеного і чітко сформульованого поняття адміністративної відповідальності не лише в галузі цивільної авіації зокрема, але й галузі адміністративного права загалом.

У теорії адміністративного права існує багато точок зору і трактувань, щодо цього соціально-правового явища. Проте метою даного дослідження є розкриття практичного значення міжнародно-правового інституту адміністративної відповідальності в галузі цивільної авіації в Україні.

Для досягнення практичних завдань, поставлених нами у цьому дослідженні, спробуємо вивести власне визначення поняття адміністративної відповідальності.

Аналізуючи зміст ст. 9 Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП) [1], можемо зробити висновок, що адміністративна відповідальність – це різновид юридичної відповідальності, яка настає за протиправне діяння, яке посягає на громадський порядок, власність, права і свободи громадян, на встановлений порядок управління, за яке чинним законодавством України не передбачено кримінальної відповідальності.

Аналізуючи зміст статей 126 та 127 Повітряного кодексу України (далі – ПКУ) [3], можемо зробити висновок, що адміністративна відповідальність в галузі цивільної авіації – це різновид адміністративної відповідальності, яка настає за протиправні діяння у галузі цивільної авіації.

Обов'язковими умовами настання адміністративної відповідальності в галузі цивільної авіації є:

- 1) діяльність будь-якого суб'єкта у галузі цивільної авіації, прямо чи опосередковано пов'язана з використанням повітряного простору;
- 2) така діяльність суперечить чинному законодавству України;
- 3) за таку діяльність чинним законодавством України передбачені санкції.

Тепер зробимо спробу з'ясувати у чому ж полягає суть міжнародно-правового регулювання адміністративної відповідальності в галузі цивільної авіації в Україні.

Формально питання адміністративної відповідальності в галузі цивільної авіації в Україні регулюються статтями 111 «Порушення правил

безпеки польотів», 112 «Порушення правил поведінки на повітряному судні», 113 «Порушення правил міжнародних польотів», 120 «Порушення правил пожежної безпеки на залізничному, морському, річковому і повітряному транспорті», 135-1 «Підроблення проїзних квитків і знаків поштової оплати», 213 «Органи (посадові особи), уповноважені розглядати справи про адміністративні правопорушення», 217 «Повноваження посадових осіб, які розглядають справи про адміністративні правопорушення», 223 «Центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань нагляду та контролю за додержанням законодавства про пожежну і техногенну безпеку», 228 «Центральний орган виконавчої влади з питань цивільної авіації» та 246 «Порядок провадження в справах про адміністративні правопорушення» КУпАП.

На практиці питання адміністративної відповідальності в галузі цивільної авіації в Україні також регулюються п. 13 ч. 1 ст. 6 «Повноваження керівника уповноваженого органу з питань цивільної авіації», п. 8 ч. 2 ст. 10 «Забезпечення безпеки авіації», п. 8 ч. 1 ст. 16 «Державні інспектори та особи, уповноважені на проведення перевірок», ч. 3 ст. 19 «Відносини уповноваженого органу з питань цивільної авіації з правоохоронними органами», ч. 2 ст. 50 «Заборони та обмеження до власника свідоцтва», ч. 4 ст. 51 «Сертифікація і допуск авіаційного персоналу до авіаційної діяльності», ч. 12 ст. 100 «Обов'язки та відповідальність авіаційного перевізника», ст. 126 «Відповідальність за порушення законодавства в галузі цивільної авіації», ст. 127 «Фінансові санкції, що застосовуються до юридичних осіб – суб'єктів авіаційної діяльності», ст. 128 «Орган, уповноважений розглядати справи про правопорушення у галузі цивільної авіації», ст. 129 «Порядок накладення, оплати та стягнення штрафів за правопорушення в галузі цивільної авіації» та ст. 130 «Порядок оскарження постанови у справі про правопорушення у галузі цивільної авіації» ПКУ.

У ст. 9 Конституції України (далі – КУ) прямо зазначено, що: «Чинні міжнародні договори, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, є частиною національного законодавства України. Укладення міжнародних договорів, які суперечать Конституції України, можливе лише після внесення відповідних змін до Конституції України» [3].

Мабуть, найважливішим джерелом міжнародного повітряного права є Чиказька конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 року та 18 додатків до неї.

Відповідно до Чиказької конвенції про цивільну авіацію 1944 року була створена Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО (з англ. International Civil Aviation Organization, скорочено – ICAO), штаб-квартира якої розташована у місті Монреаль (Канада)).

ІКАО є спеціалізованою установою ООН, що займається організацією і координацією міжнародного співробітництва держав у всіх аспектах діяльності цивільної авіації. Учасниками ІКАО є близько 190 держав, у тому числі на основі правонаступництва й Україна (СРСР вступив до ІКАО 10 листопада 1970 року).

Крім того до джерел міжнародного повітряного права належать

багаточисельні двосторонні і багатосторонні угоди, що регулюють в основному регулярні міжнародні польоти цивільної авіації, що здійснюються з комерційною метою.

Відповідно до ст. 44 Чиказької конвенції та Статуту ІКАО організація сприяє розвитку міжнародної цивільної авіації, розробляючи рекомендації та стандарти щодо правил польотів, експлуатації літаків, сприяє безпеці польотів на міжнародних авіалініях. Держави-учасниці ІКАО відповідно до Статуту цієї організації повинні передавати їй копії всіх укладених ними угод з питань цивільної авіації та враховувати рекомендації цієї організації.

У рамках ІКАО підготовлено, зокрема, Гаазький протокол 1955 р., Гвадалахарську конвенцію 1961 р., Гватемальський протокол 1971 р. Як додаток до Чиказької конвенції ІКАО прийнято Міжнародні стандарти. У них, як і в інших рекомендаціях, визначено діяльність пілотів, екіпажів літаків, операторів служби повітряного руху і наземних екіпажів, регламентовано вимоги щодо літаків та їх устаткування, аеронавігаційних карт тощо.

Основною міжнародною угодою, яка визначає умови повітряних перевезень пасажирів і вантажів, є також Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, підписана у Варшаві 12 жовтня 1929 р. (далі – Варшавська конвенція 1929 р.). Ратифікована Україною 14 серпня 1959 р., вона набрала для неї чинності з 14 листопада 1959 р. Загалом Конвенцію підписали більше, ніж 100 держав. Варшавську конвенцію 1929 р. доповнив та змінив підписаний 28 вересня 1955 р. Гаазький протокол щодо зміни Варшавської конвенції 1929 р.

Національне законодавство України включає близько 245 нормативно-правових актів, найголовнішими з яких є: положення про використання повітряного простору України затверджені Постановою Кабінету міністрів України від 29 березня 2002 р. № 401, авіаційні правила України затверджені наказом Міністерства інфраструктури України від 25 жовтня 2012 р. № 636, Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI, закон України «Про державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» та багато інших.

Національне законодавство іноземних держав, як правило, також характеризується наявністю матеріально-правових норм. Таким є, наприклад, Закон Фінляндії "Про договір перевезення авіатранспортом" від 14 січня 1977 р. (зі змінами та доповненнями). Крім іншого, він регулює й застосування Варшавської конвенції 1929 р. Спеціальні колізійні норми для регулювання міжнародних повітряних перевезень не часто зустрічаються у внутрішньому законодавстві держав. Теорія і практика пропонують найрізноманітніші колізійні прив'язки. Так, у деяких європейських країнах (ФРН, Швейцарія) переважно застосовують закон перевізника. В англійській доктрині вважається, що слід застосовувати закон країни, звідки було розпочато політ. Для багатьох держав це означатиме застосування закону держави укладення договору. Можливим є використання закону національності повітряного судна (аналогічно морському праву).

Проте у вищезазначених міжнародно-правових актах не передбачено конкретних санкцій за їх порушення для конкретних суб'єктів у галузі

цивільної авіації, чия діяльність прямо чи опосередковано пов'язана з використанням повітряного простору.

Такі санкції передбачені у національному галузевому законодавстві країн, які і є суб'єктами що зобов'язалися виконувати вимоги зазначених вище міжнародних нормативно-правових актів.

Висновок.

Таким чином, можемо стверджувати, що адміністративна відповідальність в галузі цивільної авіації в Україні настає тільки у випадку вчинення протиправних діянь передбачених національним законодавством України (КУпАП, інших протиправних діянь прямо чи опосередковано пов'язаних з використанням повітряного простору і за які передбачена відповідальність ПКУ та іншими чинним галузевим нормативно-правовими актами України.

Отже, можемо зробити висновок, що міжнародно-правове регулювання адміністративної відповідальності в галузі цивільної авіації в Україні полягає в імплементації та використанні міжнародного законодавства у галузі цивільної авіації України та встановленні відповідних санкцій за їх недотримання.

Таке регулювання, хоча і має практичний характер, проте ставить багато теоретичних питань та завдань перед вітчизняною правовою наукою та національним законодавством України, зокрема:

- теоретичні питання про адміністративну відповідальність юридичної особи;
- питання про внесення змін та доповнень до КУпАП, ПКУ та інших національних нормативно-правових актів;
- питання про реформування та зміну повноважень органів і посадових осіб, яким чинним законодавством України надані повноваження щодо притягнення до адміністративної відповідальності у галузі цивільної авіації.

Список літератури

1. Кодекс України про адміністративні правопорушення [Електронний ресурс] // Відомості Верховної Ради Української РСР. – 1984. – № 51. – Ст.1122 – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/80731-10>.
2. Повітряний кодекс України [Електронний ресурс] // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49. – Ст.536. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>.
3. Конституція України [Електронний ресурс] // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст.141. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр>.
4. Чиказької конвенції про цивільну авіацію 1944 року [Електронний ресурс] // Міжнародний документ від 07.12.1944 Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_038.

ПРАВОВИЙ РЕЖИМ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ ТА ЙОГО ДЕЯКІ ПРОБЛЕМНІ АСПЕКТИ

Розглядається правовий режим повітряного простору України, який, окрім національного законодавства, регламентується також міждержавними договорами і міжнародними угодами та висвітлюються проблемні аспекти, що пов'язані з ліцензуванням і безпекою польотів.

Здобуття Україною державного суверенітету спрямувало її на шлях нових перспектив, нових можливостей, на шлях відкриття нових горизонтів у багатьох сферах життєдіяльності країни. Зокрема, розпочалася нова доба в історії та розвитку цивільної авіації України. Так, у жовтні 1992 року було створено державний орган регулювання авіаційної діяльності – Укрaviaція, що співпало з започаткуванням ринкових відносин в авіаційній галузі. З'явилася можливість прояву ініціативи, свобода для створення нових національних авіакомпаній різноманітних форм власності. Завдяки цьому авіації України вдалося уникнути абсолютного краху в умовах значного падіння обсягів перевезень на внутрішньому ринку, обмеженого правового поля для виконання міжнародних польотів. Особливу актуальність та необхідність змін підкреслює вибір Україною Європейської інтеграції. Тому, після 15 грудня 1999 року, Україна, ставши членом Європейської конференції цивільної авіації (ЄКЦА), розпочала послідовне реформування системи управління цивільною авіацією.

Організацію розробки нормативно-правової бази для регулювання діяльності у галузі цивільної авіації, державний контроль та нагляд за безпекою польотів, а також сприяння провадженню зовнішньоекономічної і міжнародно-правової діяльності цивільної авіації, на сьогодні, здійснює Державна авіаційна служба України, Положення якої затверджено Кабінетом Міністрів України.

Основною проблемою у сфері цивільної авіації нині є ліцензування авіаперевізників, правове регулювання якої, окрім Кодексу, здійснюється:

1. Законом України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» від 01.06.2000 р. №1775-III.

2. Постановою Кабінету Міністрів України від 29.11. 2000 р. №1755 «Про термін дії ліцензії на провадження певних видів господарської діяльності, розміри і порядок зарахування плати за її видачу».

3. Постановою Кабінету Міністрів України від 04.07. 2001 р. №756 «Про затвердження переліку документів, які додаються до заяви про видачу ліцензії для окремого виду господарської діяльності».

4. Наказом Укрaviaатрансу від 12.04.2002 р. №168 «Про затвердження Інструкції з проходження ліцензійних справ суб'єктів господарювання».

5. Правилами інформаційного забезпечення системи управління безпекою польотів повітряних суден цивільної авіації України, затверджені наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 19.03. 2009 р. №295.

Оскільки Україна є членом Європейської конференції цивільної авіації та Європейської організації по безпеці аеронавігації (Євроконтроль), це вимагає внесення деяких змін у законодавство України у сфері авіації. До нормативно-правових актів з питань аеронавігації належать:

1. Закон України «Про ратифікацію Протоколу, що консолідує Міжнародну конвенцію щодо співробітництва у галузі безпеки аеронавігації «Євроконтроль» з усіма змінами, укладену 13 грудня 1960 року.

Постанова ВРУ від 26.11.03 за №1338-I.

2. Закон України «Про приєднання України до Міжнародної конвенції щодо співробітництва у галузі безпеки аеронавігації «Євроконтроль».

Постанова ВРУ від 26.11.03 за №1339-IV.

3. Закон України «Про приєднання України до Багатосторонньої угоди про сплату маршрутних зборів».

Постанова ВРУ від 26.11.03 за №1341-IV.

4. Закон України «Про прийняття Протоколу про внесення змін та доповнень До Додаткового протоколу до Міжнародної конвенції щодо співробітництва у галузі безпеки аеронавігації «Євроконтроль».

Постанова ВРУ від 26.11.03 за №1342-IV.

5. Закон України «Про ратифікацію протоколів, що стосуються зміни Конвенції про міжнародну цивільну авіацію». Постанова ВРУ від 11 липня 2002 року №112-IV.

6. Положення про використання повітряного простору України. Постанова КМУ від 29.03.02 за №401.

7. Про затвердження Програми розвитку державної системи використання повітряного простору України на 2010-2014 роки. Постанова КМУ від 13.01.10 №44.

8. Про затвердження Правил сертифікації суб'єктів, що надають послуги з аеронавігаційного обслуговування (із змінами). Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 22.01.2007 №42, а також ціла низка інших наказів, протоколів, інструкцій тощо.

Що стосується наступної проблеми – безпеки польотів, то з метою створення організаційно-правових засад щодо забезпечення авіаційної безпеки та ефективності діяльності цивільної авіації у 2003 році прийнято Закон України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації». Нормативно-правовими актами з питань авіаційної безпеки є:

1. Зміни до постанови КМУ від 18.08. 1994 р. №566- ДСК «Про міжвідомчу комісію з питань врегулювання кризових ситуацій у разі вчинення актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації. Постанова КМУ від 02.12.96 №1450.

2. Тимчасові правила контролю з метою забезпечення безпеки цивільної авіації. Постанова КМУ від 02.08.95 №592 та ряд інших.

Варто наголосити на тому, що Україна перша серед країн СНД впровадила механізм Twinning – «Гармонізація законодавчих норм із нормами й стандартами ЄС у сфері цивільної авіації». Це є механізм трансформації й адаптації до вимог ЄС систем державного керування країн-кандидатів у члени ЄС. Він став допомогою в адаптації авіаційного законодавства України до вимог Європейського Союзу. Проект тривав з вересня 2007 року до червня 2009. Були розроблені детальний план дій щодо імплементації європейських

правил безпеки польотів, що включає графік імплементації та контрольні критерії, які дозволяють стежити за його впровадженням, а також опис перехідного періоду й перехідні положення. Основною метою проекту було прийняття й імплементація Загальних Авіаційних ПРАВИЛ (Joint Aviation Requirements (JARs).

Україна як суб'єкт міжнародного права здійснює повний та винятковий суверенітет над своїм повітряним простором. Правовий режим повітряного простору України регламентується національним законодавством: Законом України «Про Державний кордон України» від 4 листопада 1991 року, Повітряним кодексом України від 19.05. 2011 р. №3393-VI та міжнародними договорами.

Регулярні міжнародні польоти повітряних суден, під час яких повітряні судна перетинають державний кордон України та іншої держави, здійснюються на підставі міждержавних домовленостей і міжнародних угод.

Нерегулярні міжнародні польоти можуть виконуватися за спеціальними дозволами, порядок видачі яких визначається органом державного регулювання діяльності авіації і погоджується з митними органами України.

Міжнародні польоти у повітряному просторі України виконуються на підставі нормативних актів і правил, що встановлюються органом державного регулювання діяльності авіації України і включаються до збірників аеронавігаційної інформації.

Виконання польотів повітряних суден у повітряному просторі України регламентується Правилами польотів у повітряному просторі України, які поширюються на всіх користувачів повітряного простору України.

Отже, до нормативно-правових актів регулюючих організацію та діяльність цивільної авіації України належить як і низка законів України, так і указів Президента, постанов КМУ, наказів Міністерства транспорту, документів ІКАО. Окрім ухваленого нового Повітряного кодексу України постійно виходить багато нових наказів і розпоряджень, що також здійснюють регулювання цивільної авіації України.

Література:

1. Буткевич В.Г., Мицик В.В., Задорожний О.В. Міжнародне право. Основи теорії. – К. : Либідь, 2004. – 800 с.
2. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. №3393-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1/rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=3393-17>.
3. Правове регулювання діяльності авіаційних підприємств у галузі цивільної авіації України. [Електронний ресурс]. Режим доступу: http://www.rusnauka.com/25_NPM_2009/Pravo/5106.doc/htm.
4. Державна авіаційна служба України. [Електронний ресурс]. Режим доступу: http://www.avia.gov.ua/dokuments/derzh_ukr/23103.html.
5. Про схвалення Концепції Державної цільової програми розвитку аеропортів до 2020 р. Розпорядження КМУ №506-р від 5 березня 2008 р. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://zakon1/rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=506-2008-%FO>.

Ю.Л. Юринець, к.ю.н., доц.
(Національний авіаційний університет, Україна, м. Київ)

АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РЕЖИМУ БЕЗПЕКИ В ЦИВІЛЬНІЙ АВІАЦІЇ

Розглянуті адміністративно-правові засади забезпечення режиму безпеки в цивільній авіації. Розглянута система повноважень органів публічного адміністрування у сфері безпеки в цивільній авіації.

Цивільна авіація є складовою частиною єдиної транспортної системи України. Роль цивільної авіації в загальному транспортному комплексі визначається її можливістю забезпечити набагато більшу порівняно з іншими видами транспорту швидкість перевезень пасажирів, вантажів та пошти, що особливо виявляється під час виконання перевезень на великі відстані. Забезпечення надійного транспортного зв'язку між населеними пунктами, аеропортами, вантажними терміналами тощо вимагає чіткої координації роботи цивільної авіації з суміжними видами транспорту. Враховуючи розвинуту мережу аеропортів та аеродромів і водночас відсутність швидкісних трас наземних видів транспорту, цивільна авіація в межах України може бути достатньо конкурентоспроможною на ринку пасажирських перевезень [1, 2].

Україна як держава, що приєдналася до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (ІКАО), несе відповідальність за виконання міжнародних зобов'язань, що випливають із цієї Конвенції, та за гарантії і створення умов безпеки для суспільства, захисту інтересів під час провадження діяльності в галузі цивільної авіації та використання повітряного простору України (ч. 1 ст. 4 Повітряного кодексу України). Забезпечення безпеки цивільної авіації – комплексний процес, який, згідно ч. 1 ст. 10 Повітряного кодексу України, складається з забезпечення безпеки польотів, забезпечення авіаційної безпеки, забезпечення екологічної безпеки, забезпечення економічної та інформаційної безпеки.

Є абсолютно очевидним, що забезпечення вирішення такого комплексу робіт не під силу будь-яким приватним структурам. Тому це питання вирішується державними органами. Згідно преамбули Повітряного кодексу України, Державне регулювання діяльності в галузі авіації та використання повітряного простору України спрямоване на гарантування безпеки авіації, забезпечення інтересів держави, національної безпеки та потреб суспільства і економіки у повітряних перевезеннях та авіаційних роботах. Участь Держави у цих відносинах свідчить про публічно-правовий характер даних відносин, а відтак – є об'єктом адміністративно-правового регулювання. Адміністративно-правові функції у сфері безпеки цивільної авіації реалізують Президент України, Кабінет Міністрів України, центральний орган виконавчої влади з питань цивільної авіації – Уповноважений органом в галузі цивільної авіації, який утворюється та статус якого визначається Президентом України.

Згідно ч. 2 ст. 10 Повітряного кодексу України, з метою забезпечення

безпеки цивільної авіації уповноважений орган з питань цивільної авіації здійснює комплекс заходів, спрямованих на запобігання виникненню авіаційних подій, шляхом: 1) встановлення критеріїв безпеки авіації; 2) встановлення необхідного рівня безпеки авіації; 3) здійснення аналізу та визначення існуючого рівня безпеки авіації; 4) проведення планових та позапланових перевірок, інспектування суб'єктів та об'єктів авіаційної діяльності; 5) встановлення строків і здійснення контролю за проведенням коригуючих дій суб'єктами авіаційної діяльності; 6) заборони, скасування, тимчасового припинення або зміни виконання будь-яких видів польотів і авіаційної діяльності у разі виявлення загрози безпеці авіації або їх невідповідності встановленим стандартам і авіаційним правилам України; 7) анулювання, тимчасового припинення дії сертифікатів, свідоцтв, ліцензій, дозволів, обмеження прав, наданих цими документами, скасування погодження кандидатур згідно з частиною десятою цієї статті; 8) накладення штрафів та вжиття інших заходів щодо забезпечення безпеки авіації.

З метою забезпечення безпеки цивільної авіації уповноважений орган з питань цивільної авіації, зокрема: а) встановлює обмеження на експлуатацію повітряних суден; б) встановлює обмеження або заборону щодо вчинення певних дій суб'єктами авіаційної діяльності або зобов'язати їх вчиняти певні дії відповідно до авіаційних правил України; в) встановлює обмеження або заборону на польоти іноземних авіаперевізників на підставі результатів перевірок повітряних суден таких авіаперевізників у разі їх невідповідності стандартам Міжнародної організації цивільної авіації; г) вживає необхідних заходів для забезпечення безпеки польотів та льотної придатності відповідних повітряних суден шляхом: 1) заборони експлуатації екземплярів або типу виробів авіаційної техніки, компонентів та обладнання; 2) прийняття відповідальності на себе за виконання зазначених функцій; 3) визначення відповідальної організації за виконання таких функцій.

Згідно ст. 11 Повітряного кодексу України, нормативно-правове регулювання у сфері цивільної авіації здійснюється шляхом прийняття в установленому порядку нормативно-правових актів та прийняття уповноваженим органом з питань цивільної авіації авіаційних правил України, що регулюють діяльність цивільної авіації та використання повітряного простору України. Центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, приймає нормативно-правові акти, спрямовані на формування державної політики у сфері цивільної авіації, крім авіаційних правил України, визначених частиною п'ятою цієї статті. Авіаційні правила України підлягають обов'язковому виконанню всіма юридичними та фізичними особами на території України та суб'єктами авіаційної діяльності України за її межами. Авіаційні правила України розробляються відповідно до стандартів і рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації, нормативних актів Міжнародної асоціації повітряного транспорту, Європейської організації з безпеки аеронавігації (Євроконтролю), інших міжнародних авіаційних організацій та з урахуванням законодавства Європейського Союзу у галузі цивільної авіації.

Авіаційні правила України встановлюють: а) види, форми сертифікатів

та інших документів, що видаються уповноваженим органом з питань цивільної авіації; б) строки дії зазначених документів; в) детальний порядок та умови отримання, анулювання, припинення дії та відмови, у тому числі щодо видачі зазначених документів; г) вимоги до суб'єктів та об'єктів авіаційної діяльності, наявності у суб'єктів авіаційної діяльності систем управління безпекою польотів та систем управління якістю; д) правила та порядок виконання польотів; е) правила та порядок аеронавігаційного обслуговування; є) правила, порядок, обсяг і критерії оцінки, проведення перевірок, інспектування та аудиту, їх види, прийнятні методи визначення відповідності.

Згідно ч. 1 ст. 13 Повітряного кодексу України, сертифікат на відповідність вимогам авіаційних правил України повинні отримати підприємства та організації, які в галузі цивільної авіації здійснюють: 1) розроблення цивільної авіаційної техніки і змін до неї з метою схвалення типової конструкції та серійне виробництво авіаційної техніки схваленої конструкції; 2) технічне обслуговування авіаційної техніки; 3) управління підтриманням льотної придатності; 4) експлуатацію повітряних суден; 5) навчання авіаційного персоналу та персоналу, діяльність якого стосується забезпечення авіаційної безпеки, персоналу з наземного обслуговування; 6) наземне обслуговування; 7) надання послуг з аеронавігаційного обслуговування; 8) захист цивільної авіації від актів незаконного втручання; 9) інші види діяльності, передбачені законодавством, у тому числі авіаційними правилами України.

Згідно ч. 1 ст. 15 Повітряного кодексу України, безпосередньо сертифікаційні перевірки, контроль та інспектування від імені держави здійснюють державні інспектори та особи, уповноважені на проведення перевірок.

Згідно ч. 1 ст. 16 Повітряного кодексу України, Державні інспектори та особи, уповноважені на проведення перевірок, на підставі службового посвідчення та спеціального завдання на проведення перевірки мають право: 1) доступу до всіх приміщень і об'єктів, що стосуються мети перевірки, підприємства, організації чи установи, в яких проводиться перевірка; 2) проводити перевірку будь-якого повітряного судна, аеропорту, аеродрому чи обладнання, діяльності служб та організацій, що перебувають у межах аеродрому, аеропорту або використовуються для провадження діяльності у сфері цивільної авіації; 3) доступу до матеріалів, документів і будь-якої іншої інформації, необхідної для проведення перевірки, а також знімати з матеріалів і документів копії, крім копій з інформації, що є конфіденційною або має статус комерційної таємниці згідно із законом; 4) вчиняти контрольно-вимірювальні дії, перевіряти повітряні судна чи обладнання, що використовуються для провадження авіаційної діяльності; 5) на підставі письмового рішення (звіту про перевірку) не допускати до подальшої експлуатації будь-яке повітряне судно, технічний стан якого є незадовільним або не відповідає встановленим вимогам, а також під час користування повітряним судном особами без відповідних повноважень; 6) не допускати до подальшої експлуатації або отримання на зберігання обладнання у незадовільному технічному стані, призначене для провадження авіаційної

діяльності, чи обладнання, що використовується особами без відповідних повноважень; 7) перебувати на борту повітряного судна під час виконання польотів згідно із завданням на перевірку та за умови внесення до завдання на політ; 8) складати протоколи та розглядати справи про адміністративні правопорушення і застосовувати фінансові санкції.

Згідно ч. 6 ст. 10 Повітряного кодексу України, з метою забезпечення безпеки польотів, експлуатант комерційної авіації повинен забезпечити фінансову спроможність у відповідності до авіаційних правил України. Отже, здійснення авіаційних перевезень підприємством – потенційним банкрутом, як це відбувається з авіакомпанією «Аеросвіт», несумісне не тільки з точки зору виконання зобов'язань перед пасажирами і вантажовідправниками, але й з точки зору забезпечення безпеки польотів.

З метою сприяння забезпеченню координації діяльності центральних та місцевих органів виконавчої влади, інших установ та організацій, які беруть участь у виконанні Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації, Постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2012 р. № 938 створено Міжвідомчу комісію з авіаційної безпеки цивільної авіації.

Комісія відповідно до покладених на неї завдань: 1) проводить аналіз стану справ у процесі реалізації державної політики з питань авіаційної безпеки; 2) розглядає пропозиції центральних та місцевих органів виконавчої влади з питань удосконалення заходів щодо боротьби з актами незаконного втручання в діяльність цивільної авіації; 3) бере участь у підготовці пропозицій щодо включення до складу екіпажу повітряного судна озброєних спеціально підготовлених працівників правоохоронних органів на невизначений або певний час залежно від рівня загрози; 4) вивчає пропозиції аеропортових комітетів та рад авіакомпаній з авіаційної безпеки щодо захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання; 5) бере участь у розробленні проєктів нормативно-правових актів з питань, що належать до її компетенції; 6) подає Кабінетові Міністрів України розроблені за результатами своєї роботи рекомендації та пропозиції.

Висновки

В Україні створена розгалужена система державних органів, механізмів державного контролю і впливу з метою забезпечення режиму безпеки в цивільній авіації. Система відповідає вимогам ІКАО.

Список літератури

1. Висоцька Т.Є. Напрями вдосконалення державної політики забезпечення безпеки польотів повітряних суден цивільної авіації / Т.Є. Висоцька // Державне управління: удосконалення та розвиток. – 2012. – № 11. – Електронне наукове фахове видання. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.dy.nayka.com.ua/index.php?operation=1&iid=510>
2. Бордунов В.Д. Международное воздушное право. Учебное пособие. – М.: НОУВКІШ «Авиабизнес»; изд-во «Научная книга», 2006. – 464 с. – ISBN 978-5-94935-124-6

*С.Г. Головки, к.і.н., доцент, М.В. Роцук, І.А. Коцюрба
(Національний авіаційний університет, Україна, м. Київ)*

ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПОВІТРЯНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ КРИЗЬ ПРИЗМУ МІЖНАРОДНИХ СТАНДАРТІВ

У доповіді розглядаються окремі аспекти правового регулювання повітряних перевезень в Україні, аналізуються міжнародні стандарти правового регулювання, а також їх імплементація в національне законодавство.

Процес переходу України до розвинутої ринкової економіки зумовив гостру потребу у створенні сприятливої правової бази для розвитку нашої держави у сфері повітряних перевезень. У сучасному українському суспільстві, яке поступово виходить із кризового стану на шлях стабілізації, особливе значення надається транспортній сфері, зокрема міжнародним повітряним перевезенням. Сфера перевезення повітряним транспортом є одна із найпоширеніших, і тому норми національного законодавства мають відповідати міжнародним стандартам у сфері перевезень. Серед джерел регулювання повітряних перевезень можна вказати на Цивільний і Господарський кодекси України, міжнародно-правові акти, двосторонні міжнародні угоди про повітряне сполучення; до спеціальних джерел – Повітряний кодекс України, Правила повітряних перевезень вантажів та інші підзаконні нормативні акти, що регулюють повітряні вантажні перевезення. Договір перевезення вантажу повітряним транспортом також є джерелом правового регулювання повітряних перевезень. Систематизація джерел їх регулювання дозволяє простежити тенденції зближення вітчизняного і міжнародного законодавства у сфері повітряних перевезень. Тому уніфікації норм національного законодавства і міжнародних конвенцій та інших угод, які регулюють повітряні перевезення, відіграють важливу роль у регулюванні такого виду перевезень [1, с. 203].

Серед тенденцій розвитку правового регулювання у сфері повітряних вантажних перевезень, як зазначає І. Безлюдько, є поглиблення співпраці заради інтеграції України у Європейське і світове співтовариство у галузі правового регулювання вантажних повітряних перевезень, приведення у відповідність норм міжнародних багатосторонніх конвенцій і норм чинного законодавства України стосовно меж відповідальності перевізника, перспективи укладення двох- і багатосторонніх угод про повітряне сполучення з країнами, з якими такі угоди ще не укладені тощо. З метою прискорення розвитку транспортної системи, її інтеграції в європейську та світову транспортні системи в Україні необхідно ратифікувати міжнародні конвенції та укладати договори в сфері перевезень. Необхідно зазначити, що міжнародні повітряні перевезення регулюються відповідними конвенціями та багатосторонніми договорами [2, с. 12]. Ефективне регулювання повітряних перевезень стало можливим завдяки діяльності міжнародних організацій. Однією з перших була створена Міжнародна авіатранспортна асоціація (1919 р.). На початку 40-х років до неї входили найбільші авіакомпанії США та

Європи. У 1945 р. асоціацію реорганізовано й прийнято її новий Статут. Вона об'єднала провідні авіакомпанії Європи, США, Азії, Австралії. Вона повинна була сприяти розвитку безпечного, регулярного та економічно вигідного для держав авіасполучення. З цією метою нею було прийнято єдині умови перевезень (1927 р.), форми квитків, багажних квитанцій, накладних (1929 р.), умови перевезення пасажирів і багажу (1954 р.) та ін [1]. Створення у 1944 р. міжурядової спеціалізованої установи – Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), яка почала функціонувати у 1947 р., – призвело до об'єднання зусиль з урегулювання повітряних перевезень понад 160 країн світу. У рамках ІКАО розробляються проекти міжнародних конвенцій. Було підготовлено Гаазький протокол 1955 р., Гвадалахарську конвенцію 1961 р., Гватемальський протокол 1971 р. Важливе значення має Чиказька конвенція 1944 року. Вона встановила, що регулярне здійснення повітряних перевезень в іншу країну неможливе без спеціального дозволу тієї країни. Завдяки укладенню Чиказької конвенції склалася практика укладання двосторонніх угод про контроль за повітряними перевезеннями. 12 жовтня 1929 р. підписана Варшавська конвенція про уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень. Вона є основною міжнародною угодою, яка визначає умови повітряних перевезень пасажирів і вантажів. В Україні при здійсненні авіаперевезень керуються багатосторонніми, двосторонніми договорами про повітряне обслуговування, а також Повітряним кодексом, у якому вказано, що регулярні міжнародні польоти повітряних суден, під час яких повітряні судна перетинають державний кордон України та іншої держави, здійснюються на підставі міждержавних домовленостей і міжнародних угод. Нерегулярні міжнародні польоти можуть виконуватися за спеціальними дозволами. Згідно з нормами Варшавської конвенції, договір перевезення оформляється складанням проїзного квитка – для пасажирів, багажні квитанції – для багажу, авіа накладної – для вантажу. Авіанакладна складається у трьох оригінальних екземплярах. Перший екземпляр, призначений для перевізника, та другий – для вантажоодержувача (супроводжує вантаж), підписує вантажовідправник. Третій екземпляр підписує перевізник. Його вручають вантажовідправнику після прийняття вантажу до перевезення. Вантажовідправник повинен подати в разі вимоги й інші документи чи інформацію. Якщо ці вимоги не виконані, відправник відповідає перед перевізником за будь-яку шкоду, що виникла внаслідок неподання ним документів чи інформації. Якщо перевізник готує документ на прохання вантажовідправника, він зобов'язаний це зробити як його агент. Таким чином, накладна і вказані у неї відомості є достатнім доказом укладення договору. Для правового регулювання повітряних перевезень важливу роль відіграє також законодавче визначення самих понять, що розкривають суть повітряних перевезень. Так, наприклад, повітряний перевізник – центральний суб'єкт відносин перевезення. Повітряним перевізником визнається будь-яка юридична чи фізична особа, яка виконує повітряні перевезення і має права експлуатанта авіаційної техніки. Стосовно іноземних повітряних перевізників визнаються права експлуатанта за документами, які видані компетентним органом відповідної зарубіжної держави і відповідають вимогам міжнародних договорів та угод, учасницею яких є Україна [3, с. 102].

Згідно з Постановою Кабінету Міністрів України “Про затвердження Положення про національного повітряного перевізника” (15.11.1996 р.)

передбачено перевізника із спеціальним статусом – національного повітряного перевізника. Запровадження для авіаційних підприємств статусу національного повітряного перевізника передбачає створення умов для поліпшення транспортних зв'язків України з іншими державами та підвищення конкурентоспроможності вітчизняних авіапідприємств на міжнародному ринку транспортних послуг. Статус національного повітряного перевізника підприємству надається за умов: воно є юридичною особою згідно із законодавством України і основним видом його діяльності є авіаційні перевезення; більш як 50% належного йому майна перебуває у державній власності; діяльність підприємства повністю відповідає вимогам Повітряного кодексу України; повітряні судна, які експлуатуються ним на повітряних трасах, відповідають міжнародним технічним вимогам; підприємство має власний сертифікат експлуатанта, товарний знак, трилітерний код ІКАО, телефонну позначку та власну перевізну документацію; протягом останніх трьох років не має вагомих порушень щодо виконання польотів згідно з офіційними повідомленнями. Надання авіаційному підприємству статусу національного повітряного перевізника здійснюється на конкурсних засадах за поданням відповідного міністерства на підставі рішення Кабінету Міністрів України. Національний повітряний перевізник зобов'язаний забезпечувати: першочергове виконання обов'язків, що випливають із міжнародних договорів України, замовлень та окремих завдань Кабінету Міністрів України на повітряні перевезення; належний рівень безпеки польотів, авіаційної та екологічної безпеки, регулярності польотів та культури обслуговування. Авіаційне підприємство, якому надано статус національного повітряного перевізника, може бути позбавлене цього статусу у разі недодержання ним вимог.

Повітряні перевезення виконуються на підставі договору. Кожний договір повітряного перевезення та його умови посвідчуються документом на перевезення, який видається авіаційним підприємством або уповноваженими ним організаціями чи особами (агентами). Документами на перевезення є: квиток – при перевезенні пасажирів; багажна квитанція – при перевезенні речей пасажирів як багажу; відповідні документи – при перевезенні вантажу, пошти та інших предметів. Форми документів на перевезення та правила їх застосування встановлюються Укравіатрансом. Авіаційні перевезення поділяються на внутрішні перевезення та міжнародні перевезення. Внутрішні перевезення – це перевезення, при яких пункт відправлення і пункт призначення розташовані на території однієї держави і перевезення не передбачає зупинки на території іншої держави. Міжнародні перевезення – це перевезення, здійснюване відповідно до договору міжнародного повітряного перевезення, при якому пункт відправлення і пункт призначення незалежно від наявності перевантаження або перерви в перевезенні розташовані: на території двох держав, на території тієї самої держави, якщо передбачена зупинка на території іншої держави. Окремо визначається так зване змішане перевезення – перевезення пасажирів, багажу або вантажу, здійснюване перевізниками різних видів транспорту. Особливий вид перевезення – чартерне повітряне перевезення – виконується на підставі договору чартеру, за яким одна сторона зобов'язується надати іншій стороні за плату всю місткість одного чи кількох повітряних суден на один або кілька рейсів для повітряного перевезення пасажирів, багажу, вантажу і пошти або для іншої мети, якщо це не суперечить

чинному законодавству України [4, с. 156]. Договір перевезення пасажирів та багажу посвідчується квитком встановленого зразка, який підтверджує укладення договору перевезення і містить істотні умови перевезення. Такий договір посвідчується вантажною авіаційною накладною, яка підтверджує укладення договору повітряного перевезення вантажу між перевізником і відправником, умови перевезення і прийняття вантажу перевізником. Умови договору, що містяться у вантажній накладній, являють собою короткий виклад основних положень щодо перевезення. Вантажна накладна складається і підписується відправником і вручається перевізнику разом із вантажем. У міжнародних перевезеннях правилами висуваються додаткові вимоги, зокрема ввезення, вивіз або транзит вантажу повинні бути дозволені законами і правилами країни, на територію, із території або через територію якої здійснюється перевезення. Питання міжнародних перевезень регулюється Конвенцією для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень (Монреаль, 28.05. 1999 р.), Наказом Мінітрансу № 793 від 14.10.03 “Про затвердження Правил повітряних перевезень вантажів”, Наказом Мінітрансу № 568 від 25.07.03 “Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу” та іншими нормативними актами.

Отже, зазначені конвенції та договори створюють відповідну правову базу для міжнародних перевезень. Країни-учасниці ІКАО відповідно до її Статуту повинні передавати їй копії всіх укладених ними угод, договорів, конвенцій з питань цивільної авіації; мають враховувати її рекомендації. З метою організації повітряних польотів цивільних літаків однієї держави над територією іншої укладаються спеціальні двосторонні й багатосторонні угоди. В них підтверджується право на експлуатацію відповідної повітряної лінії, встановлюється розклад і визначаються тарифи, закріплюються положення про забезпечення безпеки польотів, дії законодавства і різних правил, порядок ведення переговорів у разі виникнення спорів щодо тлумачення і застосування угоди. Таким чином, під міжнародним транспортним правом слід розуміти систему міжнародно-правових принципів і норм, які регулюють відносини, що виникають у процесі використання різних видів транспорту у сфері міжнародного економічного співробітництва.

Список літератури

1. *Опришко В.Ф.* Міжнародне економічне право: підручн. / В.Ф. Опришко. – К. : КНЕУ, 2003. – 311 с.
2. *Безлюдько І.О.* Договір перевезення вантажу повітряним транспортом за цивільним правом України: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / І.О. Безлюдько. – К., 2005. – 20 с.
3. *Бордунов В.Д.* Международное воздушное право: учебн. / В.Д. Бордунов. – М.: Авиабизнес, 2007. – 464 с.
4. *Малєєв Ю.М.* Міжнародне повітряне право: Питання теорії та практики / Ю.М. Малєєв. – М., 2002. – 215 с.

О.М. Акмалдінова, к.ф.н., проф.,
О.О. Письменна, к.ф.н., проф.,
(Національний авіаційний університет, Україна, м. Київ)

МЕТОДИЧНІ АСПЕКТИ ПІДГОТОВКИ ПЕРЕКЛАДАЧІВ-РЕФЕРЕНТІВ АВІАЦІЙНИХ СПЕЦІАЛЬНОСТЕЙ

У статті розглянуто наукові та методичні аспекти навчання термінологічної лексики, розвитку навичок практичної перекладацької та науково-інформаційної діяльності, культури читання англомовної фахової літератури, усного і письмового мовлення, ділового професійного спілкування в контексті мовної підготовки авіаційних спеціалістів.

Практичні конкретні цілі мовної підготовки фахівця з технічного перекладу безпосередньо пов'язані з розробкою наукових і методичних аспектів **навчання термінологічної лексики** та виділення термінологічних мінімумів з терміносистем авіаційних спеціальностей. Формуванню професійно-орієнтованого лексикону перекладача технічної літератури, а також фахівця зі знанням іноземної мови сприяє систематизація термінологічної лексики в курсі навчання іноземним мовам у вузі, що включає визначення базового мінімуму терміноодиноць: (1) загальнонаукових, (2) за широким профілем фахівця та (3) вузькоспеціальних. В процесі роботи з термінологією відпрацьовуються навчальні словники відповідно до релевантних лексико-семантичних мікрополів. Термінологічні мікросистеми, подані у вигляді тематичних лексико-семантичних груп, включають базові терміни і термінологізовані слова і словосполучення та їх похідні, утворені на базі основних моделей словотворення даної галузевої терміносистеми. Інтенсифікація роботи над лексикою методом групування лексики за тематичним принципом створює можливість для повторення і закріплення недостатньо засвоєної лексики, полегшує систематизацію матеріалу, розвиває асоціативну пам'ять, дозволяє здійснювати цілеспрямований і свідомий контроль та активізацію мовного матеріалу. Лінгвістичним матеріалом служать спеціальна навчальна література, керівні документи міжнародних організацій цивільної авіації, матеріали зі стандартизації, патентна документація, профільна періодична література, тематичні та галузеві словники тощо.

Лексикографічна робота є невід'ємною частиною процесу викладання іноземної мови фахівцям авіаційної галузі. У навчальній та професійній практиці гідне місце займають словники різних типів і спрямованості: тлумачні, перекладні, фразеологічні, тематичні, країнознавчі, етимологічні, словники синонімів, словники комбінаторної сполучуваності, термінологічні політехнічні словники, галузеві словники, словники найбільш вживаних слів, тезауруси, вокабуляри спеціального призначення, алфавітно-тематичні словники, глосарії, словнички-мінімуми тощо.

При навчанні всім підвидам мовної діяльності зазвичай ставиться загальне завдання **розвитку культури читання**, грамотної мовної й немовної поведінки на основі здобутої професійно значимої інформації для розширення можливостей професійного росту. Такі можливості реалізуються лише при цілеспрямованому читанні, коли зміст тексту й проблемних ситуацій, представлених у ньому та зміст текстових завдань узгоджуються зі змістом професійної діяльності. Отже, починаючи роботу з професійним або науково-технічним текстом певного профілю, потрібно чітко визначити мету читання, від чого буде залежати глибина та обсяг здобутої інформації, а також швидкість читання. Для того, щоб навчитися оперативно та ефективно орієнтуватися в будь-якому тексті, необхідно оволодіти чотирма основними видами читання: оглядовим, пошуковим, ознайомлювальним та студійним. Метою читання є безпосереднє розуміння тексту, неускладнене сприйняття образів, семантичних одиниць, граматичних форм, виділення ключових слів, виділення основної думки уривка (абзацу), складання плану прочитаного та інші завдання. Звичайно, дуже важливим є (і цього, безумовно, варто домагатися) засвоєння основних моделей мови й відпрацювання їх в усному мовленні, однак не менш важливо, аби паралельно цьому студент набував навичок уважного читання та знаходження і розуміння таких моделей.

Результативність навчання на практичних заняттях з іноземної мови перекладу науково-технічної літератури великою мірою залежить від набуття студентами вміння самостійно і плідно користуватися джерелами інформації, знання основних прийомів та правил розумової діяльності при **реферуванні, анотуванні, перекладі** іншомовного тексту, раціональної системи організації викладачем навчально-методичного матеріалу та інших факторів. Ефективна допомога викладача передбачає зокрема формулювання для студента послідовності дій і завдань у навчальній роботі у вигляді завдань-інструкцій, що сприяють свідомому системному підходу і науковій організації тренування і закріплення навичок **практичної перекладацької і науково-інформаційної роботи**. Алгоритм дій для роботи над письмовим перекладом характеризується певною логічною послідовністю, яка відповідає загальним правилам перекладу і згідно з ними складається з етапів сприймання, розуміння та відтворення текстового матеріалу рідною мовою на основі аналітичної роботи. Такий алгоритм перекладацької роботи включає **аналітичну роботу з граматичними структурами**: розмітку тексту з визначенням та перекладом важких для перекладу граматичних явищ, конструкцій, форм (наприклад, визначення груп підмет-присудок; ідентифікація на базі аналізу близького оточення однакових у написанні форм, таких як третя особа дієслова в однині та іменник у множині; переклад форм дієслова у випадках узгодження часів; омонімія форм дієприкметника минулого часу та дієслова у минулому часі; функції займенників; переклад конструкцій з безособовими формами дієслова тощо); розвиток навичок знаходження ключової лексики, елімінації вторинної інформації, складання плану та інші форми компресії та відтворення змісту. Висновок про домінуючу роль лексичних проблем у професійному науково-технічному перекладі є загальновідомим. Саме лексика представляє особливі труднощі для перекладача-професіонала, саме у сфері лексики

зустрічається найбільше перекладацьких помилок. Тому важливою складовою навчання перекладу є **виявлення важкої для перекладу лексики** (наприклад, ідіом, фразових дієслів, полісемантичної лексики, загальноновживаних слів у науково-технічних текстах, неологізмів, запозичень, скорочень, слів-гібридів, акронімів тощо. Знайомство з деякими глибинними мовними процесами, такими, як способи утворення термінологічних інновацій, процеси конверсії, словоскладання при утворенні нової термінології, труднощі знаходження перекладацьких еквівалентів нової термінологічної лексики, теж має бути компонентом вдумливої роботи з текстом. Термінологізація загальнолітературних слів у загальнонаукових та авіаційних текстах - окрема перекладацька проблема. Багато слів загальнолітературної лексики, що характеризують світ людини, його емоційні стани і тому подібне, в мові науково-технічної літератури служать засобом характеристики стану пристроїв, систем і процесів, використовуваних у науково-технічній діяльності людини. Словники дуже часто не відображають такі значення або термінологічні новоутворення, термінологізовані словосполучення. Тому особливу увагу слід приділяти вмінню знаходити правильні значення слів за контекстом і зовнішніми ознаками, ролі мовної здогадки. **Практичне виконання перекладу** включає використання певних прийомів (нульовий або частковий переклад, розширення, звуження, конверсія, функціональна заміна, перестановка тощо) згідно з нормами рідної мови.

Усне мовлення (говоріння, аудіювання) зазвичай має більш високий ступінь уживаності, однак роль письмової мови у сучасному світі зростає. Особливе місце серед сучасних вимог до інженерів, економістів, менеджерів, наукових співробітників займає **володіння продуктивним письмом**, Комп'ютеризація виробництва й обслуговування, підключення до міжнародних інформаційних систем потребує від випускників технічних вузів уміння розуміти і складати технічну документацію, здійснювати ділове листування відповідно до міжнародних норм і стандартів, реферувати власну науково-технічну інформацію або інформацію, що надходить. Крім того, у сучасному суспільстві спостерігається швидкий розвиток варіанту усного мовлення, який спирається на письмову мову, - так званої озвученої письмової мови. Форми письмової комунікації у сучасному світі змінюються: нові електронні способи доставки інформації включають електронну пошту, web-пошук, використання текстового редактора при підготовці матеріалів у письмовій формі, змінюється і роль викладача у зв'язку з надбанням студентами навичок навчання за допомогою комп'ютерних технологій, інтерактивних форм взаємного навчання.

З розширенням науково-технічних і комерційних зв'язків на рівні підприємств і організацій ділове спілкування іноземною мовою стало компонентом професійної діяльності фахівців в галузі цивільної авіації. Багато вишів, серед яких і НАУ, вважали за необхідне ввести курс іноземної мови в сфері **ділового професійного спілкування**, який має за мету сприяти покращенню та полегшенню професійної роботи в практиці усного та письмового перекладу ділової документації та літератури. Навчальні

матеріали містять лексику договорів, документації, переговорів, кореспонденції й інших ділових документів, діловодства, ведення телефонних розмов, лексику ділової активності організації, фінансової звітності, комерційних контактів підприємств цивільної авіації, тексти ділової спрямованості тощо. Викладання ділової і професійної мови відповідає вимозі програми «навчання протягом усього життя», що стала одним з пріоритетів болонського процесу, а також критерію визначення рівня підготовки фахівця з дипломом, MBA (майстер ділового адміністрування).

У немовному ВНЗ при навчанні іноземних мов можливості введення **країнознавчої лексики** часто не використовуються повною мірою при тому, що усні опитування, письмові вправи свідчать про те, що загальний рівень поінформованості студентів про країну, мова якої вивчається, вкрай низький. Відсутність уніфікованих рекомендацій щодо доцільності і обсягу охоплення навчальним матеріалом країнознавчих і лінгвокраїнознавчих аспектів потребує від викладача додаткових багатопланових зусиль з добору, підготовки і тиражування релевантних матеріалів. Перелік країнознавчих явищ, національно-специфічних лексем і стійких словосполучуваних комплексів комунікативного й освітньо-виховного характеру, робота з ними мають бути включені до країнознавчо орієнтованих навчальних матеріалів, словників, довідників і вокабулярів з іноземної мови. Частина цієї інформації може бути представлена в текстах, інша частина – у вигляді роздавального матеріалу (карти, фотографії, митні декларації, транспортні документи, слайди тощо). **Робота з мовою засобів масової інформації**, що проводиться на заняттях, цілком побудована на донесенні до студента країнознавчої інформації, закріпленні та контролі її засвоєння в творчих вправах. Однак можливості використання лінгвокраїнознавства при навчанні іноземних мов набагато ширше. Багато чого ще має бути зробленим в цьому напрямку для системного й уніфікованого підходу, наприклад, створення країнознавчо орієнтованих довідників, навчальних словників і вокабулярів. Розвиток особи в гармонії із загальнолюдською культурою залежить від рівня освоєння базової гуманітарної культури. Цією закономірністю зумовлений культурологічний підхід до відбору змісту освіти.

Висновки

Завдання освіти полягає не стільки в тому, щоб передати накопичені людством знання, скільки в тому, щоб збудити потребу в поповненні знань, навчити вчитися. Результатами освітнього процесу є подальша поведінка, діяльність, спосіб життя людини. До того ж, створення на аудиторних практичних заняттях з іноземної мови атмосфери співпраці, взаємодопомоги, дружньої взаємодії сприяє розкриттю творчого потенціалу кожного студента, допомагає створенню колектива, в якому знімається, нерішучість при професійній роботі, почуття сорому, незручності через допущені помилки; зростає мотивація та, у свою чергу, підвищується ефективність і результативність процесу навчання.

Г.В. Бабій, аспірантка
(Національний Авіаційний Університет, Україна, м. Київ)

ВИМОГИ ДО ОСОБИСТІСНИХ ТА ПРОФЕСІЙНИХ ЯКОСТЕЙ ІНЖЕНЕРІВ З ПРОГРАМНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДЛЯ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ В КОНТЕКСТІ ФОРМУВАННЯ ГОТОВНОСТІ ДО ПРОФЕСІЙНОГО СПІЛКУВАННЯ

Розглянуто вимоги до особистісних та професійних якостей інженерів з програмного забезпечення для авіаційної в контексті формування готовності до професійного спілкування.

Підготовка спеціалістів для галузі інформаційних технологій має ряд особливостей. Це пов'язано, перш за все, зі специфікою предмета їх професійної діяльності – програмним забезпеченням. На сайтах багатьох провідних вітчизняних та закордонних компаній з розробки програмного забезпечення можна знайти приблизно такий опис специфіки професійної діяльності інженера з програмного забезпечення: «Інженер з програмного забезпечення або програмний інженер – це кваліфікований професіонал, який зосереджений на проектуванні, розробці, тестуванні та супроводі програмного забезпечення. Інженер з програмного забезпечення може писати програмний код, а може і не писати. Інженер з програмного забезпечення повинен володіти чудовими комунікаційними навичками та навичками роботи в команді, оскільки він взаємодіє з програмістами та виконує бізнес функції. Інженерам з програмного забезпечення часто необхідно пояснювати бізнес функції для програмістів та технічні деталі для менеджерів без технічної освіти» [1].

Майбутній інженер з програмного забезпечення для авіаційної галузі має бути готовим до швидких змін у галузі, а отже, бути професійно мобільним; він має розуміти, що обслуговуватиме різні сфери людської діяльності, а отже, бути готовим до освоєння нових знань з різних галузей; він має бути готовим до конкуренції, швидкої зміни компаній, посад, великої кількості відряджень, зустрічей, роботи із діловою документацією та замовниками; інженер з програмного забезпечення має володіти іноземною мовою та бути готовим удосконалювати свої вміння впродовж життя, оскільки більшість компаній з розробки та супроводу програмного забезпечення в Україні або мають інвестиції з інших країн, або повністю є іноземними. Сучасне програмне забезпечення є надзвичайно складним та об'ємним. Для його розробки необхідно залучати цілі команди фахівців, а отже інженер з програмного забезпечення має володіти навичками роботи в команді, знати основи психології, групової динаміки та спілкування для досягнення професійно значущих результатів.

Професійне спілкування стає невід'ємною складовою фахової діяльності майбутніх інженерів з програмного забезпечення, а готовність до професійного спілкування може розглядатися як компонент їхньої компетентності. Сформованість готовності до професійного спілкування у майбутніх інженерів з програмного забезпечення дозволить їм:

- швидко знайти або змінити місце роботи та адаптуватись до нових умов праці;
- ефективно взаємодіяти зі всіма учасниками сучасного бізнес процесу (партнерами, замовниками, колегами, керівництвом, підлеглими та ін.);
- виконувати робочі процедури (ведення переговорів, підготовка та демонстрація робочих презентацій, усне та письмове звітування, чітка постановка завдань підлеглим або колегам та ін.);
- працювати в групі, будувати та керувати командою;
- готувати та оформлювати робочу та професійну документацію;
- приймати участь у розвитку сфери та обміні досвідом (організація, проведення та участь в конференціях, диспутах, лекціях, майстер-класах, презентаціях, написання статей та ін.);
- займатись науковими дослідженнями та ін.

Швидкі зміни в галузі інформаційно-комп'ютерних технологій та в інших виробничих та невиробничих сферах обумовлюють потребу в більш складних програмних продуктах та більш досконалих методик їхньої розробки. Як наслідок, ринок праці ставить перед майбутніми фахівцями якісно інші вимоги як до професійних, та і до особистісних характеристик. Проаналізувавши вимоги різних вітчизняних компаній по розробці програмного забезпечення до інженерів з програмного забезпечення, які представлені на сайтах компаній, в професійних журналах та у внутрішній документації відділів набору та обліку кадрів, ми з'ясували, що більшість роботодавців поділяють всі вимоги на професійні та особистісні якості [1-3]. Оскільки більшість вітчизняних компаній по розробці програмного забезпечення працюють на основі аутсорсінгу, то ми можемо зробити припущення, що всі вимоги до інженера з програмного забезпечення є однаковими в будь-якій країні світу. Вивчення оголошень роботодавців деяких американських компаній показує, що в сфері програмної інженерії роботодавці поділяють всі вимоги до інженера з програмного забезпечення також на дві категорії: "hard skills" та "soft skills" [2].

Професійні якості ("hard skills") – це технічні вимоги та знання, якими повинен володіти фахівець для виконання поставлених задач. Ці якості включають теоретичні основи та практичний досвід інженера для професійного виконання його роботи. Загальними теоретичними основами та практичним досвідом, на думку деяких роботодавців, повинні бути [2]:

- глибокі знання мов програмування;
- уміння створювати алгоритми;
- знання операційних систем, архітектури програмного забезпечення;
- кодування та тестування програмного забезпечення;
- налагоджування програмного забезпечення;
- знання методологій процесу розробки програмного забезпечення;
- знання англійської мови;
- уміння створення технічної документації, та ін.

Особистісні якості ("soft skills") об'єднують ряд психологічних характеристик таких як: тип особистості, соціальні та комунікаційні навички, особистісні звички та ін. Очевидно, що особистісні якості необхідні фахівцям для доповнення професійних, а професійні якості обумовлюють ті особистісні

якості, які повинен мати або розвивати в собі фахівець для професійного зростання. Проаналізувавши матеріали з сайтів компаній по розробці програмного забезпечення, ми можемо виділити наступні вимоги до особистісних характеристик інженера з програмного забезпечення [1, 2, 3]:

- навички спілкування;
- навички міжособистісних стосунків або вміння працювати з людьми;
- здатність працювати незалежно;
- здатність до індивідуального мислення;
- активний слухач;
- розвинуте логічне мислення та математичні здібності;
- глибокі аналітичні здібності;
- терплячість, наполегливість та цілеспрямованість;
- відповідальність;
- навички розв'язання задач;
- готовність та швидка адаптивність до змін;
- здатність до новаторства;
- організаторські навички;
- ретельність та уважність до деталей;
- здатність швидко навчатися;
- здатність працювати в команді.

Проаналізувавши вимоги до професійних якостей всіх позицій, які може займати інженер з програмного забезпечення в компанії, нам стало зрозумілим, що така особистісна якість як навички спілкування, тобто професійне письмове та усне спілкування, є обов'язковою фактично для будь-якої посади. Для здійснення процесу спілкування та створення документації в процесі розробки програмних систем майбутній фахівець повинен вміти [4]:

- підтримувати взаємодію та спілкування;
- знаходити спільні інтереси з співрозмовником;
- розуміти точку зору співрозмовника;
- швидко реагувати на висловлювання співрозмовника;
- вибудовувати систему доказів;
- говорити, слухати та писати;
- ефективно проводити нараду, бесіди, переговори, дискусії, презентації, використовуючи комп'ютерні та мережеві засоби комунікації;
- оформляти документацію;
- рецензувати письмову технічну документацію з метою виявлення різноманітних проблем.

Майбутній фахівець з програмного забезпечення для авіаційної галузі повинен знати [4]:

- сучасні аспекти ділового, професійного та міжкультурного спілкування;
- компоненти ділового та професійного спілкування;
- специфіку складання ділових листів;
- специфіку спілкування в Інтернеті;
- види та способи проведення ділових бесід, переговорів, презентацій, тощо.

Особливої важливості особистісна якість професійного письмового та усного спілкування набуває для інженерів, які є лідерами команд, керівниками

проектами, фахівцями роботи з клієнтами, аналітиками, керівниками та директорами всіх рівнів. На будь-якій посаді інженер має бути здатним описати та представити свої ідеї зрозумілим, чітким та найкоротшим чином. Займаючи керівну посаду, інженер з програмного забезпечення, який має розвинені навички професійного спілкування, буде здатним переконувати та організовувати підлеглих, а також демонструвати цікаві, вмотивовані та вартісні презентації.

Висновки

Проведений аналіз вимог до особистісних та професійних якостей інженерів з програмного забезпечення для авіаційної галузі дає нам змогу стверджувати, що професійні якості зумовлюють перелік необхідних та бажаних особистісних якостей інженера не залежно від посади, на яку він претендує чи займає в компанії. Також ми виділили особистісні якості, які є обов'язковими для всіх посад інженера з програмного забезпечення, та які необхідно формувати в процесі підготовки майбутнього фахівця – це навички професійного спілкування, вміння працювати з людьми та в команді. Такі висновки були зроблені на основі того факту, що в сучасній сфері програмного забезпечення поступово зникає інтерес до традиційних одноособових програмістів, а зростає потреба в фахівцях, які могли б добре спілкуватись на всіх рівнях організації. Також ми визначили перелік посад інженера з програмного забезпечення, для яких професійне спілкування є одним із засобів фахової діяльності та ключовою вимогою до особистісних якостей.

Список літератури

1. Сайт компанії Itera Consulting [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.iteraconsulting.com.ua/>.
2. Why Do We Need Personality Diversity in Software Engineering? [Електронний ресурс] / Luiz Fernando Caprets, Faheem Ahmed. – Режим доступу: <http://doi.acm.org/10.1145/10.1145/1734103.1734111>.
3. Сайт компанії SoftServe [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.softserveinc.com/company/>.
4. Кириленко Е.Г. Обоснование содержания обучения в рамках методологии преподавания профессионально-ориентированной дисциплины «Групповая динамика и коммуникация» / Е.Г. Кириленко, О.В. Лучшева // Інженерія програмного забезпечення. – №1. – С. 71-78.

СПЕЦИФІКА САМООСВІТНЬОЇ ДІЯЛЬНОСТІ У ПРОЦЕСІ ВИВЧЕННЯ ІНОЗЕМНОЇ МОВИ МАЙБУТНІМИ ФАХІВЦЯМИ У АВІАЦІЙНІЙ ГАЛУЗІ

Стаття розглядає специфіку процесу самоосвітньої діяльності з вивчення іноземної мови у контексті авіаційного вищого навчального закладу. Вказано на компоненти та аспекти самоосвітньої діяльності студентів, розглянуто питання формування готовності до здійснення цієї діяльності та методи активізації пізнавальної діяльності студентів.

В умовах розвитку сучасної вищої школи, переосмисленні ролі вищої освіти у самореалізації людини, її становленні як кваліфікованого фахівця в сучасному інформаційному просторі під впливом зростаючої інтернаціоналізації та інтеграції до глобалізованого професійно-орієнтованого простору питання якісної підготовки спеціалістів у авіаційній галузі постає надзвичайно гостро. Бурхливий розвиток соціально-економічних, політичних та культурних перетворень, які притаманні сучасному суспільству, пред'являє високі вимоги до якості праці, професіоналізму та компетентності фахівців цієї галузі, враховуючи наявність творчого відношення до їх професійної діяльності.

Тенденція зміни якості форм та методів навчання передбачає методологічне осмислення поняття «самоосвітня діяльність студента вищої школи», визначення технологій підготовки для розвитку самоосвітньої діяльності студентів з вивчення іноземної мови у вищому авіаційному навчальному закладі, розробку методичного забезпечення процесу розвитку самоосвітньої діяльності. Значимість іноземної мови для розвитку самоосвітньої діяльності студентів визначається тим, що рівень та якість знання іноземної мови є одним з показників загальнопрофесійної та спеціальної підготовки майбутнього спеціаліста.

Проблему розвитку навиків самоосвітньої діяльності студентів і процесі вивчення іноземної мови широко розглядали науковці нашої держави та провідні фахівці інших країн. Фундаментальні праці Г.В. Барабанової, Т.О. Вдовіної, М.Д. Гальського, Г.А. Гринюк, О.С. Можасової становлять теоретичне підґрунтя для вирішення поставленого завдання. Дослідники трактують процес самоосвітньої діяльності по-різному: як систематичну ціленаправлену пізнавальну діяльність, яку студент контролює особисто (А.К. Громцева), як пізнавальну діяльність, яка здійснюється відповідно до внутрішніх проявів та виключає зобов'язання (Н. Д. Іванова, Н.Д. Хміль), як пізнавальну діяльність яка базується на попередніх формах навчання та є їх наслідком та діалектичним продовженням (М. Ф. Голованов), як внутрішньо мотивовану діяльність (В.С. Павловський), як діяльність яка здійснюється за ініціативою самої особистості (Б.Ф. Райський).

Незважаючи на різноманітність визначень поняття «самоосвітня діяльність», всі дослідники вважають цей процес пізнавальною діяльністю та вказують на те, що цю діяльність не можна здійснювати саму по собі. Основою самоосвітньої діяльності є знання, набуті у процесі організованого навчання. Ці висновки вказують на тісний зв'язок між навчанням та самоосвітньою діяльністю, зважаючи на те, що і навчання, і самоосвітня діяльність являють собою діяльність пізнавальну. Будучи особливим видом пізнавальної діяльності, самоосвіта має на меті наявність позитивної мотиваційної активності, прояв значних вольових зусиль, наявність цілеспрямованості та самоорганізації, прагнення до високого рівня інтелектуального розвитку, сформованість певної сукупності пізнавальних вмінь, розвиток самостійності та вміння адекватно оцінювати свої знання.

Основу самоосвіти становить навчання, яке здійснюється за активної участі та управляючої функції викладача [1]. На нашу думку, саме відмінність у рівні керування пізнавальною діяльністю суб'єкта і є основною відмінністю між навчанням та самоосвітою. У навчальному процесі викладання іноземної мови у вищому технічному навчальному закладі, керування навчальною діяльністю здійснюється викладачем, а самоосвітня діяльність здійснюється шляхом самокерування особистості, тобто самоосвітня діяльність являє собою перехід від системи зовнішнього керування до самокерування. Зважаючи на наявність багатьох компонентів та аспектів організації самоосвітньої діяльності, вчені виносять питання про практичну готовність та здатність студента здійснювати цей процес. Готовність до самоосвітньої діяльності розглядають як інтегративну якість особистості, яка полягає у наявності інтегрованих знань, що сприяють самоосвіті, вмінь, мотивів та зацікавленості у даному виді діяльності. Вона зумовлює усвідомлення себе об'єктом діяльності, оволодіння способами цієї діяльності та вміннями здійснювати самоконтроль пізнавальної діяльності.

У процесі самоосвіти мотиваційна сторона відіграє важливу роль, оскільки усвідомлення себе як особистості, визначення планів на життя є основними побуджувальними мотивами самоосвіти. Важливе значення для самоосвіти має самоорганізація процесу пізнання: вибір прийомів роботи, планування часу, самоконтроль. Визначення шляхом самоконтролю якості засвоєння нових знань, проблемних моментів, визначення почергових освітніх завдань дає майбутньому спеціалісту в авіаційній галузі будувати наступний цикл самоосвітньої діяльності більш свідомо. Важливого значення набуває і енергетичний компонент, який включає вольову та емоційну сторону діяльності, так як самоосвітній процес завжди здійснюється за високого рівня активності пізнавальних, вольових та емоційних сил.

Самоосвіті притаманна наявність активних пізнавальних потреб та інтересів, дієвий внутрішній стимул особистості до їх задоволення, вияв значних вольових зусиль, високого ступеню свідомості та організованості. Функції самоосвітньої діяльності можуть бути розділені на екстенсивну, компенсаторну, функцію розвитку, комунікативну, методологічну, спів творчу, психологічну та геронтологічну.

Активізація пізнавальної діяльності студентів залежить, насамперед, від ініціативної позиції викладача на кожному етапі навчання. Його завданням є

насамперед створення емоційного відношення студента до специфіки своєї діяльності та предмету, який він вивчає. Л. Виготський писав, що навчання лише тоді вважають гарним, коли воно представляє собою спонукання до розвитку. Воно пробуджує та призводить до життя цілий ряд функцій, що знаходяться у стадії дозрівання та лежать у зоні найближчого розвитку [2]. Відповідно, завданням викладача можна вважати створення дидактичних та психологічних умов для виникнення та розвитку у студентів власне потреби у самоосвіті, прагнення до активності та самостійності у цьому процесі. Він створює навчальне середовище, визначає структуру та логіку спілкування, пропонує різні варіанти розширення бази знань студентів, при цьому дотримуючись єдиної лінії наукового пізнання [3].

В умовах глобалізації сучасного суспільства неможливо стати якісним фахівцем у певній галузі, людиною високоосвіченою, готовою до постійного розвитку та професійного самовдосконалення не володіючи хоча б однією іноземною мовою. Проблема становить мала кількість навчальних годин, що відводяться на вивчення іноземної мови. Значна кількість годин відводиться на самостійну підготовку студента, але цей вид діяльності часто не є контрольованим, або носить характер умовного контролю. Щоб стимулювати та постійно підтримувати у студентів інтерес до отримання нових знань, значну увагу треба приділяти процесові навчання студентів системі самоосвіти. Студенти повинні оволодіти основними та окремими складовими елементами роботи викладача: працювати з оригінальною літературою за фахом, довідниками та словниками, методичною та навчальною літературою, вміти викласти матеріал іноземною мовою, робити анотації та узагальнення вивченого матеріалу, складати плани виступів та презентацій іноземною мовою, виконувати систему диференційованих вправ та керувати нею у процесі вирішення певних завдань, використовувати прийоми постановки питання, швидко реагувати на навчальну ситуацію, що виникла, вміти оцінювати та контролювати свої знання.

Знання та вміння студент повинен здобувати цілеспрямовано та поступово, щоб закріпити їх для подальшого використання на практиці. Для формування професійних знань з іноземної мови у авіаційній галузі важливо ознайомити студента з функціональним змістом даного прийому навчальної роботи, а вже після цього навчити його застосовувати цей прийом в конкретних умовах. При вирішенні цього методичного завдання значну роль відіграє навчання в контексті специфіки авіаційної галузі та керування практичною діяльністю у контексті майбутньої професії.

Головним критерієм при цьому варто вважати можливість збудження рівня активності, внутрішнього налаштування на роботу, самокритичності. Особливого значення набуває перенесення акценту з пріоритету діяльності викладача на самостійну пізнавальну діяльність студента, створення в нього позитивно-емоційного відношення до навчальної роботи. Показниками сформованості такого відношення виступає критичність мислення, особиста думка, оцінка, шляхи нового вирішення завдання, вміння вести дискусію, обґрунтування своєї позиції, здатність формувати нові питання, готовність до адекватної самооцінки, що в цілому являє собою стійку потребу до

самоосвітньої діяльності. Необхідно зорієнтувати студентів на наступні положення: самоосвітня діяльність студента являє собою діяльність організовану, яка включає в себе наступні компоненти: усвідомлення мети та поставленого навчального завдання; чітке та системне планування самостійної роботи; пошук необхідної навчальної та наукової інформації; засвоєння власної інформації та її логічна переробка; використання методів дослідницької та науково-дослідної роботи для вирішення поставлених завдань; вироблення власної позиції з приводу отриманого завдання; представлення, обґрунтування та захист отриманого рішення; проведення самоаналізу та самоконтролю.

Самоосвітня діяльність студентів з вивчення іноземної мови включає активні пізнавальні потреби та інтереси, дієве внутрішнє стимулювання особистості до реалізації цих інтересів, високий ступінь свідомості та організованості. Проаналізувавши самоосвітню діяльність студента вузу було виявлено, що вона виконує ряд функцій: екстенсивну, яка являє собою накопичення та набуття нових знань; компенсаторну, націлену на подолання недоліків навчання; саморозвитку, а саме, вдосконалення своєї свідомості, пам'яті, мислення, творчих здібностей; комунікативну, яка є встановленням зв'язку між науками та професіями; методологічну, направлену на подолання професійної обмеженості галузевих знань; співтворчу, яка сприяє творчій роботі; психологічну, що представляє збереження повноти буття.

Висновки

Самоосвітня діяльність направлена на оволодіння іноземною мовою студентами авіаційної галузі це ціле направлена, систематична пізнавальна діяльність, що може бути керована самою особистістю та служить для вдосконалення її освіти. Вона являє собою безперервне продовження загальної та професійної освіти, завдяки якому актуалізуються та розширюються знання, заповнюються прогалини у розвитку людини. Цей вид діяльності можна вважати найскладнішим видом освітньої діяльності, оскільки він пов'язаний з процедурами саморефлексії, самооцінки, самоідентифікації та виробленням вмінь і навичок самостійного набуття актуальних знань, у поєднанні з їх трансформацією у практичну діяльність.

Список літератури

1. Андреев В.И. Педагогика творчества саморазвития / В.И.Андреев. – М.: Знание,1996. – 198 с.
2. Виготський В.С. Педагогічна психологія / В.С. Виготський. – К.: Педагогіка, 1991. – 536 с.
3. Громцева А.К. Формирование у школьников готовности к самообразованию. Учеб. пособие по спецкурсу для пед. ин-тов / А.К. Громцева. – М.: Просвещение, 1983. – 144 с.

О.М. Журавльова, ст. викл., А.В. Головня, к.ф.н., доц.,
Т.В. Смірнова, ст. викл., С.Г. Шурма, к.ф.н., доц.,
(Національний Авіаційний Університет, Україна, м. Київ)

ФОРМУВАННЯ УСНОЇ ПЕРЕКЛАДАЦЬКОЇ КОМПЕТЕНЦІЇ СТУДЕНТА-ПЕРЕКЛАДАЧА В АВІАЦІЙНІЙ ГАЛУЗІ

У статті розглядається використання системного підходу у формуванні термінологічної компетенції перекладача авіаційної галузі. Проаналізовано процес поетапного формування та вдосконалення термінологічної компетенції перекладача авіаційної галузі.

Найбільш важливою особливістю людини є її здатність відображати в знаковій (символічній) формі інформацію, отриману нею, тобто формалізувати інформацію й передавати досвід наступним поколінням в формі знань, створених людиною. Причому, людина, накопичуючи знання й розширюючи уявлення про саму себе та світ, постійно вдосконалює навички з оперування різними категоріями інформації, еволюціонуючи як суб'єкт, який можна розглядати й представляти як інформаційну систему. В контексті даного дослідження, де метою вивчення процесу формування усної перекладацької компетенції перекладача авіаційної галузі є визначення оптимальних умов забезпечення ефективності навчальної діяльності, уявлення про людину як інформаційну систему набуває неабиякого значення, адже в процесі усної міжкультурної комунікації перекладач виступає посередником, який має рівною мірою професійно орієнтуватися як у міжмовному, так і міжкультурному інформаційному просторі. Фахова спрямованість усної комунікації вимагає додаткових зусиль з боку перекладача, який стає носієм ще одного, спеціалізованого, блоку інформації. Таким чином, в процесі формування усної перекладацької компетенції перекладача авіаційної галузі має враховуватися весь спектр інформаційних можливостей людини, вплив складових (компетенцій) на формування загальної професійної компетентності на тлі розширення інформаційного простору фахівця.

Людина може сприймати, розрізняти та перетворювати інформацію різного характеру в усьому її розмаїтті: фізико-хімічну (смакову, тактильну, нюхову, візуальну, звукову, тощо); емоційну (соціально-комунікаційну, статусно-рольову, інформацію, що означає міжособистісні та групові суб'єктно-суб'єктні й суб'єктно-об'єктні відносини, інформацію культурологічного характеру, тощо); інтелектуальну (знакову, символічну, смислову, предметну й професійно орієнтовану, абстрактно-теоретичного характеру, тощо); психічну (про стани та переживання свої та інших людей, інформацію морального характеру, інформацію психологічного характеру, інформацію про найвищі цінності та смисл життя, тощо).

Для людини є характерним проявляти себе через реалізацію тих чи інших потреб. Характер цих потреб дозволяє побудувати їхню ієрархічну модель, в якій можна виокремити контури, аналогічні типам інформації, що сприймається

людиною: біологічний контур (фізичний рівень інформації); соціальний контур (емоційний рівень інформації); ментальний контур (інтелектуальний рівень інформації); душевно-духовний контур (психічний рівень інформації). Сукупність цих контурів утворює людську істоту, яка має, на відміну від інших біологічних істот, специфічні характеристики, особливості й можливості.

Таким чином, ґрунтуючись на вищезазначеному, можна запропонувати таке визначення людини як інформаційної системи: людина як інформаційна система – це цілісна сукупність ієрархічно організованих біологічного, соціального, інтелектуального та душевно-духовного контурів, які працюють як єдина система сприйняття, збору, обробки, відтворення та породження інформації в процесі пізнання нею об'єктивної реальності й створення її суб'єктивної моделі (суб'єктивної реальності). При цьому інформація для людини як інформаційної системи є основним засобом пізнання й впорядкування оточуючої реальності і, перш за все, в свідомості людини, в якій сукупність того, що пізнається, відображена у вигляді «модельних світів». Механізмом здійснення обмінних операцій виступає рефлексія, за допомогою якої людина може як сприймати інформацію, так і відображати її назовні, причому рефлексія біологічного контуру реєструється через прояви фізіологічного, біологічного, біохімічного та фізичного характеру; рефлексія соціального контуру реєструється через прояви емоційного, діяльнісного, рольового й поведінкового характеру; рефлексія інтелектуального контуру реєструється через прояви розумового, творчого, пізнавального й символічного характеру; рефлексія психічного контуру реєструється через прояви мотиваційного, смислового, ціннісно-орієнтаційного й особистісного (психологічного та душевно-духовного) характеру. Всі компоненти людини як інформаційної системи та специфіка їхнього прояву мають враховуватися в процесі формування та розвитку професійної компетентності фахівця, в даному випадку, перекладача авіаційної галузі.

Професійна перекладацька компетентність – це готовність та здатності передавати (як в письмовій, так і в усній формі) спеціалізовану інформацію з однієї мови іншою, з урахуванням відмінностей між двома текстами, комунікативними ситуаціями та культурами. Дана компетентність включає в себе професійні знання (теоретичні, процедурні, інтегративні), відповідні професійні вміння й навички, професійно важливі якості перекладача професійно орієнтованих текстів. Перекладацька компетентність є явищем неоднорідним, а таким, що інтегрує в себе низку складових / компетенцій, до яких, в рамках цього дослідження, ми відносимо: 1) фахову компетенцію (наявність відповідних знань, умінь та навичок для ефективного виконання своєї професійної діяльності: знання теорії перекладу та суміжних дисциплін (порівняльних лексикології, граматики й стилістики мов перекладу); усвідомлення норм обох мов, перекладацьких норм, що визначають вибір стратегії перекладу; володіння технікою перекладу; вміння професійно перекладати у межах одного або декількох жанрів та стилів письмового та/або усного перекладу; навички роботи з довідковими джерелами інформації, володіння новітніми інформаційними технологіями; психічні якості перекладача, його поведінка, вміння контролювати емоції, вирішувати типові професійні

завдання); 2) інтелектуальну компетенцію (освіченість перекладача; здатність оцінити та мобілізувати свої уміння й навички); 3) мовну компетенцію (знання мовного матеріалу, вміння долати мовні труднощі при перекладі); 4) мовленнєву компетенцію (особливе «перекладацьке» володіння мовами перекладу та оригіналу як на рецептивному, так і на продуктивному рівні); 5) семантичну компетенцію (глибоке розуміння тексту; вміння «побачити» та передати імпліцитну складову тексту оригіналу; володіння фоновими знаннями позамовної предметної галузі); 6) текстотвірну компетенцію (вміння правильно визначити тип тексту оригіналу, його структуру й складові елементи, знати алгоритм переходу – перекладацькі стратегії та прийоми – від тексту оригіналу до тексту перекладу із збереженням типологічних ознак); 7) інтерпретаційну компетенцію (здатність до «перекладацької» інтерпретації вихідного тексту, тобто бачення його очима носія іншої мови, культури); 8) міжкультурну компетенцію (знання з країнознавства – культура, традиції; соціокультурні дані; володіння, розуміння та вміння передати мовою перекладу реалії, пов'язані з життям та побутом країни, мова якої задіяна у перекладі).

У процесі підготовки перекладачів авіаційної галузі термінологічну компетенцію може бути виокремлено у окрему групу. Це є виправданим з точки зору відсоткового співвідношення кількості термінів у текстах авіаційної галузі, що вивчаються й перекладаються. Такі тексти насичені термінами, які становлять значні труднощі під час перекладу, адже більшість з них є вузькоспеціальними, суто авіаційними. І саме це дозволяє виокремити термінологічну компетенцію як окрему складову професійної компетентності перекладача авіаційної галузі, зазначаючи її як визначальну в процесі формування його усної перекладацької компетенції. Таким чином, термінологічна складова буде невід'ємним фоном всіх тренувальних вправ.

Процес формування усної перекладацької компетенції перекладача авіаційної галузі має проходити в два етапи: перший – ознайомлення з матеріалом (знання) й застосування конкретного матеріалу (навичка); на другому етапі відбувається набуття та розвиток складних мовленнєвих вмінь (вміння). При цьому вважається, що студент вже має термінологічну базу, яку опрацьовує під час занять з перекладу авіаційної термінології, адже на заняттях з усного перекладу він зможе тільки застосовувати вже набуті знання.

Специфіка усної перекладацької компетенції передбачає необхідність виконувати вправи на розвиток пам'яті, що дає змогу вбирати значний обсяг інформації, навчатися керувати своїми емоціями, настроєм, бути нейтральними незалежно від почуттів оратора, знімати психічну напругу, адекватно моделювати особистість того, хто говорить, вчитися бути психічно стійкими, вміти переключатися з однієї мови на іншу, з цифрового кодування на вербальне. Як можемо побачити, в цьому процесі задіяні всі типи інформації відповідно до сукупності чотирьох сутностей людини як інформаційної системи.

Усна перекладацька компетенція повинна включати такі компоненти: мовна компетенція (як в рецептивному, так і продуктивному плані); комунікативна компетенція; перекладацька компетенція (навички білінгвізму і перекладу); технічна компетенція (уміння кодувати і декодувати інформацію, презентабельність); особистісні характеристики (розвиток пам'яті). При цьому

перші три компоненти є характерними для всіх видів перекладу, а останні два є специфічними для усного перекладу.

Формування усної перекладацької компетенції передбачає також необхідну мовну підготовку, тобто володіння тим мінімумом знань, який необхідний для адекватного розуміння тексту. До мовної компетенції належать також і знання рідної мови. Проблема комунікативної компетенції тісно пов'язана з розбіжностями культур і вимагає від перекладача знання як культури мови оригіналу і мови перекладу, так й інших екстралінгвістичних знань. Що стосується білінгвізму, тут важливим є вміння переключатися з однієї мови на іншу, тобто вміння автоматизовано знаходити відповідник у другій мові. Розвитку цього вміння сприяє вивчення перекладацьких відповідників і прийомів перекладу.

Навчання усного перекладу слід починати не з виконання вправ, а з теоретичного заняття, під час якого студенти знайомляться з основними правилами усного перекладу. Теоретичний курс не повинен бути занадто тривалим, оскільки більшість теорії стає зрозумілою при виконанні вправ, а кінцевою метою в даному курсі є розвиток перекладацьких умінь. Однак у випадку необхідності викладач повинен торкатися теоретичних проблем і в ході роботи з вправами.

Практичний курс усного перекладу можна побудувати таким чином, щоб вправи, які націлені на відпрацювання одних навичок і використовуються на початковому етапі, змінювалися складнішими різноплановими вправами на проміжному етапі і багатоцільовими вправами на завершальному етапі. При такому підході відпрацювання навичок нижчого рівня продовжується в послідовних вправах і завершується у вправах на заключному етапі навчання. Вибір текстів вправ визначається прагненням наблизити навчальний переклад до реальних умов роботи перекладача авіаційної галузі. Кількісний склад групи студентів вважається оптимальним, якщо він не перебільшує 6-8 чоловік. При такій системі під час прослуховування перекладу, який здійснює один студент, решта частина групи уважно слухає переклад, виявляє помилки, порівнює його зі своїм. Після завершення перекладу група обговорює його, розглядає з різних точок зору, студенти вказують на помилки, пропонують свої рішення і варіанти, ведеться пошук кращого варіанту. Обговорення проводиться переважно самими студентами, але під керівництвом викладача, який оцінює з точки зору правильності не лише переклад того, хто виступав, але й варіанти. В кінці обговорення викладач може узагальнити помилки, вказати шляхи їх недопущення або назвати помилки, яких група не помітила. Таким чином, прийняття правильних перекладацьких рішень проводиться самими студентами, але під керівництвом викладача, який і забезпечує їх правильність. Результатом такої роботи є те, що студенти стараються не допускати виявлених помилок, у них розвиваються навички прийняття самостійних правильних рішень і здатність критично ставитися до перекладів як своїх, так і чужих.

Перейдемо до більш конкретних прикладів, які допоможуть зрозуміти, як саме відбувається формування усної перекладацької компетенції перекладача авіаційної галузі в рамках концепції «людини як інформаційної системи». На початковому етапі відбувається тренування зорово-слухового, мовленнєвого

апарату студента, оперативної пам'яті, тобто вправи є націленими, здебільшого, на біологічну сутність людини. Сприйняти інформацію на слух або прочитати з носія та перекласти усно послідовно чи синхронно, розвиваючи при цьому швидкість зорово-слухового сприйняття, говоріння та запам'ятовування – такою є спрямованість початкового етапу. Зміст текстів за авіаційною тематикою тут може містити складні термінологічні сполуки: direct vertical take off and landing – прямий вертикальний зліт та посадка, airborne early warning platform – платформа дальнього радіолокаційного виявлення, які студент має сприйняти, запам'ятати та відтворити точно й швидко. Також на цьому етапі студент намагається використовувати спеціальні скорочення, що пришвидшує процес перекладу ATM (Air Traffic Management) – ОПР, IFR (instrument flight rules) – ППП. На продовженому етапі вправи спрямовуються на соціальну, ментальну та душевно-духовну сутності людини. Вони вимагають від перекладача вирішення професійних завдань на рівні проблемних ситуацій, коли, окрім термінологічної компетенції, задіяно загальну мовну компетенцію, а помилка перекладача може коштувати пасажирам літака життя. Разом з тим, постає питання професійної етики, поведінки в екстремальних ситуаціях, психологічної витривалості, вміння справлятися із стресом. Всі ці напрями відпрацьовуються на даному етапі з безумовним превалюванням термінологічної складової.

Висновки

Таким чином, у формуванні усної перекладацької компетенції задіяються всі рівні сприйняття інформації людиною, всі її сутності – біологічна, соціальна, ментальна, душевно-духовна – як інформаційної системи. Знання особливостей організації людини як інформаційної системи дозволить у подальшому зробити методики формування компетенцій та професійної компетентності загалом більш ефективними.

Список літератури

1. Гільченко Р.О. Англо-український навчальний словник авіаційних термінів. – Фастів: Поліфаст, 2005. – 220 с.
2. Куликова Н.В. Человек как информационная система. – Режим доступу: <http://www.collegian.ru/index.php/tiara/2004/128-2009-10-06-20-35-30.html>
3. Кириченко Т.Г. Методичні передумови формування усної перекладацької компетенції з використанням інформаційних технологій // Вісник КНЛУ. Серія: Педагогіка та психологія. – Вип. 17. – К.: Видавничий центр КНЛУ, 2010. – С. 12-19.
4. Achee J.W. Significance of the human being as an element in an information system: WWII forward air controllers and close air support: thesis. – Monterey, Calif.: Naval Postgraduate School, 2002. – 88 p.

ОСОБЛИВОСТІ РЕАЛІЗАЦІЇ СИСТЕМНОГО ПІДХОДУ В УМОВАХ ВИЩОЇ ОСВІТИ ШВЕЙЦАРСЬКОЇ КОНФЕДЕРАЦІЇ

У статті приділена увага теоретичному аналізу системного підходу до організації вищої освіти майбутніх фахівців. Конкретизація його виявлення здійснена на прикладі системи вищої освіти Швейцарської Конфедерації.

Основною метою професійної підготовки є формування всебічно розвиненої особистості майбутнього фахівця. Він є інтегративним новоутворенням, формування котрого вимагає системного підходу до його навчання. Системний підхід – це один з методологічних підходів до здійснення освітньої діяльності, який дозволяє розглянути педагогічний процес як цілісність з різними взаємозв'язками між її компонентами, ефективність функціонування якої залежить і від кінцевої мети, і від її внутрішньої структури. Важливою особливістю системного підходу є те, що не тільки об'єкт, але і сам процес дослідження виступає як складна система, завдання якої полягає у поєднанні в єдине ціле різних моделей об'єкта [1, с. 514]. Сутність системного підходу полягає в тому, що відносно самостійні компоненти розглядаються у їх взаємозв'язку, а не ізольовано один від одного, в їх русі та розвитку. Використання даного підходу в педагогіці дозволяє виявити педагогічну систему з усіма її характеристиками: цілісність, зв'язок, структура та організація, рівні системи та їх ієрархія, управління, мета і доцільна поведінка системи, самоорганізація системи, її функціонування та розвиток [2, с. 99].

Педагогічною системою є і навчальний процес, і засоби, і методи та організаційні форми навчання (С.І. Архангельський, Ю.К. Бабанський, Т.Д. Ільїна, І.П. Підласий та ін.). Педагогічну систему В.П. Беспалько розглядає як замкнену структуру, яка має відповідну функцію, що задається соціальним замовленням [3, с. 26]. Н.В. Кузьміна визначає педагогічну систему як множину взаємопов'язаних структурних і функціональних компонентів, що підпорядковані цілям виховання, освіти і навчання підростаючого покоління та дорослих людей [4, с. 10]. До структурних компонентів даної системи науковцем віднесено: педагогічну мету, навчальну й наукову інформацію, засоби педагогічної комунікації, учнів (студентів) та педагогів [4, с. 11].

Функціональні компоненти педагогічної системи розглядаються Н.В. Кузьміною як стійкі базові зв'язки основних структурних компонентів, що виникають у процесі діяльності керівництва, педагогів та учнів. Автор виокремлює гностичний, проектувальний, конструктивний, комунікативний, організаційський функціональні компоненти [4, с. 15].

«Педагогічна система – це упорядкована множина взаємопов'язаних компонентів, які утворюють цілісну єдність, підпорядковану меті виховання та навчання» [5, с. 10]. Автор включає в систему результат навчання як структурний компонент і як функціональний компонент «корективний чи

регулятивний» для корекції проміжних відхилень попередніх результатів від часткової мети та відхилень кінцевого результату від початкової мети [5, с. 21].

О. Ковальов під педагогічною системою розуміє сукупність компонентів, взаємодія яких обумовлює високий ступінь організації процесу учіння, що проявляється в підвищенні його ефективності [6, с. 15]. Серед компонентів педагогічної системи автор називає такі: сукупність людей, що беруть участь у процесі навчання; накопичені суспільством досвід та знання - предмет навчання; множина семіотичних структур, за допомогою яких відбувається кодування та накопичення інформації; сукупність людей, що роблять наукові знання доступними (виконують функцію популяризації); компонент управління, до якого належать: сукупність «фільтрів» (програм, підручників, посібників); способи досягнення цілей – засоби, форми і методи педагогічного впливу; педагоги, котрі виконують ряд специфічних функцій, головною з яких є управління педагогічним процесом.

О.М. Новіков головним системоутворювальним елементом педагогічної системи вважає цілі, а головним суб'єктом – активно діючу особу студента. Цілі, які задаються педагогічним системам, мають багаторівневий характер, утворюючи ієрархію цілей [7, с. 24]. Л.Ф. Спірін вважає, що педагогічна система – один із видів складної соціальної динамічної системи управління. Автор уводить до її складу дев'ять інваріативних компонентів: ціль системи; управляюча підсистема (педагог); керована підсистема (вихованець); взаємодія і взаємовідношення цих підсистем; зміст діяльності системи; засоби, які забезпечують роботу системи; організаційна форма системи; методи роботи системи; продукти роботи системи [8].

В. Володько пропонує вважати педагогічною системою «упорядковану множину взаємопов'язаних та взаємообумовлених цілісних структурних і функціональних компонентів, що становлять єдине ціле у своїй структурі, поєднаних спільними цілями, мотивами і завданнями, спрямованими на виховання і навчання» [9, с. 46]. Автор замінює поняття структурних компонентів системи «учень» (студент) і «учитель» (викладач) на поняття «діяльність учня» (студента) та «діяльність учителя». До даної педагогічної системи В.Володько вводить чотири нові компоненти: дидактичне середовище, зворотній зв'язок, нормативне забезпечення навчання, критерії діяльності учня (студента) та учителя (викладача) [9, с. 48]. Під дидактичним середовищем автор розуміє «єдине поле, єдиний простір, в якому відбувається процес навчання і виховання; єдині підходи, єдина мета спільної діяльності викладачів (учителів); єдині оцінювальні погляди та дії для всіх учасників педагогічного процесу» [9, с. 48]. Автор зазначає, що єдність має бути підпорядкованою цільовій установці та завданням навчання і виховання. На його думку, дидактичне середовище повинне характеризувати атмосферу педагогічного процесу, клімат особистої безпеки для його учасників та можливості стимулювання їх творчої ініціативи. Наявність такого компонента як «нормативне забезпечення навчання», за його переконанням, надає системі сувору організаційну та функціональну спрямованість [9, с. 49]. В. Володько включає як структурний компонент системи «критерії оцінки діяльності студента та викладача» [9, с. 50]. Особливого значення вчений надає такому

компоненту педагогічної системи як «зворотній зв'язок». У педагогічних системах природа, спрямованість і ступінь досконалості зворотнього зв'язку здійснюють рішучий вплив на її стабільність або нестабільність функціонування.

Зазначений вище матеріал щодо сутності, структури, спрямованості педагогічної системи дозволяє ідентифікувати вищу освіту будь-якої країни як складну педагогічну систему вищого порядку. Водночас вона є відкритою соціальною системою, оскільки зазнає постійного впливу суспільних чинників. Зокрема це стосується й системи вищої освіти Швейцарської Конфедерації. Особливості адміністративного устрою держави (поділ її на кантони) зумовили специфіку структури педагогічної системи професійної підготовки фахівців, у тому числі й педагогічно освіти з підготовки перекладачів та викладачів іноземної мови. Особливою за змістом та функціями є структура управління даною системою: вона представлена трьома інституціями: Конференцією ректорів університетів Швейцарської Конфедерації, Конференцією ректорів університетів прикладних наук та Конференцією ректорів університетів з підготовки вчителів. Як педагогічна система нижчого порядку це об'єднання функціонує на основі тісної співпраці. Його метою є контроль за виконанням завдань Болонського процесу на інституційному рівні. Всі три ректорські конференції створили Болонські комісії, які надали представників для впровадження реформ. Їх діяльність реалізується через уведення директив, рекомендацій і принципів найефективнішої практики з реалізації головних аспектів реформи (підтримка навчальної реорганізації, введення кредитно-модульної системи організації навчального процесу, коригування правил прийому до ВНЗ, створення умов для мобільності викладачів та студентів, моніторингу їхніх навчальних та наукових досягнень, забезпечення якості вищої освіти та поглиблення її соціальних аспектів). Вони забезпечують основу для міжінституційської дискусії з Болонських проблем. Всі три ректорські організації підписали договір «Болонські директиви». Цей документ укладено на основі співпраці з групою, яка розробляє політику з реалізації Болонських ініціатив. Її членами є представники міністерства, Конференції ректорів, академічного штату, студентів, Національного агентства з контролю якості. Положеннями договору передбачено не лише контроль за впровадженням Болонських домовленостей, а й доцільність здійснення критичного аналізу отриманих результатів з метою покращення професійної підготовки студентів. Державний секретаріат освіти і досліджень та Швейцарські федеральні інститути підтримують думку щодо необхідності координації дій та здійснення контролю за впровадженням Болонського процесу в швейцарських університетах.

Євроінтеграційні процеси є основою структурної перебудови швейцарської системи вищої освіти, ознаки якої концентрація відповідальності на федеральному рівні в одному відділі; рамки законів, що регулюють діяльність дослідницьких університетів, університетів прикладних наук та університетів педагогічної освіти; єдині принципи фінансування всіх трьох типів закладів; загальне управління системою вищої освіти спільними органами.

Педагогічна освіта є важливою складовою системи вищої освіти Швейцарії. Основою її функціонування є міжкантональний закон, який реалізується через діяльність Швейцарської конференції кантональних міністрів

освіти (EDK). Ця управлінська інституція є відповідальною за визнання різних навчальних програм по всій країні і для встановлення мінімальних вимог щодо навчання студентів. Однак педагогічні університети, з огляду на особливості завдань з підготовки фахівців педагогічного профілю та специфіку об'єкта професійної діяльності педагогів, можуть визначати й додаткові умови щодо здобуття фаху студентами. Рада з вищої освіти в EDK обґрунтовує політичну основу для реалізації положень Болонської декларації з метою централізованого впровадження європейських стандартів вищої освіти в університети педагогічної освіти як і в університети прикладних наук та в кантональні університети.

Висновки

У сучасних умовах розвитку Єдиного Європейського простору вищої освіти функціонування систем вищої освіти окремих країн характеризується певними особливостями, що яскраво можна представити шляхом аналізу системного підходу. З одного боку, вища освіта кожної держави є самостійною педагогічною системою, метою функціонування та розвитку котрої є формування інтегральної компетентної особистості фахівця, з іншого боку, її можна розглядати як структурну одиницю європейської системи професійної освіти, що, у свою чергу, вимагає дотримання основних положень Болонської та інших євроінтеграційних декларацій.

Список літератури

1. Философский словарь. – М.: Изд-во «Республика», 2001. – 720 с.
2. Сластенин В.А. Педагогика / Сластенин В.А. – М.: Школа-Пресс, 2009. – 512 с.
3. Беспалько В.П. Основы теории педагогических систем / Беспалько В.П. - Воронеж: Изд-во Воронежского ун-та, 1977. – 304 с.
4. Кузьмина Н.В. Методы системного педагогического исследования / Кузьмина Н.В. - Л.: Изд-во ЛГУ, 1980. – 172 с.
5. Викторова Л.Г. О педагогических системах / Викторова Л.Г. - Красноярск: Изд-во КГУ, 1989. - 86 с.
6. Ковалёв А.П. Педагогические системы: оценка текущего состояния и управления / Ковалёв А.П. - Харьков: Изд-во ХГУ, 1990. – 114 с.
7. Новиков А.М. Проектирование педагогических систем/ Новиков А.М. // Специалист, 1998. - №5. – С. 23-29.
8. Спирин Л.Ф. Сущность педагогических систем: к теории и методологии вопроса [Электронный ресурс]. – http://www.yspu.yar.ru/vestnik/novosti_i_poblemy/6_2/
9. Володько В. Педагогічна система навчання: теорія, практика, перспективи / Володимир Володько - К.: Пед. преса, 2000. - 198 с.

НАВЧАННЯ ДІЛОВОЇ ІНОЗЕМНОЇ МОВИ СТУДЕНТІВ ЕКОНОМІЧНИХ СПЕЦІАЛЬНОСТЕЙ В АВІАЦІЙНОМУ ВНЗ

Розглядається питання актуальності навчання майбутніх фахівців економічного профілю ділової іноземної мови в умовах розширення міжнародної ділової співпраці України з іноземними партнерами. Наводяться приклади залучення новітніх методів та сучасних засобів навчання з метою покращення якості підготовки майбутніх спеціалістів.

Стрімка інтеграція в світовий культурний, освітній та економічний простір висуває нові вимоги у навчанні майбутніх фахівців, зокрема, економічного профілю, підготовки їх до професійної діяльності, яка повинна здійснюватися на високому освітньо-професійному рівні. Перед сучасною професійною освітою постає завдання забезпечувати випускникам володіння високим рівнем професіоналізму та компетентності, здатних адаптуватися до умов, що постійно змінюються. Ділове спілкування є невід'ємною складовою частиною людського життя у політичній, підприємницькій, комерційній та іншій сферах діяльності.

Володіння іноземними мовами, насамперед, англійською як мовою міжнародного ділового спілкування, стає першочерговою умовою успішної діяльності в галузі міжнародної економіки та бізнесу. Перехід до ринкової економіки спричинив необхідність кардинальних змін системи професійної підготовки інтелектуального потенціалу фахівців економічних спеціальностей. Вивчення іноземних мов у вищих навчальних закладах повинно спрямовуватися на розвиток комунікативних вмінь та навичок спілкування в діловій сфері, оскільки майбутні фахівці економічного профілю в перспективі матимуть справу з іноземними партнерами.

У політичній, підприємницькій, комерційній та іншій сферах діяльності важливу роль відіграють ділові бесіди і переговори. Кожен фахівець економічного профілю певною мірою виконує керівну функцію у своїй професійній діяльності, тому все більш актуальним стає вирішення усіх робочих питань шляхом переговорів. Зіткнення точок зору, думок, позицій – розповсюджене явище виробничого і громадського життя. Уміння професійно провести переговори підвищує культуру спілкування і забезпечує ріст як усього підприємства або фірми в цілому, так і кожного його співробітника окремо. Вивченням етики і психології переговорних процесів займаються не тільки окремі дослідники, але й спеціальні центри, а методика ведення переговорів включається до програм підготовки фахівців різних профілів. [1, 2]

У світі бізнесу та політики ділові бесіди являють собою усний контакт між співрозмовниками, які мають необхідні повноваження з боку своїх організацій або країн для їх проведення та вирішення конкретних проблем. Ділові бесіди спрямовані на реалізацію таких функцій: пошук нових напрямків і

початок перспективних заходів; обмін інформацією; пошук і оперативна розробка робочих ідей та задумів; підтримка ділових контактів на рівні підприємств, фірм, галузей, країн. Практика свідчить, що успіх спілкування багато в чому залежить від відповідної підготовки до нього.

З цієї метою обов'язково слід включати до програми навчання студентів спеціальні тренінги у вигляді діалогів та рольових ігор, направлені на відпрацювання поведінки учасників ділових зустрічей та переговорів у типових ситуаціях. Слід також згадати про необхідність знання правил заповнення та складання ділових паперів, уміння вести ділове листування, що включено до навчальної програми для студентів усіх спеціальностей, а також курс психології ділового спілкування.

Процеси реформування національної системи освіти України вимагають оновлення й модернізації навчальних технологій і методів навчання. Особливої актуальності в сучасних умовах розвитку ринку набувають інтерактивні методи навчання, які стимулюють до інноваційних змін у культурному і соціальному середовищі. Ці методи є активним відгуком на проблемні ситуації, які виникають як перед окремою людиною, так і перед суспільством в цілому [4].

Професійна адаптація випускників навчальних закладів економічного профілю безпосередньо залежить від якості та ефективності готовності молодих спеціалістів економічної сфери до ведення ділових переговорів. Адже представники ділових кіл різних галузей щоденно здійснюють ділове спілкування, зустрічаючись з досить великою кількістю психологічних труднощів у процесі підготовки та ведення ділових переговорів, а отже, потребують спеціальної психологічної та професійної готовності до їх здійснення. У зв'язку з цим особливу увагу у вищих навчальних закладах економічного профілю слід приділяти прийомам формування готовності майбутніх фахівців до ведення ділових переговорів і критеріям її оцінювання.

Для кожного вищого навчального закладу найголовнішим завданням є якісна підготовка фахівців, спроможних успішно працювати в інформаційному просторі. З переходом суспільства з індустріального поля в інформаційне, пріоритетними стали новітні комунікаційні засоби. На даному етапі розвитку суспільства відбувається формування та налагодження нових економічних та зовнішньополітичних зв'язків, які зумовлюють необхідність змін в організації викладання іноземних мов у ВНЗ. Процес приєднання України до Болонської процесу вимагає вирішення проблеми адаптації навчальних планів і програм українських вишів до навчальних програм сучасних західних ВНЗ. Мова йде про інтенсифікацію обміну інформацією, вільні можливості пересування студентської молоді, активізацію науково-технічного і культурного обмінів, розширення міжнародних контактів, інтенсивний розвиток сучасних інформаційно-комунікативних технологій – все це визначає необхідність широкого використання інформаційних технологій в системі освіти в цілому та при викладанні окремих навчальних предметів зокрема.

Володіння культурою професійного спілкування та знання ділового етикету в цілому допомагає майбутнім спеціалістам підготуватися до професійної діяльності в психологічному сенсі шляхом проведення в рамках навчання семінарів, присвячених моделюванню ситуацій та відпрацюванню

поведінки молодого спеціаліста, що шукає роботу, на співбесіді з потенційним роботодавцем. Адже випускникам висуваються досить високі вимоги щодо їх підготовленості як в професійному плані, так і психологічної готовності вести професійну діяльність. Під час навчальних семінарів та тренінгів студенти матимуть можливість показати свої набуті знання на практиці і позбутися відчуття невпевненості у своїх силах.

Також студентів слід навчати методів і способів вирішення конфліктних ситуацій, що можуть виникнути, застосовуючи теоретичні основи та набутий практичний досвід спілкування з потенційними керівниками, партнерами, колегами в професійній сфері. Важливо навчити майбутніх спеціалістів формулювати фрази та речення таким чином, щоб грамотно викласти свою думку та переконливо довести її суть. Саме тому вкрай важливим є рівень психологічної підготовленості молодого спеціаліста, котрий усвідомлює свою відповідальність за результат переговорів та укладення вигідної угоди.

Особливістю викладання іноземної мови є фахове спрямування навчання мови з метою подальшого успішного спілкування випускників університету іноземною мовою у відповідних сферах діяльності. Виникає потреба у більш ефективних засобах навчання, які б виконували у навчальному процесі функції інформування, формування, систематизування, мотивування та контролю. Поряд з традиційними методами навчання, з'являється необхідність використання новітніх комп'ютерних засобів: електронних посібників, мультимедійних курсів, тренінгових програм тощо.

Інформаційні технології виділяються серед інших педагогічних технологій спроможністю сприяти розвитку самоосвіти. Суть інформаційних технологій полягає у створенні умов для розвитку здатності до самоосвіти шляхом організації дослідницької творчої навчальної роботи студентів, спрямованої на інтеграцію та актуалізацію знань, отриманих з різних навчальних дисциплін.

Метою застосування інтерактивних методів у процесі вивчення будь-якої дисципліни є створення комфортних умов навчання, в яких усі студенти взаємодіють між собою. На заняттях викладач повинен створити можливість обговорення різноманітних проблем, аргументування студентом власного погляду, таким чином відбувається взаємодія викладача і студента, яка орієнтує особистість на розвиток її творчих і розумових здібностей та комунікативних навичок.

Головною метою вивчення ділової англійської мови в авіаційному ВНЗ виступає ряд перспективних можливостей майбутнього фахівця ділової сфери, а саме: оволодіння іноземною мовою як засобом спілкування, способом міжмовного і міжкультурного саморозвитку, розвиток здібностей студентів використовувати іноземну мову як інструмент у досягненні комунікативних цілей ділового спілкування в діалозі. У зв'язку з останнім стає актуальним вивчення курсу ділового іншомовного спілкування як засобу індивідуально особистісного ознайомлення із діловим етикетом та культурою ділового мовлення, із основами економічних знань та основними поняттями бізнес-сфери.

Навчальна дисципліна з курсу ділового спілкування іноземною мовою передбачає: (1) навчання усного діалогічного і монологічного мовлення в

тематичних рамках бізнес-сфери; (2) навчання читання текстів публіцистичного і науково-популярного характеру з метою отримання інформації з теми на рівні повного або часткового розуміння; (3) розвиток основ культури й етикету ділового письма та ознайомлення із міжнародними стандартами ведення ділової документації; (4) збагачення лексичного запасу шляхом розширення ситуацій спілкування у діловій сфері.

Висновки

Стрімкий розвиток інформаційно-комунікаційних технологій у сучасному виробництві спричинив якісні зміни щодо способів передачі, прийняття, обробки і зберігання інформації у всіх сферах і галузях професійної діяльності людини та спричинив потребу підвищення якості підготовки до її виконання.

Завдяки спільним зусиллям працівників сфери освіти, науки, культури, програмістів, виробників мультимедійних засобів навчання і викладачів-практиків, цей процес має призвести до створення нового інформаційного освітнього середовища, у якому визначальною стає інтеграція освітніх та інформаційних підходів до змісту освіти, методів і технологій навчання.

Спеціаліст будь-якої сфери діяльності повинен володіти ґрунтовними знаннями, мати досконалі професійні уміння та навички, бути професійно самосвідомим, прагнути самовдосконалення. Підвищення рівня якості освіти є важливим завданням для навчальних закладів та викладачів, зокрема, під чим слід розуміти створення умов для навчання студентів, що максимально наближені до реальних виробничих умов.

Список літератури

1. Сайт електронної бібліотеки [Електронний ресурс]. – <http://www.info-library.com.ua/books-book-145.html>
2. Сайт центру підтримки бізнесу NewBizNet: Техніка активного продажу, ведення переговорів з клієнтами [Електронний ресурс]. – <http://www.newbiznet.com.ua/index.php/uk/2010-11-09-09-11-44>.
3. Караєва Т.В. Управління процесом створення проєктів при навчанні ділової англійської мови // Вісник Чернігівського державного педагогічного університету ім. Т.Г. Шевченка. Серія: педагогічні науки. – Чернівці: ЧДПУ, 2007. - № 43. – С. 52-55.
4. Корнеева Л.И. Современные интерактивные методы обучения в системе повышения квалификации руководителей кадров в Германии: зарубежный опыт // Университетское управление: практика и анализ. – 2004. – № 4(32). - С.78-83.
5. Програма з англійської мови для професійного спілкування / Г. Є. Бакаєва, О. А. Борисенко, І. І. Зуєнок та ін. – К.: Ленвіт, 2005. – 119 с.

ФОРМУВАННІ НАВИЧОК ПРОФЕСІЙНОГО ІНШОМОВНОГО СПІЛКУВАННЯ МАЙБУТНІХ АВІАФАХІВЦІВ ЗАСОБАМИ КРЕАТИВНИХ ТЕХНОЛОГІЙ

Стаття присвячується формуванню професійного іншомовного спілкування майбутніх авіафахівців, яке формується за допомогою певних умінь і навичок, що набуваються в процесі навчання. Процес навчання, в свою чергу, потребує відповідних, професійно-обумовлених та орієнтованих технологій навчання. Розглядаються поняття креативної технології та видів креативних технологій.

З моменту створення авіаційної галузі людський фактор вважається одним із основних факторів, що призводить до виникнення аварій та інцидентів. Попередження людських помилок є однією із основних проблем безпеки польотів в авіації. Сучасні уявлення про безпеку польотів передбачають системний підхід, при якому основна увага приділяється недолікам в самій структурі авіаційної безпеки, а не помилкам в індивідуальних діях.

Саме тому для авіафахівця, який не є носієм англійської мови, важливого значення набуває мова. Адже і диспетчер і пілот, повинні встигнути провести велику мисленнєву роботу по осмисленню цієї інформації та формуванню відповідних дій за певний проміжок часу. Тому, як для пілота, так і для диспетчера, не носія англійської мови, дефіцит часу є одним із важливих факторів, що впливають безпосередньо на їх професійну діяльність.

Професіоналізм спілкування має свій зміст та особливі стійкі риси, які дозволяють робити власні судження щодо критеріїв і рівнів розвитку культури спілкування студентів – майбутніх фахівців. У професійному спілкуванні можна виділити два взаємопов'язаних аспекти: 1) загальні принципи спілкування - врахування історичних традицій, єдність мети і завдань щодо підготовки висококваліфікованого фахівця у вищому навчальному закладі; 2) індивідуальні принципи спілкування – сукупність конкретних прийомів і засобів, які реалізуються у діяльності на основі особистих знань, професійного досвіду, здібностей і вмінь [2]. На основі цього можна вважати, що професійне спілкування представляє взаємодію людей, під час якої відбувається обмін думками, почуттями, переживаннями, способами поведінки, притаманними певній професії, враховуючи загальні та індивідуальні принципи спілкування. Іншими словами, професійне спілкування - це формальне спілкування, яке об'єднує людей однієї професії або близьких професій.

Враховуючи те, що професійне спілкування є лаконічним, в результаті якого формується визначений склад мислення і компактність мови, воно істотно впливає на самооцінку людини, формує визначені позитивні і негативні стереотипи поведінки, в основу яких включаються найбільш характерні

елементи праці певної професії. Так, наприклад, в основу професійної діяльності авіадиспетчерів закладене спілкування, яке має забарвлення, що притаманне лише даній професії: для ведення радіообміну потрібно використовувати стандартну фразеологію, що призначена для надання відповідних вказівок, дозволів, рекомендацій та інформації; відхилення від стандартної фразеології при виконанні процедур, для яких існує стандартна фразеологія, може стати причиною непорозуміння, що, як результат може привести до авіаційної катастрофи. Саме тому, під час ведення радіопередачі повинен забезпечуватися чіткий та задовільний прийом повідомлень, що вимагає від авіадиспетчерів необхідності вимовляти кожне слово виразно та зрозуміло.

Для досягнення відповідного рівня професійного спілкування необхідно оволодіння продуктивними професійними знаннями та інтегративними вміннями, що набуваються у процесі засвоєння знань та формування умінь.

Уміння як здатність на належному рівні виконувати певні дії в процесі спілкування іноземною мовою представляє, на наш погляд, поєднання граматичних знань, лексичного запасу та можливості використовувати ці знання на практиці. Щоб досягти рівня навички мовленнява дія має набути таких якостей як автоматичність, стійкість, гнучкість, відсутність спрямованості свідомості на форму виконання, відсутність напруження і швидкої втомлюваності.

Для того, щоб сформувати певні уміння і навички у майбутніх авіадиспетчерів, діяльність яких заснована на професійному спілкуванні, під час чого відбувається обмін інформацією за допомогою індивідуальних принципів професійного спілкування, в основі яких лежить сукупність конкретних прийомів і засобів, що реалізуються у діяльності на основі особистих знань, професійного досвіду, здібностей і вмінь, потрібні відповідні, професійно-обумовлені і орієнтовані технології навчання, де педагогічна технологія розглядається нами як сукупність психолого-педагогічних настанов, визначаючих спеціальний набір і підбір форм, методів, способів, прийомів навчання та виховних засобів, тобто вона є організаційно-методичним інструментом педагогічного процесу.

Стратегія особистісно-розвивального навчання та креативні технології дедалі більше з'являються в системі вищої технічної освіти. Суть креативної психолого-педагогічної технології полягає в творчому підході до вирішення проблеми педагогічного процесу, під час якого інтереси та цінність особистості є домінуючою складовою організації та сенсу навчальної діяльності. Причому іноваційність даної технології полягає в тому, що викладач в процесі навчальної діяльності виступає не тільки як носій інформації, доповідач предметно-дисциплінарних знань, а як помічник у становленні і розвитку особистості студента, стверджуючи цю особистість незалежно від ступеня його залучення до знання. Позиція авторитарної влади, право старшого і сильного втрачаються, натомість стверджується партнерська позиція демократичної взаємодії, співпраці, допомоги, натхнення, уваги до ініціативи студента, до становлення і розвитку його особистості. Змінюється і позиція студента, який переорієнтовується з результату засвоєння, з отриманої оцінки на активну взаємодію з викладачем та своїми одногруппниками.

Таким чином, креативна технологія навчання являє собою спосіб початкового та основного становлення професійної освіти, оскільки креативний підхід до проблеми навчання передбачає не вирішення готових дидактичних задач, а генерацію, творче формування та розробку ідей, задумок і проєктів в широкому соціальному аспекті життя. В сучасній педагогічній науці представлений широкий спектр інновацій – проблемних, імітаційних, дослідницьких, ігрових, комп'ютерних, проєктних, контекстних та інших моделей навчання, при цьому використовуються різноманітні форми сумісної, групової навчальної діяльності, організація діалогічного спілкування і взаємодія суб'єктів навчального процесу. Розглянемо деякі види креативних технологій навчання в проєкції на навчальний процес, пов'язаний з викладанням професійно-орієнтованої іноземної мови.

Так, проблемне навчання, що являє собою спосіб організації активної взаємодії суб'єктів освітнього процесу з представленим змістом навчання, маючи у своїй основі проблему, прилучає студентів до об'єктивних суперечностей науки, соціальної та професійної практики завдяки методам їх вирішення мислити, вступати у відносини продуктивного спілкування, творчо засвоювати знання. Стрижневим поняттям у такому навчанні є проблемна ситуація, за допомогою якої моделюються умови професійно-дослідницької діяльності, а сам процес навчання будується як діалогічне спілкування і взаємодія, за умови якого студенти особисто, інтелектуально і соціально-активно, зацікавлені в судженнях один одного, дискутують із приводу висунутих гіпотез, відстоюють свої точки зору, спільно вибирають найбільш обґрунтовані варіанти вирішення проблемної ситуації. Цей вид технології допомагає студентам на заняттях з іноземної мови формувати свої висловлювання, тобто відбувається процес формування вміння правильно говорити. Однак, на нашу думку технології проблемного навчання не завжди являється ефективним, наприклад, при формуванні професійного спілкування майбутніх авіадиспетчерів. Ця технологія, на наш погляд, буде більш корисною лише на певному етапі навчання авіафахівців, як додаткова, наприклад, для студентів старших курсів льотних спеціальностей, або спеціальностей наземної служби (авіадиспетчерів), коли студент уже має певні знання для розв'язання поставлених проблем.

Суть технології модульного навчання полягає в тому, що для досягнення необхідного рівня компетентності студентів, на основі відповідних принципів і факторів здійснюється педагогічно обґрунтоване варіювання структурування змісту навчального матеріалу. Вибір адекватних йому методів, засобів і форм навчання спрямований на самостійний вибір і проходження студентами повного, скороченого чи заглибленого варіантів навчання. Модульне навчання допомагає створити найбільш сприятливі умови розвитку особистості шляхом забезпечення гнучкості змісту навчання, пристосування дидактичної системи до індивідуальних потреб особистості, що сприяє диференціації формування умінь та навичок професійного спілкування майбутніх авіадиспетчерів, в залежності від майбутньої професійної діяльності.

Автор концепції контекстного навчання А.А.Вербицький [1] стверджує, що інформація для одержання статусу професійного знання

повинна засвоюватися студентом у контексті його власної практичної дії і вчинку, виділяв наступні принципи контекстного навчання: принцип педагогічного забезпечення особистого залучення студента в навчальну діяльність; принцип ведучої ролі сумісної діяльності, міжособистісної взаємодії і діалогічного спілкування суб'єктів навчального процесу (викладача і студента, студентів між собою); принцип єдності навчання і виховання особистості професіонала, що дозволило в технології контекстного навчання передбачити постійний контроль і корективи процесу перетворення навчальної діяльності в професійну, становлення студента як молодого спеціаліста, формування професійного спілкування майбутніх фахівців.

Зміст дидактичної гри, що представляє собою цілеспрямовану організацію навчально-ігрових взаємодій студентів в процесі моделювання ними цілісної професійної діяльності спеціаліста, полягає в тому, щоб викликати пізнавальну активність та сприяти становленню самостійності в мисленнєвій діяльності студента. Навчальна дидактична гра з позиції ігрової діяльності є пізнанням і реальним засвоєнням студентами соціальної і предметної діяльності в процесі вирішення ігрової проблеми шляхом ігрової імітації [3]. Гра розкриває особистісний потенціал студента: кожний учасник може перевірити свої можливості окремо і в сумісній діяльності з іншими учасниками, тобто студенти стають творцями не тільки професійних ситуацій, а і творцями власної особистості, одночасно навчаючись долати труднощі вербального спілкування, яке основною складовою авіафахівців.

Аналізуючи наведені види креативних технологій можна зробити висновок: найбільш сприятливими для формування навичок професійного спілкування майбутніх авіадиспетчерів є контекстне навчання, дидактична гра та проблемне навчання.

Висновки

Таким чином, педагогічні іновациї, зокрема, креативні технології передбачають особистісний і творчий процес організації навчального процесу і охоплюють всю сферу навчання: від навчання майбутнього авіафахівця до педагогічної діяльності викладача, виконуючого різноманітні функції – експерта, консультанта, проектувальника, технолога інноваційних напрямків.

Список літератури

1. Вербицький А.А. Новая образовательная парадигма и контекстное обучение: Монография. – М.: Исследовательский центр проблем качества подготовки специалистов, 1999.
2. Опалюк О.М., Сербалюк Ю.В. Культура спілкування. Психологічні основи професійного спілкування: Навчально-методичний посібник. – Кам'янець-Подільський: Медобори, 2004.
3. Чернилевський Д.В., Морозов О.В. Креативная педагогика и психология. – М.: МГТА, 2001.

*О.В. Ковтун, к.пед.н., доц., А.Г. Гудманян, д.ф.н, проф.
(Національний авіаційний університет, Україна, м. Київ)*

КОМУНІКАТИВНІ СИТУАЦІЇ У ПРОФЕСІЙНО-МОВЛЕННЄВІЙ ПІДГОТОВЦІ МАЙБУТНІХ АВІАЦІЙНИХ ОПЕРАТОРІВ

*Обґрунтовано доцільність і розкрито технологію застосування комунікативних
ситуацій у професійно-мовленнєвій підготовці майбутніх пілотів і диспетчерів.*

Відповідно до теорії контекстного навчання (Н. Бакшаєва, Н. Борисова, А. Вербицький, Т. Дубовицька, Н. Лаврентьєва, В. Тенішева), предметною основою формування професійної компетентності майбутнього авіатора, до якої органічно входить мовленнєвий компонент, є включення навчальної діяльності студента з оволодіння мовленнєвою компетенцією в аналог його майбутньої професійної діяльності. Для цього створюється інтегративна модель навчання, в якій відпрацювання мовленнєвого компонента, розвиток професійного мовлення відбувається в змодельованих технологічних процесах професійної діяльності авіаційного фахівця. Студент у таких випадках є суб'єктом двох діяльностей – квазіпрофесійної і мовленнєвої. Основними передумовами суміщеної професійної діяльності є пізнавально-професійна потреба студента, тобто потреба в оволодінні досвідом в освоєній професійній діяльності, і квазіпрофесійна комунікативна потреба, що стимулює його мовленнєву діяльність. Провідним мотивом квазіпрофесійної діяльності є розв'язання професійно-предметної задачі, а мовленнєвої діяльності – сприйняття, розуміння, продукування професійно-значущої інформації. Завдання, що пропонуються студентам, максимально наближені до завдань, які доводиться розв'язувати авіаційним операторам у їхній реальній професійно-мовленнєвій діяльності.

У процесі моделювання орієнтувалися на рекомендації А.Вербицького [1] щодо організації квазіпрофесійної діяльності студентів у навчальному процесі й дотримувалися низки правил. З-поміж них: моделювалися конкретні умови і динаміка розгортання певної професійної ситуації авіаційних операторів; моделювалися предметний і мовленнєвий компоненти професійної діяльності пілотів і авіадиспетчерів; забезпечувалася суміщена діяльність студентів у змодельованих професійних ситуаціях; організовувалося діалогове спілкування студентів у змодельованих професійних ситуаціях; забезпечувалася проблемність цих ситуацій. Це дозволило системно і динамічно імітувати різноманітні моделі майбутньої професійної діяльності студентів; відтворити ситуації і логічну послідовність дій майбутньої професійної діяльності в ігровій моделі; наблизити умови навчання до реальних умов професійної діяльності; забезпечити творчу діяльність суб'єктів дидактичного процесу; сприяло швидшому формуванню умінь професійного мовлення студентів, здатності застосовувати їх на практиці у змінюваних умовах професійної діяльності; сприяло формуванню особистісної і психологічної готовності майбутніх авіаторів до професійної діяльності.

Важливого значення для ефективної організації навчального процесу набуває відбір навчальних ситуацій. У своїй професійній діяльності авіаційний оператор постійно зіштовхується з різноманітними завданнями, розв'язання яких потребує від нього високого рівня професійної компетентності й логічного мислення, добре сформованих професійно-мовленнєвих умінь. Розкрити весь діапазон ситуацій і задач, які розв'язуються авіаційними операторами, практично неможливо. Існує безліч конкретних, динамічно змінюваних ситуацій, у яких авіаторам доводиться приймати свої рішення, добігати нешаблонних дій. Водночас можна виокремити найзагальніші типи задач, що розв'язуються цими фахівцями, і підготувати майбутніх авіаторів до їх розв'язання в подальшій професійній діяльності. Наведемо приклади завдань для студентів, в основі яких лежали ситуації професійної діяльності.

Перший тип ситуацій, до яких доцільно долучати студентів, це ситуації-ілюстрації, в яких їм необхідно щось описати, пояснити тощо.

Такі ситуації здійснюються з опорою на слайди, відеофільми, карти, зображення з мережі Інтернет. Їх мета – розширення професійного тезауруса студентів, розвиток умінь планувати мовлення відповідно до мовленнєвого наміру й умов спілкування, добирати адекватні засоби для подачі змісту, забезпечувати зворотний зв'язок у комунікації. Наведемо приклади.

Ситуація 1. Студентам пропонується кілька карток із зображеннями різних типів повітряних суден вітчизняних і закордонних виробників.

Завдання 1. Розгляньте зображення. Визначте, повітряні судна яких виробників і яких типів на них зображені. Які орієнтири дозволили вам диференціювати літаки? Опишіть одне з повітряних суден. Доповніть зовнішній опис інформацією про системи літака, його потужність, дальність польоту тощо.

Завдання 2. Працюйте парами: складіть діалог, у якому один із комунікантів студент-авіатор, а інший – журналіст, який готує статтю про сучасний авіапарк. Формулюйте запитання і відповіді так, щоб інформація, яка буде озвучена, була точною, повною і достатньою для написання статті.

Опорою для ситуацій-ілюстрацій слугують тексти, лексико-граматичний матеріал, мовні кліше і т. ін. Наведемо приклад.

Ситуація 2. Студентам пропонується картка із зображенням пристрою SkyBuddy, що використовується в сучасній авіації для попередження відхилень від заданої висоти польоту і зменшення навантаження на пілота, а також його опис. Студенти працюють парами.

Студент 1: Ви – інструктор. Розкажіть стажеру про призначення і принципи роботи пристрою Sky Buddy Heading & Altitude reminder. Дайте відповіді на всі запитання стажера.

Студент 2. Ви – стажер. Сьогодні інструктор ознайомить вас із призначенням і роботою пристрою Sky Buddy Heading & Altitude reminder. Продумайте і будьте готові задати йому всі необхідні запитання.

За допомогою **ситуацій-оцінок** вдосконалюються вміння студентів щодо приймання, обробки й передавання інформації. Діапазон конкретних умінь варіюється залежно від ситуації (напр., вміння аудіювання чи читання, діалогічного чи монологічного мовлення). Завдання ситуацій-оцінки – оцінити

джерела, механізми, значення і наслідки ситуації, а також вжиті заходи і дії. Розкриємо технологію застосування такого прийому навчання на прикладі.

Ситуація 3. Студентам пропонується ознайомитися з офіційним звітом щодо авіакатастрофи літака Boeing 707-321B, НК 2016, авіакомпанії Avianca Колумбійських авіаліній, що трапилася 25 січня 1990 року над аеропортом Cove Neck (Нью-Йорк). Викладач дає для аналізу студентам спеціально підібраним матеріали звіту (Джерело: <http://www.airdisaster.com/reports/ntsb/AAR91-04.pdf>). Матеріали містять інформацію щодо історії рейсу; особових даних екіпажу та авіадиспетчера, в зоні відповідальності якого перебувало повітряне судно; інформацію про технічні характеристики літака; метеорологічну інформацію; план польоту та виконання польоту; аеродромну інформацію і транскрипти радіообміну екіпажу з органом УПР у районі аеродрому. Кожен студент отримує окремий фрагмент інформації, його завдання полягає в тому, щоб ознайомитися з ним, дібрати найсуттєвішу інформацію, те, що в той чи той спосіб могло вплинути на перебіг польоту і спричинити аварію. Усі студенти забезпечуються транскриптами радіообміну, який аналізують на предмет відхилень у процедурах ведення чи мовленнєвих помилок. Як результат, визначаються причини, що призвели до катастрофи, розробляються рекомендації з їх усунення. Варіантом обговорення ситуації є круглий стіл.

Ситуація-завит інформації спрямована насамперед на розвиток діалогічного мовлення майбутніх авіаторів. Для успішної реалізації цієї ситуації необхідна, з одного боку, «інформаційна прогалина», з іншого боку, бажання студентів пізнати нове. В основі такої ситуації лежить текст чи інше джерело інформації. Наведемо приклад.

Ситуація 4. Студентам пропонується ознайомитися з розділом «Обмеження польотного і робочого часу екіпажу ПС» у Керівництві з виконання польотів. Студенти працюють у малих групах. Один із студентів призначається інспектором, інші – стажерами. Завдання інспектора – перевірити рівень знань стажерів із таких питань: обмеження польотного та робочого часу, вимоги до відпочинку, перевищення обмежень польотного та робочого часу та/або зменшення часу відпочинку, дозволені збільшення польотного та робочого часу, дозвіл на зменшення часу відпочинку льотного екіпажу, дії на розсуд командира, облік польотного часу та часу відпочинку.

Різноманітні **ситуаційні завдання** можна застосовувати й **для вдосконалення вмінь ведення радіообміну**. В умовах квазіпрофесійної діяльності доцільно розвивати готовність майбутніх авіаторів до виконання професійно-мовленнєвих функцій в ускладнених чи стресових умовах діяльності. У процесі навчання використовується комплекс ситуаційних завдань, де описано різноманітні аварійні ситуації і відмови. Ситуації ускладнюються лімітом часу на їх розв’язання. Як приклад наводимо ситуацію «Відмова двигуна на злеті».

Ситуація 5. Під час злету з базового аеродрому ПС Ан-12, позивний ІК 141, маса 42 т, висота польоту 100 м, сталася відмова першого двигуна.

Завдання. Проаналізуйте подану аварійну ситуацію. Складіть повідомлення щодо цієї ситуації і передайте його, затративши мінімальну кількість часу. Повідомте про свої дії в умовах аварійної ситуації, що виникла

на борту ПС, затративши мінімальну кількість часу. Подумки виділіть першочергові й основні дії із алгоритму, який стосується конкретної аварійної ситуації, складіть нове повідомлення за ще коротший відрізок часу.

Стандартний текст донесення: MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY, IK 141, airborne, number one engine failed, approaching via traffic pattern (4 с).

Скорочений варіант: MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY, IK 141, airborne, engine failed, approaching via pattern (3 с).

Для майбутніх пілотів добираються ситуації, де вміння ведення радіообміну розвиваються поряд з уміннями добирати необхідну інформацію з довідкової бортової бібліотеки. Наведемо приклад.

Ситуація 6. Знайдіть у Керівництві з виконання польотів зазначені аварійні ситуації, а також алгоритми дій у них: а) горить попереджувальний світлосигналізатор (один, два чи три) вимикача генераторів, навантаження на генераторі відсутнє, напруга генератора нижча від напруги мережі; б) горить попереджувальний світлосигналізатор вимикача генераторів, навантаження на генераторі відсутнє, напруга генератора наближається до нуля. Складіть повідомлення про ситуації, що склалися на борту ПС, а також про порядок подальших дій із ліквідації чи мінімізації їх наслідків. Дайте відповідь (завдання для майбутніх авіадиспетчерів) на одержане повідомлення з урахуванням екстремальної ситуації, що склалася на борту ПС, а також запропонуйте подальші дії.

У викладених вище завданнях перевіряється здатність практично і логічно мислити, аналізувати, зіставляти, проникати у сутність явищ, виявляти закономірності; вміння викладати свої думки і відстоювати свої погляди українською / англійською мовою в умовах, що потребують зосередження на розв'язанні складної професійної задачі. Подібні завдання формують уміння майбутніх авіаторів реалізовувати мовленнєві висловлювання на основі професійних знань, розвивають активність у дискусії.

Висновки

Побудова навчального процесу на базі технології контекстного навчання, широке застосування комунікативних професійно зорієнтованих ситуацій дозволяють максимально наблизити зміст і процес навчальної діяльності студентів до їхньої подальшої професії. У різноманітних формах навчальної діяльності поступово «вимальовується» зміст майбутньої спеціальності, що дозволяє ефективно здійснювати загальний і професійний розвиток майбутніх випускників.

Список літератури

1. Вербицкий А.А. Активное обучение в высшей школе: контекстный поход / А.А. Вербицкий. – М. : Высшая школа, 1991. – 207 с.

Л.М. Конопляник, к.пед.н., доц.
(Національний авіаційний університет, Україна, м. Київ)

ВИКОРИСТАННЯ МЕТОДУ ПРОЕКТІВ У ВИКЛАДАННІ ПРОФЕСІЙНО СПРЯМОВАНОЇ ІНОЗЕМНОЇ МОВИ ІНЖЕНЕРАМ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ

Стаття присвячена методу проектів як ефективному засобу викладання професійно спрямованої іноземної мови. Вона описує сутність даного методу, фактори, що роблять його актуальним у сучасній системі вищої освіти, етапи та класифікацію проектів. У статті також представлені теоретичні основи даного методу та розглядаються переваги його застосування.

Професійна підготовка кожного фахівця визначається вимогами ринку праці і особливостями самої професії. Цивільна авіація належить до галузі з особливими умовами реалізації виробничої діяльності, які визначають специфіку навчання майбутніх авіафахівців. Україна дотримується принципу підготовки конкурентоспроможних на світовому ринку фахівців авіаційної галузі, тому їх підготовка здійснюється відповідно до стандартів, розроблених міжнародними організаціями (Міжнародною організацією цивільної авіації (ICAO), Європейською організацією з безпеки аеронавігації (Eurocontrol) та Європейським агентством з безпеки авіації (EASA)). Так, з метою підвищення безпеки польотів Міжнародна організація цивільної авіації висунула вимоги щодо рівня володіння міжнародною авіаційною англійською мовою радіозв'язку пілотиами й диспетчерами керування повітряним рухом неангломовних країн (Doc 9835). А у Розділі 66 Правил № 2042/2003, прийнятих EASA, визначено основні вимоги до рівня знань інженерів з обслуговування повітряних суден.

Тому професійна іншомовна підготовка майбутніх авіафахівців потребує особливої уваги та детальніших досліджень. Сьогодні суспільству потрібні авіафахівці, які крім комплексу спеціальних знань, повинні вміти добре орієнтуватись у різноманітних комунікативних ситуаціях, обирати адекватні засоби спілкування, активно сприймати та аналізувати інформацію, чітко, логічно й переконливо висловлювати свої думки, встановлювати й підтримувати міжособистісні ділові контакти, організовувати співробітництво. Сучасний підхід до навчання іноземної мови професійного спрямування передбачає зміни вимог до занять та розробку новітніх методів та технологій навчання, оскільки вивчення професійно орієнтованого матеріалу іноземною мовою є одним з аспектів викладання іноземної мови для студентів технічних спеціальностей. При вивченні таких тем студенти поступово готуються до майбутньої професійної діяльності.

Чільне місце серед новітніх технологій посідає метод проектів, який останнім часом набуває все більшого розвитку у сучасних ВНЗ. Він сприяє посиленню індивідуалізації процесу навчання, пошуку оптимального поєднання теорії та практики, актуалізації наявних знань та умінь студентів.

Актуальність використання методу проектів на сучасному етапі розвитку системи вищої освіти зумовлена такими факторами.

По-перше, зміна освітньої парадигми спричинила посилення компетентної спрямованості освіти, яка полягає в переорієнтації від загальноосвітньої спрямованості до освоєння способів адекватної інтеграції в суспільство, алгоритму дій у певній проблемній ситуації у світі, що постійно змінюється. Компетентнісний підхід до освіти передбачає орієнтовану на практику, продуктивну спрямованість навчання. Якість навчання, повна сформованість знань і навичок визначаються за здатністю виконувати завдання на рівні ситуації, максимально наближеної до життя та професійної діяльності фахівця [2].

По-друге, в основі методу проектів є діяльнісний підхід, зорієнтований на самостійну діяльність студентів (індивідуальну, парну, групову), що передбачає володіння певними інтелектуальними вміннями (аналіз, зіставлення, синтез, прогнозування тощо).

По-третє, навчання з використанням методу проектів відповідає парадигмі особистісно орієнтованого навчання, оскільки, працюючи над проектом, кожний студент виконує завдання, що найбільше відповідає його інтересам і можливостям.

Метод проектів – це спосіб досягнення дидактичної мети через детальну розробку проблеми, яка має завершитись реальним практичним результатом. Досягнення кінцевих результатів стає важливим показником продуктивності навчальної діяльності. При цьому обов'язкова реалізація принципу зв'язку навчання з життям, інтересами студентів та їхньою майбутньою професією. Метод проектів створює майбутнім інженерам авіаційної галузі умови, подібні до реальних професійних. І тоді теоретичні знання для такого виконавця – це засіб творчих пошуків, в кінцевому результаті якого відбувається активний процес розвитку практичного мислення. У розробці та реалізації проектів вирішуються навчальні завдання, набуваються практичні знання і досвід.

Використання методу проектів для навчання іноземної мови професійного спрямування – це розв'язання студентом або групою студентів певної проблеми, яке передбачає використання різноманітних методів і засобів навчання та інтегрування знань та умінь із фахових дисциплін. Слід також відмітити, що в процесі вирішення поставленої проблеми студенти набувають нових знань та вмінь. Знання будуть сприйматися студентами дійсно необхідними лише за наявності проблеми або завдання, для вирішення яких їм потрібні будуть ці набуті знання і вміння. Практика показує, що цей метод навчання є великим стимулом у роботі студентів, призводить до активного вивчення іноземної мови, застосуванню своїх попередніх знань з іноземної мови та фахових дисциплін у кожній конкретній ситуації.

Дослідивши класифікацію проектів, запропоновану О. Аліксійчук та В. Федорчук [1, с. 9], ми визначили типи проектів, які можна застосовувати при викладанні іноземної мови професійного спрямування майбутнім авіаінженерам. Отже, проекти можна поділити на типи за такими ознаками:

1) за домінуючою діяльністю у виконанні проекту (навчальні, дослідницькі, творчі, рольові (ігрові), інформаційні);

2) за предметно-змістовою галуззю (монопроекти та міждисциплінарні проекти);

3) за кількістю учасників проекту (особистісні, парні, групові);

4) за тривалістю виконання проекту (короткотривалі (одне або декілька занять з однієї дисципліни), середньої тривалості та довготривалі).

Як правило, робота над короткотривалими проектами проводиться на заняттях з іноземної мови, іноді з залученням знань з фахових дисциплін. Що стосується проектів середньої та значної тривалості, то вони – міждисциплінарні і містять досить значну проблему або кілька взаємопов'язаних проблем. Звичайно, в реальній практиці найчастіше доводиться мати справу зі змішаними типами проектів.

Для ефективної організації діяльності студентів роботу над проектом на заняттях з іноземної мови доцільно проводити у чотири етапи:

1. Підготовчий етап:

а) вибір та обговорення теми та типу проекту, кількості учасників;

б) визначення можливих варіантів проблем, які потрібно дослідити;

в) розподіл завдань між учасниками, обговорення методів дослідження, пошуку інформації, творчих рішень.

2. Пошуковий етап: самостійна робота учасників проекту відповідно до їхніх завдань (збір інформації, обговорення у групах).

3. Презентація (захист проектів): творчі роботи, організація конференції, прес-конференції, вікторини, телепрограми тощо.

4. Підбиття підсумків: колективне обговорення, експертиза, оголошення результатів, висновки. На нашу думку, при оцінюванні проектів слід враховувати якість поданого матеріалу, повноту розкриття теми, обґрунтованість результатів, обсяг і глибину знань з теми, міждисциплінарні зв'язки, правильність і культуру мовлення.

Спираючись на дослідження вітчизняних та зарубіжних науковців, визначимо основні переваги використання методу проектів при вивченні професійно спрямованої іноземної мови: (1) поліпшення мовних навичок [4] та їх “природна інтеграція” [5]; (2) підвищення мотивації студентів, задоволення від виконаної роботи [5]; (3) розвиток навичок критичного мислення [3], дослідницьких та творчих здібностей [2]; (4) підвищення самооцінки студентів та їх позитивного ставлення до навчання [5]; (5) розвиток відповідальності, самодисципліни, самоорганізації [2]; (6) розвиток вміння обґрунтовувати, узагальнювати, висловлювати власні думки та захищати свої ідеї, погляди [1]; (7) здатність орієнтуватись в інформаційному просторі [2]; (8) активізація дослідницької та творчої діяльності студентів; (9) розвиток у студентів культури мовлення та спілкування; (10) підвищення активності студентів.

Безперечно, все згадане вище сприяє ефективному навчанню іноземної мови та підвищує рівень практичного володіння нею. Проте, на нашу думку, ще є недоліки при застосуванні цього методу на практиці. Викладачі не завжди можуть підготувати якісну тему та визначити структуру міждисциплінарного проекту. Слід також зазначити, що підготовка проекту потребує багато часу.

Іноді викладачеві складно контролювати процес навчання та важко оцінити роботу окремого члена команди. Тому як викладачам, так і студентам потрібно поступово включати елементи цього методу. Перш за все, слід проаналізувати навчальну дисципліну та підібрати таку тему проекту, яка б була цікавою і зрозумілою студентам. Крім того, слід добре підготуватися підбираючи матеріал та добре пояснити правила проведення проекту. Зрештою, потрібно створити атмосферу серйозного навчання, а не простої гри.

Висновки

Метод проектів – це інноваційний метод навчання іноземної мови, який застосовується при підготовці майбутніх авіаінженерів. Його використання у навчанні професійно спрямованої іноземної мови зумовлено специфікою навчальної дисципліни й характеризується комунікативною спрямованістю, ситуативною обумовленістю та інтеграцією знань із фахових дисциплін. Активно розвиваючи інтегровані вміння та знання, ініціативу, співробітництво і взаємну відповідальність, цей метод поєднує на практиці фундаментальні принципи комунікативного, діяльнісного та особистісно орієнтованого підходів. І хоча згадані у статті переваги використання методу проектів не є вичерпаними, його впровадження у навчальний процес забезпечує підвищення якості викладання та вивчення професійно спрямованої іноземної мови.

Список літератури

1. Аліксійчук О. Проектна діяльність студентів у процесі опанування навчальної дисципліни “Шкільний курс світової художньої культури та методика його викладання” : навч.-метод. посібн. /О. Аліксійчук, В. Федорчук. – Кам’янець-Подільський: Кам’янець-Подільський національний університет імені Івана Огієнка, 2008. – 31 с.
2. Нагач М. Застосування методу проектів у вивченні іноземних мов / М. Нагач [Електронний ресурс]. – Режим доступу до журн.: http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Vchdpu/ped/2012_101/Nagach.pdf
3. Allen, L. Implementing a Culture Portfolio Project within a Constructivist Paradigm // Foreign Language Annals. – 2004. – № 37. – P. 232–239.
4. Levine, G. S. Global Simulation: a Student-centered, Task-based Format for Intermediate Foreign Language Courses // Foreign Language Annals. – 2004. – № 37. – P. 26-36.
5. Stoller, F. Establishing a Theoretical Foundation for Project-based Learning // Second and Foreign Language Contexts. Project-Based Second and Foreign Language education: past, present, and future. – 2006. – P. 19–40.

ТЕОРІЯ І ПРАКТИКА ПЕРЕКЛАДУ ЯК НЕОБХІДНА СКЛАДОВА КУРСУ ІНОЗЕМНОЇ МОВИ ДЛЯ ТЕХНІЧНИХ ФАХІВЦІВ

Звертається увага на надзвичайну важливість теорії і практики перекладу в курсі іноземної мови для студентів вищих технічних навчальних закладів. Обговорюються реальні перспективи і особливості практичного використання нових підходів у викладанні іноземних мов у спеціальних професійно-орієнтованих курсах.

Реформування вищої освіти передбачає суттєву зміну стандартів навчальних програм, визначення мінімальних вимог до випускника навчального закладу. В умовах суворого обмеження часу аудиторних занять увага має приділятися, перш за все, не механічному заучуванню конкретних фактів, слів, а вивченню головних принципів організації інформації у певній галузі знань. Аналіз існуючих програм з вивчення іноземної мови студентами технічних спеціальностей показує, що переважна увага приділяється розгляду та розвитку практичних здібностей з таких видів активності, як читання, письмо, мовлення, аудіювання. Переклад окремо не розглядається, незважаючи на те, що відповідні навички необхідні за будь-якого виду мовленнєвої діяльності іноземною мовою. При цьому практичний досвід роботи зі студентами першого курсу показує, що загальноосвітня шкільна програма не дає достатніх знань в галузі теорії перекладу. Вивчення граматичних особливостей іноземної мови з використанням відносно простих речень створює ілюзію структурної відповідності текстів, написаних різними мовами, наприклад, українською та англійською, які суттєво відрізняються за морфологією, фонетикою та іншими ознаками. Безперечно, досвідчені викладачі іноземної мови, які працюють у вищих технічних навчальних закладах, звертають увагу на існуюче протиріччя між реальними мовними навичками студентів початківців та нагальними потребами щодо уміння перекладати оригінальні тексти фахового змісту і самостійно включують відповідні матеріали у навчальний курс. Тім не менш, є парадоксальною ситуація, коли формальне дотримання існуючих програм може залишити поза увагою оволодіння принциповими основами теорії перекладу.

Можна заперечити, що питання теорії та практики перекладу текстів технічного профілю є необхідною складовою частиною програм з підготовки професійних перекладачів. Робота в цьому напрямку ведеться у будь-яких великих технічних навчальних закладах України, у тому числі у Національному технічному університеті України КПУ, Національному авіаційному університеті та ін. Проте слід зазначити, що навіть за умови набуття бездоганної кваліфікації у галузі перекладознавства, випускники відповідних кафедр під час практичної діяльності одразу усвідомлюють, що для адекватного перекладу технічного тексту крім вільного володіння обома мовами принципово необхідно розуміти специфічну професійну лексику, мати достатній запас знань у фаховій галузі.

Таким чином, останнім часом все частіше постає питання про спеціалізацію діяльності перекладача, потрібні фахівці, що володіють професійною компетенцією у визначеній предметній діяльності. Часто носіями відповідної вузькопрофесійної мови у світі можуть бути лише сотні, якщо не десятки людей. Вкрай наївно було би очікувати, щоби у складі всіх таких нечисленних груп працювали професійні філологи. Враховуючи надзвичайно велику кількість напрямків розвитку сучасної науки та технологій, безперервне утворення нових дисциплін і галузей, значний час, що потрібний для оволодіння цими знаннями, більш реальним уявляється вдосконалення якості знань іноземних мов, зокрема навичок в галузі перекладу, технічними фахівцями, ніж навчання філологів основам технічних дисциплін.

Розглядаючи різні аспекти підготовки технічного фахівця у галузі перекладу, слід зазначити, що проблема вдосконалення мовної компетенції студента технічного навчального закладу є достатньо складною і не обмежується суто прагматичною концепцією забезпечення його майбутньої професійної діяльності. Будь-яка мова є в загальному розумінні системою кодів, яка певним чином відображає культурні концепції та цінності визначеної суспільної групи. Наука і технології є лише невід'ємною частиною культури у цілому, тому перекладаючи навіть суто технічні тексти, не можна не враховувати особливості сприйняття певних понять та категорій у різних мовах. Завдання підготовки кваліфікованого перекладача полягає, таким чином, не тільки у засвоєнні певною особою широкого набору лексичних одиниць, але також і у порозумінні цією особою загальних принципів сприйняття інформації з точки зору своєї та іншої концептуальних систем.

Багаторічний досвід викладачів кафедри іноземних мов і прикладної лінгвістики Національного авіаційного університету свідчить, що найбільш ефективним способом засвоєння основ володіння іноземною мовою у конкретній фаховій галузі є поєднання двох сучасних методів викладання, а саме: метода інтерактивної комунікації та професійно-орієнтованого підходу [1]. Режим інтерактивного спілкування між студентами та викладачем під час заняття з іноземної мови дозволяє ефективно використати та обернути з недоліку на перевагу гетерогенність реальної студентської групи з різним рівнем професійних та мовних знань, моделювати реальні життєві ситуації.

Реалізація вищевказаних завдань надзвичайно полегшується за умов використання сучасних інформаційно-комунікативних технологій, які дають низку переваг у порівнянні з методиками, заснованими на традиційних методах. Зокрема, під час проведення занять з іноземної мови за професійним спрямуванням, є доцільним застосування навчальних матеріалів, отриманих з мережі Інтернету. Інтернет надає практично необмежений доступ до інформаційних джерел на мові оригіналу. Для викладача є дуже важливим те, що практично будь-які навчальні матеріали за фахом студентської групи, що розроблені спеціалістами країни-носія цільової мови, можуть бути ефективно та з мінімальними змінami використані у курсі професійно-орієнтованої мови. З точки зору вивчення іноземної мови робота в Інтернеті надзвичайно підвищує зацікавленість та мотивацію студентів до оволодіння цим предметом. Робота з реальними матеріалами вимагає від студентів не тільки зрозуміння інформації як

такої, але також її тлумачення і оцінки, розвиває їх аналітичні і систематичні здібності, здатність до критичного мислення. Реальні тексти та інші навчальні матеріали, безпосередньо пов'язані з фахом студентів, надають більше можливостей для практичної взаємодії з мовою, полегшують процес запам'ятовування спеціальних термінів, розкривають їх справжній зміст, створюють асоціативні зв'язки та сприяють реалізації в повній мірі передумов контекстного перекладу, забезпечують творчу та ділову атмосферу навчального процесу. Такі результати надзвичайно важливі в умовах обмеженого часу мовних курсів для технічних спеціальностей.

Враховуючи низький початковий рівень володіння іноземною мовою серед значної кількості студентів технічного профілю, для них, щонайменш у початковий період підготовки, є досить привабливим використання для перекладу комп'ютерних програм автоматичного перекладу [2]. Незважаючи на те, що поки що якість текстів, отриманих навіть найкращими з таких програм, як правило, незадовільна, вони достатньо популярні серед студентів, які не володіють великим активним запасом слів мови, що вивчається. Тім не менш професійний супровід таких спроб та належна допомога з боку викладача можуть бути дуже корисними з точки зору оволодіння основами літературного перекладу технічних текстів. Практичне відпрацювання на заняттях методики виправлення недоліків машинного перекладу дозволяє значно пришвидшити переклад, досягаючи цілком задовільної його якості. Якщо студенти розуміють принципи перекладу, вони здатні відредагувати первинний варіант, що запропонований програмою автоматичного перекладу, навіть якщо він є, як це часто трапляється, послідовністю найбільш імовірних значень перекладу окремих слів оригінального іншомовного тексту.

Для технічних фахівців є досить корисним порівняння процесу перекладу з однієї мови на іншу з процесом перетворення комп'ютерної програми, що записана однією мовою програмування високого рівня, на аналогічну програму з використанням іншої мови. Будь-яка програма є по суті послідовністю операцій, так званих машинних кодів, які має виконувати електронний пристрій заради отримання бажаного результату. Заради спрощення запису цих послідовностей та полегшення сприйняття їх користувачем вони переписуються в іншій формі (на мові високого рівня), причому концепції утворення, позначення та використання конкретних операцій у різних мовах програмування відрізняються. Кожна реальна програма принципово може бути переписана (перекладена) іншою мовою програмування з використанням іншої системи символів, сполучень та комбінацій. Єдина умова – будь-яка форма запису має відповідати тій же самій послідовності машинних кодів. Подібне відбувається під час перекладу інформації (тексту) з однієї людської мови на іншу. Та ж сама думка, що є аналогом послідовності машинних кодів, може бути записана з використанням різних мов, які відрізняються лексичними, синтаксичними та семантичними правилами, що визначають структуру та зовнішній вигляд речень. Кожна мова має свої внутрішні закони, що детермінують відповідність форми запису суті записаного. Звичайно, ця аналогія далеко не вичерпна. Вона, зокрема, не відображає

фонетичних особливостей людської мови, які дають можливість передавати певний емоційний настрій.

Отже, лише порозуміння загальної концепції іншої мови, усвідомлення принципів її функціонування у системі культурних цінностей іншого народу, а інколи навіть іншої цивілізації, відкриває можливість для повноцінної міжкультурної комунікації, в повній мірі реалізує потенціал реципієнтів у різних сферах мовної активності. Зрозуміло, що більшість реальних комунікацій відбувається у певному достатньо однорідному культурно-соціальному середовищі, що відзначається схожими ознаками та рисами кожного з учасників процесу взаємодії. Коло загальних фахових інтересів у значній мірі визначає певний тип соціальних відносин між представниками різних мов і культур, часто дає підстави для визначення певної інтеркультурної спільноти людей, як наприклад, у випадку вчених, що займаються деякими фундаментальними дослідженнями у галузі природничих дисциплін. Процес підготовки кваліфікованого перекладача передбачає формування особи, яка співіснує у декількох культурних просторах та здатна сприймати світ з різних точок зору. Згідно цьому підходу переклад розглядається як засіб подолання міжкультурних відмінностей.

Висновки

В умовах вкрай обмеженого часу, який може бути виділений для викладання іноземної мови студентам технічних та загально-природничих спеціальностей слід корінним чином переглянути підхід до вибору пріоритетних завдань курсу цієї дисципліни. Головний акцент у цьому курсі має бути наданий вивченню основних принципів перекладу, порозумінню головних характерних рис і особливостей у побудові мови, що вивчається, подібностей та відмін між цією мовою та рідною мовою. Увага має бути зосереджена на вивченні лише ключових законів і правил граматики. Не слід перевантажувати такий курс другорядною інформацією. Більша увага має бути приділена розгляду принципів словотворення, засвоєнню навичок користування словниками, довідниками та іншими допоміжними технічними засобами [3].

Список літератури

1. Кузнєцов В. Інтенсивне навчання іноземним мовам у вищих технічних навчальних закладах. // Особливості викладання іноземних мов у вищій техн. школі: Мат. наук.-практ. конф. – К.: НТУУ «КПІ», 2009. – С. 59–61.
2. Кузнєцов В. Електронні засоби перекладу в курсі іноземної мови для технічних фахівців // Мова та історія. – К., 2005. – Вип. 80. – С. 126 – 129.
3. Кузнєцов В. Довідкова література на заняттях з іноземної мови у вищих технічних навчальних закладах // Гуманітарна освіта в технічних вищих навчальних закладах – К., 2006. – Вип. 13 – С. 287 – 293.

*О.В. Полякова, викл.
(Національний авіаційний університет, Україна, м. Київ)*

МІСЦЕ ТА ЗНАЧЕННЯ ІНДИВІДУАЛЬНОЇ РОБОТИ СТУДЕНТА В ПРОФЕСІЙНІЙ ПІДГОТОВЦІ ПЕРЕКЛАДАЧІВ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ

Стаття присвячена аналізу місця та значення індивідуальної роботи студента в процесі професійної підготовки перекладачів авіаційної галузі. В статті розглядаються види, термін подання, виконання і захисту індивідуальних завдань студента в умовах навчання за кредитно-модульною системою.

Сучасний стан суспільного розвитку, однією з особливостей якого виступає лавиноподібне збільшення інформаційних потоків, змушує формувати принципово нові пріоритети в підготовці спеціалістів у вищій школі. Завдання, що постає перед ВНЗ, полягає не стільки в тому, щоб дати певний обсяг знань та інформації студенту, скільки у формуванні певної нормативної та мотиваційно-ціннісної структури особистості студента, провідним компонентом якої буде потреба в постійній самоосвіті та самовдосконаленні.

На сьогодні метою приєднання України до Болонського процесу є входження України до європейського наукового й освітнього простору задля розширення можливостей випускників, збільшення мобільності громадян на європейському ринку праці та підвищення конкурентоздатності української вищої школи, докорінного покращення змісту, форм і методів навчання на принципах демократизації та гуманізму, збільшення інтелектуального потенціалу країни, відродження самобутнього національного характеру.

Досягненню цієї мети сприяє перехід ВНЗ до системи навчання, відомої як кредитно-модульна система, згідно якої суттєво зменшено щотижневие аудиторне навантаження та перенесено акцент на збільшення годин на самостійну та індивідуальну роботу студента.

Таким чином, на даному етапі в процесі підготовки спеціалістів самостійна та індивідуальна робота студента займає центральне місце. Студент як головна ланка всього процесу навчання повинен стати ініціатором свого навчання та саморозвитку.

Індивідуальна робота – це форма організації навчального процесу, яка забезпечує реалізацію можливостей студента через індивідуально спрямований розвиток здібностей, науково-дослідну роботу і творчу діяльність.

Індивідуальні заняття в процесі професійної підготовки перекладачів авіаційної галузі проводяться під керівництвом викладача у встановленому порядку (регламентований час, розклад) з урахуванням потреб і можливостей студента. Завдання викладача під час таких занять полягає не лише в перевірці та оцінюванні вивченого студентом, а й коригуванні його дій, допомозі організувати процес самостійного оволодіння знаннями. Індивідуальні заняття здійснюються в процесі консультацій із навчальних питань, під час ліквідації академзаборгованості, виконання індивідуальних завдань тощо.

Ефективність індивідуальної роботи в процесі професійної підготовки перекладачів авіаційної галузі залежить від стану суб'єктів цього процесу, їхньої мотивації, педагогічної майстерності викладача, рівня використання інформаційних технологій тощо. Лише за високих показників можливий перехід навчання в новий стан, який характеризується як діяльність самонавчання студента (викладача). Правильно організована індивідуальна робота формує в студентів свідомі самостійні навчальні дії, вони відчують себе вільними від зовнішніх обставин, обирають зручний темп роботи і спосіб виконання завдання, активно використовують для досягнення цілей усі засоби, розуміючи, що тільки від власних дій залежить результат. Індивідуальна робота в процесі підготовки перекладачів авіаційної галузі сприяє більш поглибленому вивченню студентом теоретичного матеріалу, закріпленню і узагальненню отриманих знань, формуванню вмінь використання знань для комплексного вирішення відповідних професійних завдань.

Індивідуальні завдання в процесі професійної підготовки перекладачів авіаційної галузі видаються студентам в терміни, передбачені вищим навчальним закладом. Види, термін подання, виконання і захисту індивідуальних завдань з дисципліни «Практика перекладу англійської авіаційної термінології» визначаються робочою програмою. Індивідуальні завдання виконуються студентами самостійно із забезпеченням необхідних консультацій з боку викладача. Наявність позитивних оцінок, отриманих студентом за виконання індивідуальних завдань, є необхідною умовою допущення до семестрового контролю з дисципліни. Допускаються випадки виконання завдань комплексної тематики кількома студентами.

Процес професійної підготовки перекладачів авіаційної галузі з переходом до кредитно-модульної системи змінюється та вдосконалюється, види індивідуальних завдань постійно урізноманітнюються. До індивідуальних завдань належать:

- ✓ написання рефератів, курсових та дипломних робіт, яка здійснюється відповідно до робочого навчального плану та існуючих вимог галузевих стандартів щодо їх змісту;
- ✓ оформлення звітів;
- ✓ аналіз практичних ситуацій;
- ✓ переклад в індивідуальному порядку авіаційних текстів різного рівня складності;
- ✓ аналіз трансформацій, які найчастіше вживаються при перекладі авіаційних текстів;
- ✓ аналіз лексичних, граматичних та пунктуаційних особливостей авіаційних текстів;
- ✓ збір інформації та ознайомлення із зарубіжним досвідом, що стосується питань перекладу в сфері авіації;
- ✓ підготовка презентацій з тем, що вивчаються за програмою;
- ✓ проведення власних досліджень під час підготовки до конкурсів, олімпіад, конференцій тощо.

Виконання багатьох видів індивідуальних завдань стало можливим завдяки впровадженню новітніх комп'ютерних технологій, які не

використовувалися раніше, наприклад, презентації в Power Point, самостійний пошук в Інтернеті та завантаження на електронні носії звукових та відео матеріалів по темам, що вивчаються, машинний переклад, інтерактивне спілкування в мультимедійній лабораторії з викладачем та іншими студентами, тощо. Індивідуальні заняття в межах дисципліни «Практика перекладу англійської авіаційної термінології» можуть проводитися у формі діалогу з тем, що вивчаються, тренінгу, перевірки виконання завдань з самостійної роботи студента, екскурсій, наукових гуртків тощо.

Індивідуальна робота в процесі професійної підготовки перекладачів авіаційної галузі створює наступні переваги для студентів:

- ✓ Підвищує якість освіти;
- ✓ Створює умови індивідуального підходу до кожного студента, оскільки дає можливість студенту виконувати завдання, які відповідають його рівню знань, можливостям та уподобанням;
- ✓ Підвищує мотивацію студентів до набуття знань та вмінь, а також відповідальність за результати власної навчальної діяльності;
- ✓ Заохочує їхню ініціативу, творчий потенціал, прагнення до глибокого проникнення у теоретичні основи та наукового пошуку, вдосконалення практичних навичок в обраній галузі діяльності;
- ✓ Розвиває творчі здібності студентів, підвищує їхню самооцінку та допомагає самоствердженню.

Ефективність організації індивідуальної роботи перекладачів авіаційної галузі забезпечується реалізацією таких принципів:

- ✓ узгодженості мети (формування професійної компетентності фахівців), задач, форм індивідуальної та самостійної роботи;
- ✓ індивідуального підходу до студентів, що позначається у сформованому індивідуальному стилі діяльності; диференціації та індивідуалізації (врахування особливостей розвитку психічних процесів людини, психологічних закономірностей продуктивного мислення, механізмів учіння та навчання);
- ✓ праксеологічності (максимальна активізація пошуково-дослідницьких дій студентів);
- ✓ діалогічності в підсистемі “викладач – студент” для створення атмосфери “спільної педагогічної дії з метою реалізації спільної задачі”;
- ✓ інформаційної технологічності; прогностичності (як виявлення перспектив розвитку особистості та формування професійної компетентності фахівців);
- ✓ керованості (активне стимулювання студентів до самостійної освітньої діяльності, оцінка способів продуктивної навчальної діяльності студента, контроль та корекція, підготовленість студентів до виконання завдань).

Висновки

Таким чином, індивідуальна робота в процесі професійної підготовки фахівців авіаційної галузі сприяє більш поглибленому вивченню студентом теоретичного матеріалу, закріпленню і узагальненню отриманих знань,

формуванню вмінь використання знань для комплексного вирішення відповідних професійних завдань. З переходом до кредитно-модульної системи види індивідуальних завдань постійно урізноманітнюються. Індивідуальні завдання при професійній підготовці фахівців авіаційної галузі видаються студентам в терміни, передбачені вищим навчальним закладом. Види, термін подання, виконання і захисту індивідуальних завдань з дисципліни «Практика перекладу англійської авіаційної термінології» визначаються робочою програмою та академічними графіками. Індивідуальні завдання виконуються студентами самостійно із забезпеченням необхідних консультацій з боку викладача. Ефективність індивідуальної роботи в процесі професійної підготовки перекладачів авіаційної галузі залежить від стану суб'єктів цього процесу, їхньої мотивації, педагогічної майстерності викладача, рівня використання інформаційних технологій тощо.

Список літератури

1. Бунда В.В., Вашук Ф.Г. Реформування мережі вищих освітніх навчальних закладів України в контексті Болонського процесу // Проблеми адаптації вищої освіти в Україні до європейських стандартів і принципів Болонського процесу. – Ужгород, 2004. – С. 8-12.
2. Вітвицька С.С. Основи педагогіки вищої школи: підручник за модульно-рейтинговою системою навчання для студентів магістратури. – К.: Вища школа, 2006. – 376 с.
3. Курлянд З.Н. Педагогіка вищої школи: Навч. посіб. / З.Н. Курлянд, Р.І. Хмелюк, А.В. Семенова та ін. – К.: Вища школа, 2006. – 156 с.
4. Мороз І.В. Кредитно-модульна система організації навчального процесу: Довідник для студентів / Мін-во освіти і науки України; Переяслав-Хмельницький, держ. педагог. ун-т ім. Сковороди. – Київ-Переяслав-Хмельницький: Освіта України, 2005. – 56 с.
5. Поберезська Г.Г. Україна і Болонський процес – шлях розвитку освіти і науки: Навч. посіб. / Г.Г. Поберезська, К.О. Кольченко, Г.Ф. Нікуліна. – К.: Університет “Україна”, 2005. – 25 с.

С.В. Харицька, к.пед.н., доц., В.І. Базова, к.пед.н., доц.
(Національний авіаційний університет, Україна, м. Київ)

ПОШУК ІНФОРМАЦІЇ ЯК ДЖЕРЕЛО ФОРМУВАННЯ ІНФОРМАЦІЙНОЇ КУЛЬТУРИ МАЙБУТНЬОГО ПЕРЕКЛАДАЧА АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ

Проблема збереження та передачі інформації завжди була важливою. З появою нових інформаційних технологій виникає нове поняття інформаційної культури фахівця, що є невід'ємною складовою виховання спеціалістів нового покоління. В даній статті ми хочемо звернути увагу на формування інформаційної культури майбутнього перекладача в системі неперервної професійної освіти.

Поява засобів обчислювальної техніки і розвиток інформаційних технологій фактично революціонізували всі сфери суспільного виробництва, науки, культури, освіти і навіть суспільно-політичного життя. Це призвело до формування якісно нової ери у розвитку людської цивілізації. Індустріальний етап усе більше поступається місцем постіндустріальному, який отримав назву інформаційного [3].

Поширення комп'ютерної техніки і засобів телекомунікацій сприяло бурхливому розвитку інформаційних технологій і подальшій глобалізації процесів політичних, економічних, культурних, освітніх та інших міжнародних відносин. Це у свою чергу створило нові перспективи розвитку практично для всіх сфер людської діяльності. У структурі професіоналізму майбутніх перекладачів все більшого значення набуває *інформаційна культура*, яка стає однією з найважливіших вимог їхньої фахової компетентності, і тому вона повинна являти собою невід'ємний елемент їхньої професійної підготовки.

В даний час є всі підстави говорити про формування нової інформаційної культури перекладача як безпосереднього учасника навчально-виховного процесу, що має тенденцію до переходу в загальнолюдську культуру. Основою такої культури можуть бути знання про інформаційне середовище, уміння орієнтуватися в інформаційному просторі.

Поняття „інформаційна культура” (ІК) пов'язане з двома фундаментальними поняттями – „інформація” і „культура”, тому різні автори дають різні визначення поняття ІК, виходячи, або з першої, або з другої складової цієї лексичної одиниці. Можна виділити „інформологічний” та „культурологічний” підходи до трактування поняття ІК. Перший підхід вказує на сукупність знань, умінь і навичок пошуку, добору, аналізу інформації, тобто всього того, що включає в себе *інформаційна* діяльність, спрямована на задоволення інформаційних потреб людини. Наприклад, за визначенням В. Михайловського, *інформаційна культура* – це: новий тип спілкування, що дає можливість вільного виходу особистості в інформаційний простір; свобода виходу і доступу до інформації, як на локальному, так і на глобальному рівня [1].

При використанні другого підходу до трактування поняття ІК його зміст розширюється, що є закономірним: вся накопичена людством інформація є надбанням світової культури. У такому аспекті ІК розглядається як засіб життєдіяльності людини в інформаційному суспільстві, як складова процесу формування культури людства (способи і результати інформаційної діяльності) [1].

Для вирішення питання формування ІК необхідно підготувати кваліфіковані перекладацькі кадри, які б мали вільний доступ до різноманітних джерел та могли правильно і якомога швидше відібрати інформацію та адекватно відреагувати на неї. ІК будь-якого фахівця визначає ступінь володіння ним методами і технологіями роботи з інформацією, навичками пошуку, передачі, обробки та аналізу інформації, особливо із іншомовних джерел.

ІК пов'язана з соціальною природою самої людини. Вона є продуктом її творчих здібностей і може проявлятися у таких аспектах: конкретних навичках використання технічних пристроїв (від телефону – до персонального комп'ютера і комп'ютерних мереж); здатності використовувати у своїй діяльності комп'ютерні інформаційні технології, базовою складовою яких є численні програмні продукти; умінні здобувати інформацію з різних джерел, представляти в зрозумілому вигляді і використовувати її у подальшій діяльності; умінні працювати з різною інформацією; знанні особливостей інформаційних потоків у відповідній сфері діяльності [1].

Інформаційна культура, на наш погляд, являє собою той мінімальний обсяг і рівень знань, умінь і навичок, який потрібен для нормальної роботи з інформаційними потоками, для використання засобів збору, збереження, обробки, прийому/передачі, подання та аналізу інформації [3].

Інформаційна культура передбачає вивчення основ інформатики, сучасних операційних систем, таких як MS-DOS, Windows 98/NT/2K, UNIX, Novell Netware, а також прикладного програмного забезпечення MN Office, Open Office та інші. Вона формує навички ефективного користування технологією автоматизованого управління інформацією, використання економічних інформаційних систем, баз та банків даних і знань, у тому числі таких потужних сучасних засобів, як Oracle, MS SQL Server, FoxPro, тощо. Використання також Internet – та Internet-технології та їх застосування для отримання необхідної інформації [3].

Звичайно, *інформація*, як важливе явище існувала завжди. Вона накопичувалась людським досвідом і практикою та закріплювалась у книжках. Прийдешні покоління завжди використовували набутий предками досвід, примножували його, добували і поповнювали нові знання, а потім знову приєднували до вже існуючої інформації. Але потрібно не забувати, що у ланцюжку оброблення інформації останнє слово залишається за людиною. Недолік інформації так само як і її надлишок є шкідливим для прийняття будь-яких рішень. Людина не може впоратися із надмірним надходженням інформації. Тому машини, що допомагають обробити інформацію, прийшли на допомогу людському мозку. Вони функціонують незалежно від суб'єктивних та об'єктивних причин. А от осмислювати перероблену машинами інформацію

належить спеціалістам в кожній області знань, і перед ними завжди буде поставати проблема ІК спеціаліста, у нашому випадку не аби які знання і навички технічного перекладу. Використання інформації безпосередньо пов'язане з її *якістю*.

Перш за все, *якість інформації* (ЯІ), як зазначив професор В. Кудін, оцінюється тим, на скільки знання, отримані про предмет чи явище, допомагають прийняти правильне рішення. Як свідчить практика, більшість хибних рішень були прийняті, як правило, через брак інформації, або через *неякісність інформації* [2, с. 178].

Ось чому суттєвим у формуванні ІК є те, щоб у процесі підготовки спеціаліста навчити його відбирати *якісну інформацію*, варту уваги та вивчення. Ми маємо виділити такі суттєві якості майбутнього спеціаліста в системі неперервної професійної освіти як: глибина наукового розуміння законів розвитку природи і суспільства; правдивість і відкритість; розумне та природне дотримання норм і правил моралі; порядність, готовність відгукнутися на прохання інших; шанобливе ставлення до культурних традицій і норм життєдіяльності інших країн і народів [2, с. 178, 179].

Зрозуміло, що поряд з цими якостями на перше місце виходить *компетентність перекладача*, його *професіоналізм*. Розвиток інтеграційних технологій найбільше впливає на щоденне життя людей, і без знань про основні елементи цих технологій ми вже не можемо вирішувати навіть повсякденні проблеми. У зв'язку з цим у європейських школах велика увага приділяється формуванню двох умінь. По-перше, комп'ютерної грамотності, відсутність якої відкидає людину на периферію ринку праці, і, по-друге, умінню відбору і адекватного оцінювання інформації. Як відмічається багатьма вченими (Т.Хьюсен та інші), наукові дослідження і розвиток раптом перетворилися в „індустрію знань”, яка виробляє надпотужний ріст *кількості інформації* [5, с. 59]. І якщо ми не будемо володіти здатністю відбирати і систематизувати її, вирізняти найціннішу й найпотрібнішу за найкоротший час, то цей могутній потік інформації просто паралізує нас.

Соціально-економічний розвиток суспільства залежить від здатності його членів до самовдосконалення та інтелектуального зростання. Це – напряду пов'язано з умінями поновлювати знання, вчитися протягом усього життя.

Останнім часом популярною в світовій педагогіці стає концепція *компетентності*, в основі якої – ідея здатності застосування знань з найбільшою ефективністю. Вона включає широкий спектр соціальних, комунікативних умінь, заснованих на знаннях, досвіді, цінностях, які одержуються в процесі навчання [5, с. 59].

Система освіти тоді може вважатися ефективною, коли результатом її діяльності буде *компетентна особистість*, яка володіє не тільки знаннями, професіоналізмом, високими моральними якостями, але й уміє діяти адекватно у відповідних ситуаціях, застосовуючи ці знання і беручи на себе відповідальність.

Таким чином, основною метою підготовки сучасного перекладача вважається виховання і розвиток компетентної особистості саме в такому розумінні.

По відношенню до ІК *якість інформації* відіграє не аби яке значення. Важлива не кількість, а саме якість запропонованої перекладачем інформації для досягнення конкретної цілі. У зв'язку з цим, як ніколи раніше, зростає роль освіти і виховання майбутнього спеціаліста, який, оволодівши найбільш суттєвою для нього професійною інформацією, здатний забезпечити діяльність, наповнену результатами матеріальної, соціальної і моральної значимості, максимально корисної для блага всього народу [2, с. 183].

Ще однією складовою ІК є *об'єктивність інформації*. Питання об'єктивності інформації стало особливо важливим з появою нових електронно-обчислювальних машин, комп'ютерів, глобальної мережі Internet.

Висновки

З вищевикладеного можна зробити такі висновки: поняття інформаційної культури складне і різнопланове; інформаційна культура є однією з важливих складових при пошуку, відборі, аналізі інформації; інформаційна культура входить до складу поняття компетенції фахівця; поняття інформаційна культура включає такі компоненти, як доступність, об'єктивність, якість, достовірність; неможливо підготувати висококваліфікованого спеціаліста без формування у нього інформаційної культури.

Подальшого вивчення потребують питання діагностики сформованості інформаційної компетентності у фахівців авіаційної галузі.

Список літератури

1. Коляда М. Модель інформаційної культури професійної діяльності майбутнього економіста // Педагогіка і психологія професійної освіти // Науково-методичний журнал. – 2004. – № 4. – С. 13-22.
2. Кудін В.О. Засоби масової інформації та професійна освіта: філософсько-педагогічний аспект дослідження. – Харків: НТУ „ХПІ”, 2002. – 207 с.
3. Сиромятников А.С. Формування інформаційної культури майбутніх інженерів-керівників в системі неперервної освіти // Неперервна педагогічна освіта: теорія і практика. Збірник наукових праць / За редакцією І.А.Зязюна та Н.Г.Ничкало. – У двох частинах. – Ч.2. – К., 2001. – 302 с.
4. Соціолого-педагогічний словник / За ред. В.В.Радула. – К.: ”ЕксОб”, 2004. – 304 с.
5. Тараненко І. Компетентність – вимога сучасності // Світло, №1. – 1996. – С. 58 – 60.

S. Shurma, PhD
(National Aviation University, Kyiv, Ukraine)
G.P. Casula, MEd
(I.I.S. "Asproni", Iglesias, Italy)

DEALING WITH TRANSLATION MISTAKES: TEACHING ESL TO ITALIAN AND UKRAINIAN STUDENTS

The article zeroes in on the classification of mistakes Ukrainian and Italian students make while translating texts into English. It also offers comparative analysis and the ways of avoiding such mistakes.

In teaching English as a foreign language (EFL), translation is regarded as an essential part of shaping reproductive skills [Ніколаєва, с. 90]. In addition to this, such activity at intermediate and advanced levels of English language knowledge requires intercultural competence, apart from proficiency in Grammar, Vocabulary and Listening. Due to the requirements, both students and instructors face certain difficulties during classroom activity in translation. The aim of the given paper is to analyze the types of mistakes in translation as a classroom activity while professional ESL teaching.

The analysis of students' mistakes was based on the authors' experience in teaching EFL to fourth- and fifth-year students majoring in translation at the National Aviation University, Kyiv, and second- and fifth-year students at Upper Secondary School. We distinguished between six types of mistakes students generally make: grammatical, lexical, spelling, punctuation, style, coherence and cohesion mistakes.

1. *Grammatical mistakes* are those mistakes, which result from the difference in grammatical structures between the Ukrainian, Italian and English languages. It seems that Ukrainian students face more trouble with choosing correct grammar patterns as the difference between synthetic and analytic languages requires more mental efforts. In addition to this, grammatical mistakes lead to misunderstanding which must be avoided in translation as professional activity [Комиссаров, с. 228-229]. Teaching efforts should be directed towards elimination of such problems by way of increasing the share of exercising activities in the classroom. Among the most common mistakes found in students translation tests were as follows:

a. Tense shift. Because the system of tenses in the Ukrainian language is quite different from the English ones, this type of mistakes is quite common. In fact, students fail to identify the type of action and therefore fail to choose the correct tense form. For instance, the sentence "*Постійно удосконалюються служби авіаційної безпеки: ...*" requires the use of Present Continuous Tense triggered by the lexical marker "*постійно*" (constantly), and the indication to the changing situation rendered by the use of verb indicating developing situation. Three out of 21 students failed to notice these markers and thus translated the sentence using the Present Simple form, mistakenly taken the word "*постійно*" as the indicator of

habitual action [Quirk, p. 41]. Unlike the Ukrainian language, Italian requires the simple present of the indicative mode to describe habitual actions in sentences such as "*Abito ad Iglesias da 20 anni*", while English needs the present perfect or the present perfect continuous, "*I have lived in Iglesias for 20 years*" or "*I have been living in Iglesias for 20 years*", to indicate duration of an action which starts in the past and continues in the present.

b. Wrong word order. The word order in Ukrainian is not fixed; however, both in the English and Italian languages it is quite rigid. Basic Italian word order is SVO (Subject+Verb+Object) and SVDOIO (Subject+Verb+Direct Object+Indirect Object) [Bonomi, p. 139], but unlike English in Italian the subject can be omitted and this omission makes the mistake quite common among the Italian students. Ukrainian students tend to be wrong in determining the object and the subject of Ukrainian sentences especially in sentences with passive verbs or in elliptical ones. In addition, students tend to make translated sentences redundant by turning parenthetical and appositive elements into sentences, e.g.: "Ленглі, один із піонерів авіації, вів роботу зі створення літального апарату, важчого за повітря". This Ukrainian sentence contains an appositive phrase separated with commas which the student in her translation tried to turn into a separate clause: "Langley is one of the aviatiions pioneer was working under the creation of aircraft which was heavier than air" (we offer the sentence as it was in the student's paper). Apart from other mistakes which are obvious in the translation, the student failed to identify the need of having S-V elements required in both clauses she created.

c. Subject – verb agreement. One of the frequent mistakes in translations of the Ukrainian students is wrong identification of the subject of a translated sentence and thus agreeing the verb with the element closest to it. It was noticed that around 65% papers have at least one such mistake, for instance, "the scientists of aviation was thinking". Working on syntactical analysis of both original and translated sentences seems a fruitful way of helping students avoid this type of mistake.

2. *Lexical mistakes* mostly result from the lack of vocabulary knowledge and inability to differentiate between synonyms in the target language. Misleading words that sound similarly in both languages or in the language of translation also present a difficulty for students. What is more, translating of terminological units and units the meaning of which is highly determined by the context, require from the students profound knowledge of morphology and syntax of the English language. To deal with this type of mistakes, ESL instructor should organize the teaching process in such a way as to increase the number of productive exercises which require the students to differentiate between synonyms, to practice using new lexical units and to identify the contextual link between the words in sentences and phrases.

a. Word-for-word translation. Lack of linguocultural knowledge and combinatory rules of the English language lead to literal translations when students face a word combination they have not come across before. For example, the phrase "регулярні та нерегулярні перевезення" (*scheduled and non-scheduled air service*) were translated by 48% of students as "*regular and non-regular transportation*". Here the students used the English equivalent similar in sound with the Ukrainian one. Besides, in literal translation "the literal meaning is taken as if straight from the dictionary (that is, out of context)" [Hervey, c. 15]. Italian students tend to translate

idiomatic expressions not taking into account the cultural diversity that exists with English correlative ones. As an instance, the Italian idiomatic expression "*Non tergiversare*" is usually translated "*Don't lose time*", while "*Don't beat about the bush*" is the correct expression.

b. Using wrong collocations. Examining mistakes Upper Secondary students make when translating from Italian into English, it strikes that Italian interferes when students translate English expressions and vocabulary which are not found in it. For example, "*Che serata romantica*" is usually translated "*That romantic evening*" but not "*What a romantic evening*". "*Che*" in Italian is an exclamatory pronoun and it cannot be followed by a definite article. The phrase '*what a*' in Italian corresponds to "*come una*" and a sentence with such phrase, as "*Come una serata romantica*", should be translated "*Like a romantic evening*". The nature of these mistakes affects interlanguage as the acquisition of this peculiar linguistic aspect of English is not still completed and Italian interferes in translation. Students from Ukraine have trouble with translating complex terminological units as the word order in them is different in two languages. For example, the student translated the word combination "*братів Райт*" as "*Brothers Wright*" instead of "*the Wright Brothers*" using analogous with the Ukrainian language postmodification position of a noun instead of premodification.

c. Using wrong synonyms. Students often seem to have trouble differentiating between synonyms which as a rule defines the advanced and proficiency levels of English mastery. In the following example, a student uses the word "*intrusion*" instead of "*interference*" while translating the word combination "*незаконне втручання*".

3. *Spelling mistakes* apart from simple ignorance of how the word should be spelled, seem to occur when the students have problem with forming derivatives. A common mistake with Ukrainian students is doubling final consonant while adding -ed in Past Simple and Participle II forms, as in "*referred, travelled*" and others. The interference of American and British variants also plays its role as in "*fulfill*" vs "*fulfil*". A frequent mistake occurs when Italian students translate words which contain double consonants such as "*immaginazione*" and "*repubblica*". As they translate them into English they make spelling mistakes such as "*immagination*" and "*republic*", and not "*imagination*", "*republic*". This happens because Italian interferes with the formation of spelling rules and this can be defined as an interlanguage phenomenon.

4. *Punctuation mistakes*. The difference between punctuation rules in the Ukrainian and the English language as well as lack of attention to them during the classes result in wide-spread misuse of inverted commas, commas and semicolons in Ukrainian translations. The same in Italian, in particular Italian language does not require the comma when making a list of things before the conjunction "*e*", "*Lei comprò una cipolla, due carote e tre zucchine*", while English requires it before "*and*", "*He bought an onion, two carrots, and three zucchini*".

5. *Stylistic mistakes* include using words belonging to a different register. Colloquial vocabulary is often used by the students even if the situation of communication requires the use of terms or neutral words, for instance, using contractions while translating scientific texts or reports.

6. *Coherence and cohesion mistakes* seem to be more common among the Ukrainian students as they are hardly taught that at schools. In addition, Ukrainian writing traditions encourage verbosity while English ones tend to brevity and stricter text organization rules. Coherence and cohesion mistakes Italian students make concern links between sentences and paragraphs, while the latter affects agreement of parts of speech.

a. Wrong understanding of logical connections. While translating larger texts, Ukrainian students find it difficult to build parallels between semantic relationships implied between sentences [Quirk, p. 248] as well as rendering them into the language of translation. Thus, misplaced modifiers are popular mistakes in translation. Italian students are not accustomed to using connectors when linking sentences in English and this creates no logical coherence in the text.

b. Wrong identification of collocation connections. Interference of the native language leads to the wrong choice of translation strategy. This may result in the change of the sense of the original sentence. For instance, Italian students tend to translate the sentence "*Il vento soffiava dolcemente tra gli alberi*" as "*The wind was blowing softly between the trees*", the Italian preposition '*tra*' indicates both the English prepositions "*between*" and "*among*". The correct preposition is "*among*" and the mistake depends on the fact that Italian does not distinguish this difference and therefore students do not recognize the correct one. Acquisition of this grammar rule is not complete as a problem of interlanguage conditions it. Ukrainian students are noticed to have similar trouble with using prepositions, as there is mostly no direct equivalence in their use: "*entering to the building*" <= "*входячи до будівлі*", etc.

c. Lack of background cultural knowledge. It was noted that mistakes students make largely lead to translation loss. In fact, when translating from one language to another, "general cultural differences are sometimes bigger obstacles to successful translation than linguistic differences" [Hervey, c. 25]. Comparing certain features of Italian, Ukrainian and English, we can understand better the mistakes students make. Translation loss is frequent when dealing with realia, proverbs and idioms. For example, a proverb such as "*Una rondine non fa primavera*" is translated "*One swallow does not make spring*", while the correct translation is "*One swallow does not make a summer*", "*spring*" instead of "*summer*", as swallows arrive in Italy in spring. Instead, the idiom "*Stava correndo a perdifiato*" is translated "*He was running very fast*", "*perdifiato*" as "*running fast*", although "*It was running at breakneck speed*" is the closest translation to the Italian sentence. In these cases the loss of meaning is evident when adopting inadequate choices of vocabulary.

Conclusion

The difference in mistakes and thus the strategies the instructor chooses in teaching process largely depend on the general interference of the native language. Thus, similarity in language type predetermines the types of mistakes which are more common among the students of one language community in comparison to another. Belonging to the group of analytic languages, Italian demands the acquisition of spelling, grammar, syntax, and idiomatic expressions when translating

into English, while the Ukrainian language requires more mental and mnemonic efforts on the side of Ukrainian students mastering English.

References

1. Комиссаров В. Н. Современное переводоведение / Вилен Наумович Комиссаров. – М. : ЭТС, 2001. – 424 с.
2. Ніколаєва С.Ю., Бігич О.Б. та ін. Методика навчання іноземних мов у середніх навчальних закладах: Підручник. – К.: Ленвіт, 1999. – 320 с.
3. Bassnett S. Translation Studies. – Routledge: London, 1988. -176 с.
4. Bonomi I., Masini A., Morgana S., Piotti M. Elementi di linguistica italiana / Ed. by Carocci. – Roma: Carocci editore, 2004.- 161 p.
5. Hervey S., Higgins I., Cragie S., Gambarotta P. Thinking Italian Translation. – Routledge: London, 2000. – 228 p.
6. Heubner T. Linguistic System and Linguistic Change in Interlanguage // Studies in Second Language Acquisition. – Cambridge University Press, 1983.- P. 35-55.
7. Krashen S. Bilingual Education and Second Language Acquisition Theory. – Los Angeles: Language Education Associates, 1981.- 150 p.
8. Quirk, R., Greenbaum, S., Leech, G., Svartvik, J. A University Grammar of English / Ed. by I.P.Verhovska. – М.: Высш. школа, 1982. – 391 с.

*І.М. Баклан, аспірантка
(Національний авіаційний університет, Україна, Київ)*

ДИДАКТИЗАЦІЯ ТЕКСТІВ У ХОДІ ПІДГОТОВКИ ПЕРЕКЛАДАЧІВ ГАЛУЗІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

В статті зазначено основні засади викладання перекладу, узагальнено класифікацію текстів на різних рівнях комунікації, розглянуто основні кроки до здійснення дидактизації та на основі складених вимог проаналізовано посібник з перекладу офіційних документів галузі цивільної авіації

Робота з текстами є невід'ємною частиною в процесі вивчення перекладу. Саме тому відповідальним для кожного викладача є правильний вибір текстів та дидактична підготовка навчального матеріалу, що подекуди здається важким завданням. Саме тому актуальним є розгляд питання дидактизації текстів в процесі підготовки перекладачів, зокрема в галузі цивільної авіації. Головним завданням даної статті є визначення основних критеріїв добору текстів та основних шляхів здійснення успішної дидактизації дібраного матеріалу з врахуванням особливостей цільової аудиторії, а також співставлення отриманих результатів з практичним застосуванням.

На думку Крістіани Норд, основою до засвоєння навчального матеріалу з перекладу є мовна та фахова компетенція, здібність до пошукової роботи і теоретичні знання з перекладу. Перекладацька компетенція, в свою чергу, повинна мати системний характер [6, с. 132]. Проте, на практиці виникає чимало перешкод в навчальному процесі, пов'язаних з різним рівнем вищезазначених компетенцій у студентів. Цей факт можна пов'язати з недостатнім викладом пропедевтичного курсу перекладознавства, націленого на розвиток знань з культури рідної та іноземної мов, міжкультурної комунікації, аналізу перекладу фахових текстів, контрактивної граматики та стилістики, а також курсу з використання допоміжних засобів навчання [6, с. 136].

Перекладацька практика тісно пов'язана з роботою над текстами. Як відомо, тексти є продуктом комунікації, що виникають на рівні комунікативного плану (класи текстів), більш конкретних комунікативних намірів (типи текстів) та мисленнєво-мовленнєвого способу комунікації (види текстів) [2, с. 147]. Дещо інше уявлення про так звану ієрархію текстів пропонує Катаріна Райс за допомогою поняття «тип тексту» (Texttyp), який визначає основні форми зображення тексту. На її думку типи текстів – це класи видів текстів, основні ознаки яких співпадають: «Texttypen sind Klassen von Textsorten, deren wesentliche Merkmale übereinstimmen» [5, с. 76]. Виходячи з функцій тексту, К. Райс виокремлює інформативні, експресивні та оперативні типи текстів, які підлягають певній перекладацькій стратегії. З точки зору дидактики цей факт має перевагу, яка урівнює схематичну категоризацію. До того ж знання з типології текстів стають у нагоді в процесі аналізу вихідного тексту і створення тексту перекладу. Вихідним пунктом

визначення виду тексту є комунікативна ситуація, що включає засіб комунікації (текст), середовище, в якому відбувається комунікація (заняття з перекладу), та модель комунікації [3, с. 76]. В довіднику «Дидактика усного та письмового перекладу» Ульріха Каутца наведено перекладацьку типологію інформативних текстів, яка розрізняє наукові та ненаукові види текстів, представлених відповідними жанрами [5, с. 79].

В результаті проведених дискусій між викладачами перекладу з багатьох країн, початок яким заклав твір К. Норд “Аналіз тексту і процесу перекладу”, виділено ряд критеріїв вибору текстів для викладання перекладу: дидактичне узгодження, автентичність, тематика, ступінь важкості, вид тексту, обсяг, цікавість та актуальність [5]. Першим кроком після вибору тексту є з’ясування його придатності (включаючи ступінь складності) для певної групи студентів. Паралельно слід врахувати, які перекладацькі труднощі можна розглянути на прикладі даного тексту. Потім визначаються навчальні цілі (напр., розвиток перекладацької компетенції, покращення знань з рідної чи іноземної мови, поглиблення фахових знань тощо). Робота з текстом тісно пов’язана з вдаваною комунікативною ситуацією таким чином, що студенти мають уявлення про автора і адресата тексту разом з їх оточенням, можливого замовника перекладу та мету перекладу. Комунікативна ціль в навчанні іноземній мові полягає в такій реалізації певного комунікативного завдання в заданій ситуації, за якої комунікативний намір співпадає з досягнутим комунікативним ефектом [2, с. 145].

Наступним етапом є дидактизація текстів, тобто визначення типів завдань, за допомогою яких у ході роботи з текстом реалізуються навчальні цілі. Вони можуть бути розраховані на розуміння тексту, аналіз тексту, пошукову роботу, визначення типу тексту, створення тексту перекладу, редагування перекладу чи перекладацьку критику. Кожне завдання повинно мати чітку послідовність та систему оцінювання, що надає навчальному процесу об’єктивності. Заздалегідь викладач повинен запланувати домашнє завдання. Бажано до кожного тексту підготувати тестові завдання для поточного контролю із засвоєння матеріалу. Часовий фактор відіграє не останню роль в підготовці майбутніх перекладачів, оскільки в професійній практиці перекладач часто перебуватиме в рамках регламентованого часу [5, с. 157]. Для полегшення і, водночас, узагальнення процесу дидактизації тексту складено так званий «протокол дидактизації» (Didaktisierungsprotokoll), покрокове заповнення якого значно полегшує та прискорює процес підготовки тексту для його використання у викладанні перекладу.

Міжнародна організація цивільної авіації ICAO займається розвитком технічного, економічного та правового напрямку в організації і координації міжнародного співробітництва держав у всіх аспектах діяльності цивільної авіації [4]. Саме тому в галузі цивільної авіації представлені здебільшого інформативні тексти різних видів з розмаїттям представлених в них жанрів. Спираючись на зміст посібника з англійської мови Гудманяна А. Г. [1], маємо справу з науковими та ненауковими текстами. Перша група текстів створена для забезпечення комунікації з майбутніми перекладачами галузі цивільної авіації і представлена фаховими текстами з авіаційного права, історії

заснування та діяльності міжнародної організації цивільної авіації (ICAO). В другій частині підручника запропоновані ненаукові офіційні тексти галузі цивільної авіації. Проаналізуємо дидактизацію текстів вищезазначеного посібника. У праці Крістіани Норд «Fertigkeit lbersetzen» висловлено думку про те, що завдання з перекладу не повинно містити забагато перекладацьких проблем. Певна частина перекладацьких труднощів повинна бути відомою студентам [6, с. 133]. Виходячи із вищезазначеного переліку основних кроків дидактизації текстів, можна стверджувати, що структура і зміст завдань посібника «Translation of official documents on civil aviation» цілком відповідає основним вимогам. В посібнику враховані критерії розвитку мовної компетенції з рідної та іноземної мов (переклад текстів), розуміння та аналізу тексту, розвитку навичок довідково-пошукової роботи. Студенти мають змогу самостійно вдосконалити навички з перекладу, виконавши завдання для самостійної роботи та домашнє читання. В підручнику запропоновані завдання для експрес-контролю, що містять текст (приблизно 500 др. зн.) та завдання до нього. Таким чином, наприкінці кожного модуля можна об'єктивно оцінити засвоєний студентами матеріал. У другій частині підручника студентам запропоновано завдання з перекладу нормативно-правових документів міжнародної організації цивільної авіації з подальшим порівняльним аналізом українського варіанту перекладу з офіційним російськомовним, що допомагає виявити основні труднощі перекладу. В обох частинах підручника запропоновано завдання на розуміння вихідного тексту, що полягають у написанні анотації.

Висновки

У ході підготовки перекладачів слід розвивати мовну, фахову і перекладацьку компетенції, здібність до пошукової роботи, знання з теорії перекладу, враховуючи вихідний рівень підготовки студентів. Будь-який текст є продуктом комунікації, що виникає на різних рівнях комунікації і виконує певну функцію, з чим пов'язані існуючі класифікації текстів. Критеріями вибору текстів є дидактичне узгодження, автентичність, тематика, ступінь важкості, жанр тексту, обсяг, цікавість та актуальність. Дидактизація текстів полягає у визначенні типів вправ, за допомогою яких у ході роботи з текстом реалізуються навчальні цілі. Галузь цивільної авіації охоплює здебільшого інформативні тексти різних видів з розмаїттям представлених в них жанрів. В посібнику «Англійська мова. Translation of official documents on civil aviation» представлені інформативні науково-популярні і офіційні тексти із завданнями, що цілком відповідають вимогам дидактизації текстів. Дослідження даної теми можна розширити, зосередивши увагу на формах вправ до тексту відповідно до окремих навчальних цілей. Також поданий виклад може стати основою для створення дидактичних матеріалів із суміжних з перекладом дисциплін практика міжмовної комунікації і професійна англійська мова.

Список літератури

1. Гудманиян А. Г. Англійська мова. Translation of official documents on civil aviation / [Гудманиян А.Г., Суслова Г.А., Иванова Н.І., Каширська О.В.]. – Навч. Посібник. – К.: НАУ, 2005. – 136 с.
2. Пфютце М., Блей Д. О коммуникативно-функциональном методе анализа монологического текста-рассуждения в обучении иностранным языкам. – Лингвистика текста и методика преподавания иностранных языков / руков. авт. кол. Н. В. Бессмертная. – Киев: Вища школа. Изд-во при Киев. ун-те, 1981. – 176 с. – С. 145 – 154.
3. Garbe, Christine; Holle, Karl; Jesch, Tatjana Texte lesen. Textverstehen – Lesedidaktik – Lesesozialisation. – 2., durchgesehene Auflage. – Paderborn: Verlag Ferdinand Schöningh GmbH & Co. KG, 2010. – 252 S.
4. International Civil Aviation organization. A United Nations Specialized Agency. Official web-site <http://www.icao.int/Pages/default.aspx>
5. Kautz, Ulrich Handbuch Didaktik des Übersetzens und Dolmetschens. – 2. Auflage. – München : Iudicium, 2002. – 643 S.
6. Nord, Christiane Fertigkeit Übersetzen. Ein Kurs zum Übersetzenlehren und -lernen. – Berlin: BDB Fachverlag, 2010. – 246 S.

І.І. Вржесневський, кандидат наук з фізичного виховання і спорту, доцент кафедри, І.В. Дейнеко, старший викладач, С.О. Русецький, викладач (Національний авіаційний університет, Україна, м. Київ)

СТАВЛЕННЯ СТУДЕНТІВ ДО САМООЦІНКИ ФІЗИЧНОЇ ПІДГОТОВЛЕНOSTІ У КОНТЕКСТІ КОГНІТИВНИХ ПРОЦЕСІВ

Представлено результати дослідження підходів до самооцінки фізичної підготовленості студентів у процесі самоконтролю занять фізичним вихованням у ВНЗ. Розглянуто можливі варіанти використовуваних студентами порівнянь при проведенні самооцінки. Виявлено відмінність у результатах анкетного опитування студентів щодо їхньої здатності до самооцінки фізичної підготовленості та результатами виконання оцінки індивідуальної фізичної підготовленості в рамках семестрової контрольної роботи з дисципліни. По результатах аналізу самоконтролю і самооцінки порушені питання про відповідальне ставлення студентів до особистої фізичної підготовленості.

Фізичне здоров'я – це необхідна умова активної та нормальної життєдіяльності людини у будь-якому віці. У контексті загально цивілізаційних змін, притаманних сучасному суспільству, однією зі значних проблем є гіподинамія і, як наслідок, різке погіршення здоров'я учнівської молоді. Навіть видатні досягнення сучасної медицини не в змозі змінити процес фізичної деградації людини, руйнування його біологічної природи (В.К. Бальсевич, 2005). Фізична культура має в своєму розпорядженні величезний ресурс формування фізичного, морального і психічного здоров'я людини. Вплив занять фізичним вихованням у навчальних закладах можна оцінювати за двома показниками: об'єктивним – фізична підготовленість (виконання педагогічного тестування), і, певною мірою, суб'єктивним – елементами самоконтролю. Фізичні кондиції значною мірою обумовлюють спосіб, якість та стиль життя людини. У свою чергу, здоровий спосіб життя вимагає від людини перманентних зусиль щодо постійного здійснення самоконтролю за своїм психосоматичним станом, поведінкою, стилем життя у цілому.

Одним із шляхів формування серед студентської молоді компетентностей самоконтролю за своїми фізичними кондиціями, як елемент життєтворчості, є самоспостереження за наслідками занять фізичними вправами. Результати самоспостереження фіксуються документально (індивідуальні карти або щоденники рухової діяльності).

Фіксовані самоспостереження мають сенс, коли стають предметом самоаналізу. У свою чергу самоаналіз може розглядатися, як компонент самоконтролю і, за остаточним рахунком, не може бути продуктивним якщо за його результатом людина не робить самооцінку. Виявляючись складовою самоконтролю за фізичним станом, фізичним розвитком та іншими соматичними показниками самооцінка є динамічним фактором і найбільш ефективна у контексті самовизначення фізичної підготовленості у процесі фізичного виховання.

Самоаналіз та самооцінка дають можливість дають можливість виявляти для себе і в подальшому відтворити суттєві зв'язки щодо адаптації організму людини до різних режимів рухової активності у контексті фізичних

навантажень. С позиції розумової (когнітивної) діяльності у самоконтролі мають місце такі розумові операції, як – порівняння (встановлення подібності та відмінності), аналіз (розумове розчленування предмета або явища на утворюючі його частини, виділення ознак і властивостей) і синтезу.

У процесі фізичного виховання студентів індивідуальна фізична підготовленість стає предметом не тільки самоспостереження, а й експертного аналізу, здійснюваного викладачем, або тренером. Такий підхід визначає для сучасних студентів завдання які пов'язані з фізичним самовдосконаленням і фізичною самопідготовкою. Ці завдання обумовлюють орієнтування діяльності кафедр фізичного виховання непрофільних ВНЗ, у першу чергу, у бік методологічної спрямованості – навчання студентів засобом та методом самоконтролю фізичного стану та фізичної підготовленості у контексті придбання особистого досвіду використання цих методів. У цьому контексті поставили перед собою мету – виявити особливості різних підходів щодо самооцінки фізичної підготовленості студентами ВНЗ «Б».

Самооцінка фізичної підготовленості – це оцінка особистістю самої себе з позиції надбаного рухового досвіду, власних фізичних можливостей, індивідуального фізичного розвитку та фізичного стану. Торкатись ядра особистості, самооцінка є найважливішим результатом поведінки людини. Розглядаючи самооцінку як компонент самопізнання особистості, зауважимо, що афектне оцінювання уявлення про самого себе може викликати сильні емоції, пов'язані з її прийняттям, або засудженням. Тож самооцінка фізичної підготовленості може стати або стимулом, або гальмом для самостійних занять студентів фізичними вправами. У цьому аспекті самооцінка тісно пов'язана з створенням позитивної мотивації та процесом утворення мети у контексті індивідуальної рухової активності. Слід відзначити, що самооцінка фізичної підготовленості може існувати також і за рамками процесів самоконтролю – на основі суб'єктивних власних почуттів і припущень, але, на наш погляд, такий підхід непродуктивний та не виправданий.

Однією з ключових операцій самооцінки можна вважати порівняння. У цьому аспекті самооцінка у фізичному вихованні достатньо багатопланова. Студент може порівнювати себе:

- з певним ідеалом чи еталоном (актор, спортсмен, герой літературного твору або комп'ютерної гри);
- з однолітками однієї статі (за результатами виконання рухових дій, вправ або тестів, за зовнішнім виглядом і т. і.);
- за результатами виконання залікових нормативів по фізичному виконанню (у порівнянні з розробленими критеріями цих нормативів);
- за результатами проходження курсу дисципліни у цілому (залікова відмітка та рейтингові бали);
- у порівнянні з віковими змінами (за індивідуальною віковою шкалою: учора-сьогодні-завтра або за загально обґрунтованими віковими нормами), у порівнянні власних можливостей з умовами професійної діяльності та життєдіяльності загалом.

Таким чином у різних життєвих ситуаціях можливі різні орієнтири та критерії оцінки. Зважаючи на цю поліаспектність, нами було проведене анкетне опитування з метою виявити відношення студентів II курсу до можливості самооцінки фізичної підготовленості. У анонімному анкетування брали участь

62 студенти II курсу Гуманітарного інституту НАУ. Спроба ранжування згада- ні вище підходи до порівняння у самооцінці фізичної підготовленості студен- тів дала наступні результати: 51% опитуваних студентів II курсу для порівнян- ня власної фізичної підготовленості обрали орієнтиром свої попередні резуль- тати за виконанням ізолюваних рухових тестів (у школі та на I курсі); 37% для порівняння обрали критерії виконання нормативів з фізичного виховання роз- роблені фахівцями у НАУ; лише 11% з оцінюваних вважали за краще порів- нювати власні результати виконання рухових тестів з одногрупниками. Однак, визначившись з орієнтиром для порівняння, за результатами цього порівнян- ня треба ще провести аналіз, та у підсумку дати оцінку власної фізичної підго- товленості. Якщо порівнювати за встановленими у НАУ нормативами з фізич- ного виховання, за даними анкетного опитування, здійснити адекватну самоо- цінку фізичної підготовленості рахують за можливе 82,5% студентів основного відділення та 66,6% студентів спеціального відділення.

Усі опитані нами студенти у своїх відповідях вказали на особисту мож- ливість особистої участі проведення самооцінки, хоча різнились у виборі оріє- нтирів. Але, як з'ясувалось, провести оцінку власної фізичної підготовленості здатні не всі. Одночасно с проведенням анкетування, студенти другого курсу виконували на кафедрі спортивної підготовки семестрову контрольну роботу з дисципліни фізичне виховання. Частиною цієї роботи було методичне завдан- ня що включало до себе самооцінку фізичної підготовленості за рядом раніш виконаних рухових тестів. Більш ніж 70% студентів лише зафіксували резуль- тати виконання вказаних тестів (нормативів) і дали формальну самооцінку (1-2 стандартних речення), таким чином ухилившись від спроби дати оцінку влас- ної фізичної підготовленості. Із 27% студентів, що дали розгорнуту (4 та більш речень) оцінку власної фізичної підготовленості більшість - 81,5% орієнтува- лись у своїх висновках за своїми попередніми результатами виконання анало- гічних нормативів у школі та на першому курсі, тобто заснованих на особистій попередній діяльності. Треба зазначити, що у цьому випадку ми не розглядали адекватність отриманої самооцінки, а лише визначили реальне ставлення сту- дентів до виконання завдання та сам факт самооцінки.

Загалом більшість студентів, що приймала участь у анкетуванні не змо- гли, або не схотіли дати розгорнуту оцінку власної фізичної підготовленості у рамках семестрової контрольної роботи з навчальної дисципліни. Для тих сту- дентів, що впорались із завданням, базисом для порівняння був орієнтир осо- бистого характеру, що мав підґрунтя у попередній діяльності особистості. Тож знаходить підтвердження погляд психологів що у якості основного критерію оцінювання виступає система особистих пріоритетів індивіда.

Треба зауважити, що ставлення людини до самооцінки фізичної підго- товленості, як в тім і до інших соматичних показників, можливо базується на світоглядних підходах: «Я – це зовсім не те, що є моє тіло», (Декарт – для нього «Я» це не тіло, а думка); або як антитеза «Людина є творіння природи, нею і обмежена» (Гольбах). У першому випадку зневага до тілесного і вторинність тілесного в розумінні індивідуума робить несуттєвим самооцінку фізичних кондицій. У другому випадку самооцінка фізичної підготовленості може визи- вати підсвідоме відторгнення (страх перед негативним результатом) оскільки людина оцінює щось, що має індивідуальну цінність. І в першому, і в друго- му випадку можливий неусвідомлений відхід від практики самооцінки, що в підсумку веде до негативних наслідків для здоров'я індивідуума у перспективі.

Можливо ухилення від самооцінки має також зв'язок з інтравертизмом чи екстравертизмом людини і його життєвою позицією, яка коливається від космоцентризму до і антропоцентризму. Не виключено також, що проблеми із адекватною самооінкою студентами I-II курсів фізичної підготовленості частково носять віковий характер (відсутність досвіду самооінки, в цілому, гіперсексуальність і т. п.).

Без адекватної самооінки фізичної підготовленості студент не в змозі усвідомити власні фізичні можливості. Таким чином, самооінка фізичної підготовленості є ключовою ланкою у самопізнанні особистості, яка у свою чергу має стати основою оптимального фізичного розвитку і фізичного здоров'я (з урахуванням вікової динаміки).

Висновки

1. Основна частина студентів II курсу уникає давати самооінку фізичної підготовленості.
2. Серед студентів що виконали самооінку значна більшість у процесі порівняння використовували орієнтир особистого характеру – порівняння з власними попередніми результатами аналогічних рухових тестів.
3. Вивчення та аналіз причин уникнення студентами розгорнутої самооінки своєї фізичної підготовленості та порівняння, як фактор особистої самооінки потребує подальших досліджень.

Список літератури

1. Вржесневская А.И. Структурные компоненты самоконтроля в физическом воспитании / А. И. Вржесневская, Б. М. Шиян // Фізичне виховання в контексті сучасної освіти: матеріали регіональної науково-методичної конференції. К.: НАУ 2010. – С. 47 – 48.
2. Вржесневский И.И. Элемент самооценки физической подготовки в рейтинговой системе оценки по физическому воспитанию студентов 2 курса НАУ / И.И. Вржесневский, В.П. Семененко, В.М. Тимошкин // Фізичне виховання в контексті сучасної освіти: матеріали регіональної науково-методичної конференції. К.: НАУ, 2010. – С. 28 – 30.
3. Гичан И.С. Основы психологии и педагогики / Учебно-методический комплекс / И.С. Гичан. – К. : НАУ, 2006. – 96 с.
4. Ильин Е. П. Мотивация и мотивы. – СПб: Питер, 2002 с 508.
5. Круцевич Т.Ю. Контроль в физическом воспитании детей, подростков и юношей / Т.Ю. Круцевич, М.И. Воробьев. – К. : Поліграф-Експрес, 2005. – 196 с.
6. Теория и методика физической культуры / Учебник: Под ред. Курашина Ю.Ф. – Москва : Советский спорт, 2003. – 464 с.
7. Столяренко Л. Д. Основы психологии. – Ростов н /Д., 1999.
8. Общая психология / Под ред. А.В. Петровского. – М., 1988.

В.В. Горбунов, док. биол. н.
(Национальный Авиационный Университет, Украина, г.Киев)

ПСИХОФИЗИОЛОГИЧЕСКАЯ НАПРЯЖЕННОСТЬ ПИЛОТА - ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР ЛЕТНОЙ ОПАСНОСТИ

Разработанный психофизиологический критерий опасности полетной ситуации, позволил количественно оценить сложность и трудность пилотированию самолета на типовых этапах полета, а также "эргономическую вероятность" летного происшествия, из-за человеческого фактора.

Известно что, безопасность полета в значительной мере зависит от психофизиологической адекватности функционального состояния "экипажа", как проявления Человеческого Фактора (**ЧФ**), сложности полетной ситуации. Эта функциональная адекватность характеризует соответствие психофизиологических затрат, прежде всего пилота, сложности пилотирования, а неадекватность является "человеческой причиной" до 90% летных происшествий [1]. Таким образом, контроль "рабочего" состояния пилота, на основании его психофизиологической напряженности, позволит оценить степень неадекватности затраченных усилий сложности полета.

Нормативный документ по сертификации самолетов [2]. содержит 29 понятий, прямо или косвенно характеризующих рабочее состояние пилота (экипажа) с позиций ЧФ. Первым из них является "психофизиологическая нагрузка", которая является "человеческим фактором" степени опасности полетной ситуации [2], но она не имеет ни четкого определения, ни каких-либо количественных критериев, что не позволяет выявлять ее "опасные" уровни и диапазоны изменений [3]. В то же время известно, что, психофизиологическая нагрузка отражается в ПсихоФизиологической Напряженности (**ПФН**) пилота, которая тем выше, чем процедурно труднее пилотирование [4].

Поэтому целью проведенного исследования являлась разработка количественного критерия психофизиологического состояния пилота, который характеризовал бы усилия, затраченные на выполнение полетного задания и позволял определять уровень его летной опасности, а следовательно, и безопасности, с позиций ЧФ.

В летном эксперименте оценивалась психофизиологическая напряженность Командира Экипажа (**КЭ**), при выполнении на серийном самолете, который рассматривался как "средний", типовых этапов полета, априори, отличающихся между собой сложностью выполнения (по возрастающей: маршрут-ный полет, набор высоты, взлет, заход на посадку). Уровень ПФН вычислялся в грантах опасности роботы- (**гор**), на основании показателей сердечного ритма, зарегистрированного на бортовой магнитный самописец у КЭ при ручном пилотировании, с последующей наземной автоматизированной обработкой [5, 6] и определением понятийного статуса функционального состояния пилота, в виде или "функциональной активности", или "функционального напряжения", или "перенапряжения", или "истощения" психофизиологических ресурсов ра-

ботающего человека [7]. Состояния "функциональной активности" ($-100 \leq \text{ПФН} \leq -50 \text{ гор.}$) и "функционального напряжения" ($-50 \leq \text{ПФН} < 0 \text{ гор.}$) считались приемлемыми для пилота, выполняющего полетного задания. Тогда как, состояние "перенапряжения" ($0 \leq \text{ПФН} \leq +50 \text{ гор.}$) и "истощения" ($+50 \leq \text{ПФН} \leq +100 \text{ гор.}$) рассматривались как эргономически опасные, из-за истощения психофизиологических ресурсов человеческого организма. Полученные результаты подтвердили соответствие ПФН, как психофизиологического показателя трудности пилотирования, априорным сведениям о сложности обследованных этапов полета. Уровень ПФН увеличивался в направлении от "маршрутного полета" до "захода на посадку". "Маршрутный полет", "набор высоты" и "взлет" характеризовались разной степенью "функционального напряжения", а "заход на посадку" — средним уровнем "перенапряжения" (Рис.1).

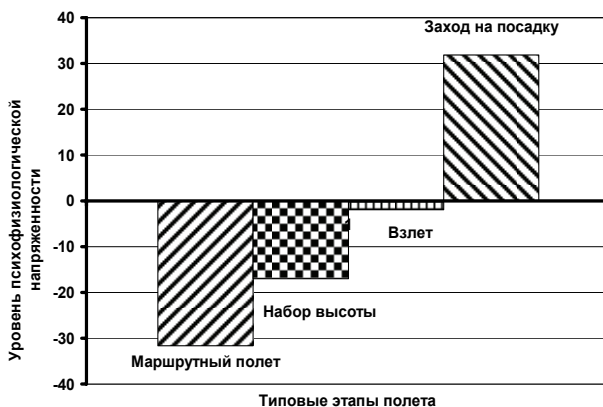


Рис.1 УРОВНИ ПСИХОФИЗИОЛОГИЧЕСКОЙ НАПРЯЖЕННОСТИ ПИЛОТА ПРИ ПИЛОТИРОВАНИИ "СРЕДНЕГО" САМОЛЕТА НА ТИПОВЫХ ЭТАПАХ ПОЛЕТА

Была выведена зависимость экспоненциального вида:

$$\text{ВЛП} = 0.3e^{0.02\text{ПФН}}$$

между известными значениями "эргономической вероятности" [8] (психофизиологической Возможностью) Летного Происшествия, из-за ЧФ - ВЛП) и уровнем психофизиологической напряженности (ПФН) пилота при выполнении им типовых этапов полета. Согласно расчетам, наибольшая, в сравнительном плане, ВЛП имела место при "среднем перенапряжении" пилота в процессе "захода на посадку", а наименьшая – при невысоком уровне "функционального напряжения" в "маршрутном полете" (Рис.2). Эти результаты согласуются с мировой статистикой по авиационной аварийности и с субъективным мнением пилотов о трудности пилотирования на типовых этапах полета. Если ПФН равнялась или была больше 60 гор., что составляет 80% ($\text{ПФН} \geq 80\%$) от психофизиологических возможностей организма (с 100% "абсолютным" диапазоном

ПФН от -100 до +100 *гор.* – 200 *един.*), то летное происшествие, из-за ЧФ, гарантируется (т.е., ВЛП = 1.0), а если ПФН=-100 *гор.*, то оно маловероятно (ВЛП→0).

Диапазон ПФН, приблизительно от -32 до +32 *гор.* (ПФН≤66%), обес-

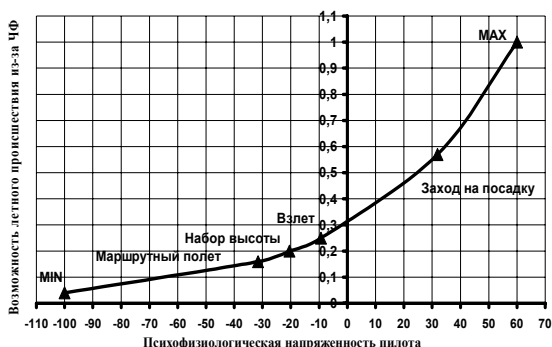


Рис. 2. ВОЗМОЖНОСТЬ ЛЕТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ ИЗ-ЗА ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА ДЛЯ "СРЕДНЕГО" САМОЛЕТА

печивает среднестатистическую аварийность в авиации, из-за ЧФ [8, 9], а более высокие уровни ПФН являются "психофизиологически опасными" (Рис.2). Кроме того, при ПФН>0, что характерно состояниям "перенапряжения" и "истощения", увеличение психофизиологической напряженности пилота более интенсивно снижает безопасность полета (согласно ВЛП), чем при ПФН<0, свойственном "функциональной активности" и "функциональному напряжению". Это связано с тем, что в диапазоне $0 < \text{ПФН} \leq 60 \text{ гор.}$, повышение ПФН на 1 *гор.* приводит к увеличению ВЛП приблизительно на 1% ($1 - 0.3 = 0.7$, $\frac{0.7}{60} \approx 0,012$), а в диапазоне $-31.63 \leq \text{ПФН} < 0 \text{ гор.}$ только на 0.5% ($\frac{0.16}{31.63} \approx 0,005$) (Рис.2). Таким образом, при оценке эргономической летной безопасности на основании психофизиологической напряженности пилота, необходимо, прежде всего, устранять причины, способствующие положительным значениям ПФН (ПФН>0), которые соответствуют состояниям "перенапряжения" и "истощения", так как в этом случае ВЛП может повыситься до опасных уровней, приблизительно в 2 раза быстрее, чем при ПФН<0.

Выводы

1. Разработанный психофизиологический критерий опасности полета (уровень психофизиологической напряженности) позволяет количественно оценить, с позиций человеческого фактора, сложность и трудность пилотирования в полетной ситуации.

2. Уровень психофизиологической напряженности пилота позволяет рассчитать "эргономическую вероятность" летного происшествия, из-за человеческого фактора, для полетных ситуаций различной сложности и таким образом, определить их летную опасность.

3. С помощью разработанного психофизиологического критерия опасности полета можно количественно оценить, с позиций человеческого фактора, эргономическую оптимальность новых технических решений и алгоритмов работы, уровень летной подготовки пилота, а так же диапазоны его функционального состояния, снижающие летную безопасность.

Список литературы

1. Токарев В.И. Роль человеческого фактора в обеспечении безопасности полетов. - Проблемы безопасности полетов, ВИНТИ, 1992, № 5, с. 28.
2. Единые нормы летной годности гражданских транспортных самолетов стран-членов СЭВ (ЕНЛГ-С), 1985.
3. Горбунов В.В. Психофизиологические критерии сертификации самолетов - эргономический резерв безопасности полетов. ж. Полет, 2003, №11, с.24-27.
4. Горбунов В.В. Психофізіологічна оцінка функціонального стану льотчика за різних умов пілотування. - Фізіолог. журн., 1996, т.42, № 1-2, с.73-78.
5. Горбунов В.В., Стенин Г.Г., Приходько Ю.В., Якубович В.Ф. Аппаратурное и программное обеспечение регистрации и автоматизированной обработки электрокардиограммы летчика. - Журн. высш. нервн. деят., 1985, т. 35, в.4, с.786-787.
6. Горбунов В.В. Концепция психофизиологического обеспечения надежности человека-оператора и системы "человек-машина" в целом с позиции человеческого фактора. сб. Гигиена труда, в. 32, 2001, АМНУ МЗ, ИМТ, с. 175-196.
7. Баевский Р.М., Барсукова Ж.В., Бродягин Н.А. Оценка функционального состояния организма при трудовых нагрузках по показателям активности регуляторных систем. - Челябинск: МЗ РСФСР, 1986 - 17 с.
8. Fritsch O. Aircraft accidents. - Int. J. avat.safety, 1984, v.1, № 4, p.436-438.
9. Berestov L.M., Stepanenko A.N. Safety aspects of human factors on aircraft design ICAO Bull., 1988, 43, № 2, 25-28.

*О.М. Долгова канд. біол. наук, доцент,
Т.В.Вашека, канд. психол. наук, доцент,
О.М.Власова-Чмерук, викладач
(Національний авіаційний університет, Україна, м. Київ)*

ІНДИВІДУАЛЬНО-ПСИХОЛОГІЧНІ ВЛАСТИВОСТІ ОСОБИСТОСТІ ЯК СКЛАДОВІ ПРОФЕСІЙНОЇ НАДІЙНОСТІ СПІВРОБІТНИКІВ СЛУЖБИ АВІАЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ

Досліджено індивідуально-психологічні властивості особистості співробітників служби авіаційної безпеки як складові їх професійної надійності.

Основоположним принципом національного повітряного законодавства є авіаційна безпека. В Україні прийнято ряд нормативно-правових документів (Повітряний кодекс України, закон “Про державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації”), які регламентують систему дій органів державної влади і суб’єктів авіаційної діяльності щодо виявлення і усунення джерел небезпеки та здійснення контролю за ризиками для забезпечення безпеки польотів.

Аналіз літератури засвідчує, що питання безпеки авіації розкрито в працях фахівців технічного профілю (Н.Кулик, В. Харченко) [6] та юридичного профілю (А. Бичков, А. Собакарь, А. Філіпов) [5]. Психологічним особливостям авіаційних спеціалістів присвячені роботи В. Бодрова, І. Бойко, В. Пономаренка та ін. [1; 2; 3]. Отже актуалізується потреба в професійному психологічному аналізі людського фактору в забезпеченні безпеки польотів.

Важлива роль в забезпеченні безпеки польотів належить співробітникам служби авіаційної безпеки (далі АБ). Виникає потреба у формуванні професійної надійності цих працівників, що складається як з професійних знань та вмінь, так і з їх психологічних характеристик. Р. Макаров [2] визначає поняття професійної надійності як вірогідність того, що співробітник виконуватиме свої професійні функції в оптимальному режимі в заданий час в екстремальних умовах діяльності. Складовими професійної надійності є професійні знання, навички, уміння; стійкість до екстремальних чинників діяльності; високий рівень загальної професійної працездатності; психологічна готовність до професійної діяльності.

На нашу думку, така складова професійної надійності співробітників АБ як стійкість до екстремальних чинників діяльності буде зумовлена їх індивідуально-типологічними та особистісними рисами, серед яких визначальне місце займає стресостійкість, властивості нервової системи, волява саморегуляція, організаційні та комунікативні вміння. Окрім того провідну роль у формуванні професійної надійності відіграє мотивація професійної діяльності співробітників АБ.

Саме тому *метою* нашого дослідження стало дослідити індивідуально-психологічні властивості як складові професійної надійності співробітників служби авіаційної безпеки.

Об'єкт – професійна надійність співробітників служби авіаційної безпеки.

Предмет – індивідуально-психологічні властивості як складові професійної надійності співробітників служби авіаційної безпеки.

Завдання:

1. дослідити індивідуально-психологічні риси співробітників служби авіаційної безпеки;

2. дослідити особливості професійної мотивації співробітників служби авіаційної безпеки з різним досвідом роботи;

3. встановити зв'язок індивідуально-психологічних рис співробітників служби авіаційної безпеки з їх професійною мотивацією.

Вибірку склали 44 співробітників різних відділів служби авіаційної безпеки, які були об'єднані в групи з огляду на досвід роботи та особливості професійної діяльності.

В ході дослідження були використані наступні методи та методики. Тест Я. Стреляу (діагностика властивостей нервової системи); опитувальник ЕРІ Г. Айзенка (діагностика екстраверсії-інтроверсії, емоційної стабільності-нейротизму); тест-опитувальник О.В. Зверькова та Є.В. Ейдмана «Дослідження вольової саморегуляції» (діагностика вольової саморегуляції, наполегливості та самовладання); Бостонський тест на стресостійкість (діагностика стійкості особистості до стресових ситуацій); тест комунікативних та організаторських схильностей В.В. Синявського та В.А. Федорошина); методика дослідження професійної мотивації (діагностика мотивів власної праці, мотивів соціальної значимості праці, мотивів самоствердження в праці, мотивів професійної майстерності).

Отримані результати. В межах реалізації завдання №1 були отримані наступні результати.

За методикою Я.Стреляу в усіх групах спеціалістів сила процесів збудження, гальмування та рухливості нервових процесів знаходяться на високому рівні. За тестом Г.Айзенка представники групи 4 (тренери) мають схильність до інтроверсії (від 7 до 10 – потенційний інтроверт), а інші 3 групи – амбіверти. Рівень нейротизму в усіх групах знаходиться на середньому рівні, з незначним переважанням в групі 2 (Базовий курс для молодих спеціалістів по безпеці, допуск до роботи), що вказує на емоційну стабільність більшості респондентів. За методикою «Бостонський тест на стресостійкість» досліджувані набрали досить високу кількість балів, що вказує на низький рівень стресостійкості. Максимально низька опірність стресу в групі 2.

За результатами опитувальника «Дослідження вольової саморегуляції» у всіх групах респондентів виражений вольовий контроль, наполегливість та самовладання.

Комунікативні здібності виявилися нижче за середній рівень в групі 4, та середнього рівня в трьох інших групах. Організаційні здібності у респондентів 1 та 2 груп знаходяться на середньому рівні, а в 3 та 4 групах – на високому рівні, що обумовлено специфікою професійної діяльності. Значимих відмінностей в комунікативних та організаційних здібностях респондентів не виявлено.

2. Для виконання завдання №2 нами була застосована методика професійної мотивації, яка дозволяє встановити вираженість у досліджуваних мотивів власної праці, мотивів соціальної значимості праці, мотивів самоствердження в праці, мотивів професійної майстерності.

Для порівняння вираженості мотивів професійної діяльності у респондентів було застосовано t-критерій Стьюдента. Встановлено статистично значимі відмінності за показником «мотиви власної праці» між такими групами: в першій групі цей мотив виражений більше, ніж в 3 та 4, також 4 група відрізняється від 1 та 2. Нижчий показник мотивів власної праці свідчить про те, що кваліфіковані спеціалісти не цінують працю заради праці.

Також група 1 та група 4 значимо відрізняються за мотивами соціальної значимості праці (він вищий в групі 4), та за мотивами самоствердження в праці (вищий в групі 1).

Можна стверджувати, що висококваліфіковані спеціалісти в галузі авіаційної безпеки, що проводять тренінгові заняття, найбільшою перевагою надають соціальній значимості праці, на другому місці в них мотиви професійної майстерності, і вже потім для них важливо самоствердження в професійній діяльності. Для групи 2 як для початківців найменш вираженими є мотиви професійної майстерності.

3. Для реалізації третього завдання – встановити зв'язок індивідуально-психологічних рис співробітників служби авіаційної безпеки з їх професійною мотивацією – нами було зроблено кореляційний аналіз з використанням коефіцієнта кореляції Пірсона.

Встановлено, що з віком зростають мотиви професійної майстерності та зменшується вираженість мотивів працювати заради самої праці. Така риса як екстраверсія прямо пов'язана з мотивами самоствердження в праці. Для нейротичних особистостей більш характерна мотивація професійної майстерності. Сила процесів гальмування прямо пов'язана із самоствердженням в праці і обернено з мотивацією професійної майстерності.

Висновки.

В результаті проведеного дослідження можна стверджувати, що для досліджуваних спеціалістів з авіаційної безпеки характерні високі показники як сили процесів збудження, так і гальмування, що вказує на їх здатність до здійснення ефективної діяльності в умовах, що вимагають енергійних дій, а також на здатність до відмови від активності в умовах заборони. Висока рухливість нервових процесів вказує на здатність до швидкої перебудови при зустрічі з новою ситуацією, готовність взаємодіяти з новими явищами. Все це свідчить про відповідність діагностованих рис вимогам професійної діяльності служби авіаційної безпеки.

Всі показники вольової саморегуляції спеціалістів знаходяться на досить високому рівні, що вкрай необхідно при обраній спеціальності. Високий рівень організаційних здібностей у більшості досліджуваних відповідає вимогам професійної діяльності респондентів та сприяє формуванню професійної надійності працівників.

Специфіка професійної діяльності спеціалістів служби авіаційної безпеки призводить до знаходження людини в стресовій ситуації, і на жаль у всіх досліджуваних діагностовано переживання сильного стресу, а в групі 2 – ще й низька опірність стресу. Бажана психологічна допомога та навчання технікам релаксації та заспокоєння.

Невираженими виявились комунікативні здібності у групи тренерів (нижчі за середній рівень), що підтверджують дані шкали інтроверсії: якщо всі інші групи – амбіверти, то середній показник групи тренерів свідчить про інтроверсію. Ці результати повинні привернути увагу інструкторів, що працюють зі спеціалістами з авіаційної безпеки, їм можна порадити зосередитись на виробленні комунікативних навичок у досліджуваних, особливо в тих групах, які навчають інших.

Дослідження професійної мотивації встановило, що серед мотивів праці по вибірці в цілому переважають мотиви соціальної значущості праці, а найменш виражені мотиви професійної майстерності. В групі тренерів професійна майстерність посідає друге місце, а в інших групах знаходиться на останньому, що може вказувати на низьку зацікавленість в досягненні кар'єрного зростання та високих показників виконання праці. Кореляційний аналіз показав, що з віком зменшується мотивація працювати заради самої праці і збільшуються мотиви професійної майстерності.

Узагальнюючи отримані результати можна стверджувати, що професійна надійність співробітників служби авіаційної безпеки залежить від їх індивідуально-типологічних та психологічних властивостей та потребує психологічної корекції та допомоги у випадках невідповідності цих рис вимогам професійної діяльності.

Список літератури.

1. *Бодров В.А.* Психология профессиональной пригодности / В.А. Бодров. – М.: ПерСе. – 2001. – 511 с.
2. *Макаров Р.Н.* Человеческий фактор. Авиационная психология и педагогика. Справочник. МАПЧАК / Р. Макаров – М.: 2002. – 490 с.
3. *Пономаренко В. А.* Экстремальность и проблема отношения к профессиональной деятельности и в профессиональной жизнедеятельности / В. А Пономаренко // Мир психологии – 2006. – №4. – с. 38-46.
4. *Практикум по общей, экспериментальной и прикладной психологии:* Учеб. пособие /Под ред. А.А. Крылова, С.А. Маничева. – Спб.: Питер, 2000 – 560 с.
5. *Собакарь А.О.* Принципи забезпечення безпеки польотів на авіаційному транспорті / А. Собакарь // Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності – 2011. – №2. – с. 76-82.
6. *Энциклопедия безопасности авиации* / (Н. С. Кулик, В. П. Харченко, М. Г. Луцкий [и др.]); под. ред. Н. С. Кулика. – К.: Техніка, 2008. – 1000 с.

С. Е. Луппо
(Национальный Авиационный университет, г. Киев)

КОНСТРУКТИВНОЕ СОВЛАДАНИЕ С ПРОФЕССИОНАЛЬНЫМИ СТРЕССОРАМИ КАК ОСНОВА ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ НАДЕЖНОСТИ АВИАСПЕЦИАЛИСТОВ

Рассматривается проблема совладания авиационных специалистов с профессиональными стрессорами. Психологические последствия накопленного профессионального стресса описаны сквозь призму профессиональной надёжности авиаспециалистов.

В последние годы психологам всё чаще приходится оказывать помощь авиационным специалистам, не сумевшим противостоять негативному воздействию профессиональных стрессоров на их психику и личность. Это ставит проблему совладания с профессиональным стрессом в ряд наиболее острых и требующих разрешения, так как она проявляет себя в многоаспектных нарушениях всей системы жизненных и, в том числе, профессиональных отношений человека, ухудшении физического и психологического здоровья, утрате профессионально-важных качеств. Результатом таких нарушений часто становится уход из профессии.

Есть и другая сторона проблемы: она связана с безопасностью выполняемой деятельности, ведь описанные изменения являются наиболее опасными в плане провоцирования сбоев в деятельности: их результатом становится снижение волевого и когнитивного контроля в процессе её выполнения и нарушение способности к саморегуляции состояния и деятельности. И хотя многие исследователи (М. Аствацатуров, Л. Гиссен, Б. Коробков, Ф. Космолинский, А. Леонтьев, Б. Ломов, В. Маришук, В. Небылицын, Т. Немчин, К. Платонов, И. Полищук, В. Пономаренко, В. Попов, М. Решетников, П. Симонов, Н. Тарабрина, Е. Лазебная, М. Зеленова, М. Магомед-Эминов, Е. Мазур, В. Гельфанд, П. Качалов) внесли свой вклад в изучение психологических механизмов противостояния деструктивному воздействию на человека профессиональных стрессоров, проблема продолжает оставаться чрезвычайно актуальной, так как лежит в поле решения задачи профессиональной надёжности авиаспециалистов.

Анализ понятия «профессиональный стресс» в настоящее время осуществляется преимущественно сквозь призму категории «психическое напряжение» [5, 7, 9, 11]. Источники психического напряжения и перенапряжения в процессе выполнения профессиональной деятельности можно разделить на *первичные и вторичные*. Под первичными понимаются предельные, крайние значения тех элементов ситуации, которые создают оптимальный фон для деятельности специалиста и характеризуются параметрами, предъявляющими ему требования, выходящие за пределы функционального диапазона его приспособительных возможностей, а также ощущаются и переживаются им как источник дискомфорта.

Последняя характеристика выводит на первый план вторичные источники напряжения - *индивидуальные свойства личности*. Они опосредуют влияние любых внешних воздействий: определяют субъективную значимость, специфику психологического отражения и оценку возникшей ситуации. Здесь важную роль играют *а) индивидуальные характеристики*: (биологические, психофизиологические), такие, как уровень физического и психического здоровья, возраст, особенности центральной и вегетативной нервной системы, диапазон функциональных возможностей отдельных систем организма;

б) личностные факторы-характеристики: степень развития умений и навыков, а также степень готовности специалиста к деятельности в условиях, характерных для данной профессии; отношение к выполняемой деятельности, мотивы и волевые качества личности, особенности предшествующего опыта деятельности в аналогичных условиях [10].

Так, например, в исследованиях М. Айрапетянца, А. Вейна, В.Захаржевского, М.Дмитриевой, В.Михеева, Г. Бишона обнаружено, что характер патологического отражения рабочей ситуации, осложнившейся непредвиденным воздействием стрессоров, а также интенсивность эмоционального напряжения в процессе ее переживания и индивидуальный паттерн реагирования на нее во многом определяются наличием негрубой органической мозговой predisпозиции [1; 6]. Она может проявлять себя как церебральная гипоксия, а также как расстройство функций интегративных систем мозга, среди которых, наряду с корой больших полушарий, существенная роль отводится лимбико-ретикулярному комплексу.

Интенсивность негативных эмоциональных состояний, возникающих под воздействием профессиональных стрессоров, может быть обусловлена антиципационными особенностями личности, в частности, нарушением протекания процессов прогнозирования, приводящих к рассогласованию при сличении реальной ситуации с предполагаемой [5; 9]. По сути, эти нарушения можно рассматривать «как результат «антиципационной несостоятельности» личности - её неспособности «предвосхищать ход событий и собственное поведение во фрустрирующих ситуациях» [9, с. 319]. Считается, что она присуща людям особого склада - с имеющимися преморбидными особенностями – "преневротическим радикалом", задающим определённый паттерн эмоционально-поведенческого реагирования.

Учитывая вышесказанное, к «особым» (стрессогенным) условиям профессиональной деятельности можно отнести такие специфические условия её выполнения, которые в результате сочетания объективных и субъективных факторов обладают высоким потенциалом развития состояний психической напряжённости и стресса [3; 8; 10; 11]. К ним относятся следующие:

1) предполагающие сложность или опасность рабочего задания, содержащие угрозу для жизни или здоровья специалиста вследствие его выполнения;

2) предполагающие высокую степень ответственности за других людей, содержащие угрозу их жизни или здоровью вследствие невыполнения рабочего задания или неверных профессиональных действий;

3) характеризующиеся «рваным» ритмом деятельности, дефицитом времени как на принятие решений, так и на выполнение задания;

4) объективной трудностью выполнения работы или достижения целей;

5) дефицитом информации, необходимой для выполнения деятельности, или неопределённостью возможных исходов;

6) физическими, гигиеническими, микроклиматическими и другими экологическими факторами, препятствующими деятельности;

Очевидно, что состояние психического напряжения пилота, управляющего воздушным судном, будет по своим параметрам качественно иным, по сравнению, скажем, с состоянием штурмана, или специалиста по управлению воздушным движением, или бортпроводника. Существенно различаться будет эмоционально-когнитивная составляющая активности этих специалистов и её мотивационное обеспечение, как непосредственно в ситуации, предъявляющей повышенные требования к их профессиональным качествам, так и после выхода из неё, в период совладания с негативными переживаниями.

Процесс «накопления» негативных эмоций может быть достаточно долгим (до нескольких месяцев и даже лет), но он неминуемо приводит к истощению регулятивных ресурсов личности, которое первоначально проявляется в «приглушённости», «притуплённости» эмоций, чувстве опустошённости, ощущении эмоционального перенапряжения, вплоть до эмоциональных срывов. При нарастании истощения всё явственней начинают проступать симптомы деперсонализации: характерной становится тенденция к дегуманизации (обесцениванию) человеческих отношений, проявляющаяся в формальном, обезличенном или негативном, бездушном, циничном отношении к другим людям. При этом нарастает недовольство собой, ощущение своей некомпетентности, негативное самовосприятие в профессиональном плане, проявляется тенденция к редукции персональных достижений [3].

Последствия накопленного стресса можно описать с использованием пяти основных симптоматических категорий: а) физиологической (физиологическое истощение и его соматические последствия);

б) аффективно-когнитивной (эмоциональное истощение, появление неконструктивных переживаний и чувств; когнитивные расстройства, появление иррациональных установок); в) поведенческой (снижение продуктивности деятельности, формирование неадекватных стилей (защитных стратегий) поведения и пр.); г) экзистенциальной (деструкция ценностно-смысловой системы личности, нарастание ощущения пустоты, бессмысленности существования); д) личностной (деперсонализация, появление асоциальных тенденций);

Работа в особых, насыщенных стрессорами, условиях предъявляет особые требования к системе саморегуляции авиационного специалиста. Адаптация к стрессогенным условиям деятельности может идти двумя путями: а) по направлению актуализации транспотенциалов, т.е. внутриличностных ресурсов, не задействованных в обычной, повседневной жизни; б) по направлению вырабатывания стрессовых стилей выживания - это путь актуализации защитных механизмов психики, обусловленный «провисанием» работы транспотен-

циалов. Зачастую нормализация психического состояния достигается за счёт отрицания опасности и риска, вытеснения и подавления негативных переживаний, деформации сферы отношений с окружающими, развития нежелательного поведения (например, восстановление душевного равновесия и снятие усталости с помощью алкоголя). Это неминуемо приводит к истощению регулятивных ресурсов личности, что применительно к работе авиаспециалистов становится мощным фактором риска возникновения ошибок и сбоев в деятельности и снижения безопасности полётов.

Выводы. Обозначенная проблема требует глубокого изучения для разработки эффективных стратегий психологического сопровождения профессиональной деятельности авиационных специалистов. Её решение, бесспорно, будет способствовать повышению профессиональной надёжности авиаспециалистов.

Список литературы

1. Бишон Г.Х. Роль коры в ретикулярной формации. – В кн.: Ретикулярная формация мозга. – М.: Медицина, 1962, с.366 – 373
2. Василюк Ф.Е. Психология переживания. – М.: МГУ, 1984
3. Водопьянова Н. Е., Старченкова Е. С. Синдром выгорания: диагностика и профилактика. – СПб.: Питер, 2005. – 336 с.: ил.
4. Ениколопов С.Н., Лебедев С.В., Бобосов Е.А. Влияние экстремально-го события на косвенных участников // Психологический журнал.- № 6.- 2004, с. 73-81
5. Китаев – Смык Л.А. Вероятностное прогнозирование и индивидуальные особенности реагирования человека в экстремальных условиях. – В кн.: Вероятностное прогнозирование в деятельности человека. – М.: Наука, 1977, с. 189 – 225
6. Лебединский М.С., Мясищев В.Н. Введение в медицинскую психологию. – Л: Изд-во "Медицина", 1966. - 430 с.
7. Магомед - Эминов М.Ш. Трансформация личности. – М.: Психоаналитическая ассоциация, 1998. – 496 с.
8. Марищук В.Л., Коробков Д.Н. Напряжённость в полёте. – М.: МГУ, 1969
9. Менделевич В.Д. Антиципационные механизмы неврозогенеза. //Психологический журнал, 1996, № 4.
10. Небылицын В.Д. Психофизиологические исследования индивидуальных различий. – М.: МГУ, 1976
11. Немчин Т.А. Состояния нервно-психического напряжения. – Л.: Изд-во Лен. Ун-та, 1983

Н.А. Орленко доцент,
В.А. Івахін старший викладач, К.В. Старостіна викладач
(Національний авіаційний університет, Київ, Україна)

ОСОБЛИВОСТІ ПСИХОФІЗИЧНОЇ ПІДГОТОВКИ ЛЬОТНОГО СКЛАДУ В ПРОЦЕСІ ПРОФЕСІЙНОЇ ОСВІТИ

В статті розглянуто особливості професійної підготовки студентів, в процесі якої розрізняють розумову та фізичну працездатність. Встановлено, що діяльність пілота належить до високоінтелектуальної діяльності, пов'язаної з граничною напругою розумових процесів на фоні впливу цілого комплексу негативних факторів середовища.

Важливим фактором, що визначає вимоги до професійної діяльності спеціаліста, є зміни, які відбуваються у сучасному житті під впливом науково-технічного прогресу, підвищення інтенсивності професійної діяльності. Різке зростання технічної оснащеності та інформаційної насиченості праці, збільшення швидкості обробки інформації, прийняття рішень та виконання дій, необхідність тривалий час підтримувати високу ступінь готовності, що призводить до ряду психологічно значущих змін у змісті професійної підготовки майбутніх авіафахівців.

У результаті складної взаємодії організму людини з зовнішнім середовищем у процесі життєдіяльності формується цільова і динамічна соціально-біологічна якість особистості – її працездатність.

Психофізіологія працездатності і безпечної діяльності спеціалістів містить дві самостійні і разом з тим пов'язані частини. Перша з них – психофізіологія праці, в яку входять психофізіологічні особливості діяльності спеціалістів, умови праці в системі управління технікою, дослідження професійної діяльності, психофізіологічна класифікація діяльності спеціалістів, основи профвідбору спеціалістів, контроль і прогноз працездатності та безпечної діяльності, засоби і методи збереження, підвищення працездатності та надійності діяльності спеціалістів у звичайних та екстремальних умовах.

У другій частині – психофізіологічні основи безпечної діяльності спеціалістів розглядаються основні положення безпеки праці, фактори безпечної праці та їх співвідношення, особистість і використання психофізіологічних факторів з метою підвищення безпеки, методики вивчення якостей особистості, які впливають на працездатність і безпечну діяльність спеціалістів.

У залежності від участі м'язової та інтелектуальної сфер у професійній діяльності спеціаліста розрізняють розумову та фізичну працездатність, причому у багатьох видах діяльності важко відокремити фізичну і розумову працю. Є цілий ряд видів професійної діяльності, де найчастіше переважає наочно-діюче мислення. Але є види праці, особливо в автоматизованих системах, де роль інтелектуального компонента значно підвищується. Це пов'язано, насамперед, з оцінюванням ситуації за цілим рядом параметрів, знаходженням

рішення з урахуванням імовірності якоїсь події, вибором різних дій залежно від мінливих ситуацій.

Відомо, що навчання у ВНЗ тісно пов'язане з розумовою та фізичною працездатністю студентів, яка залежить від адаптаційних можливостей організму студента та його індивідуальних функціональних резервів. Процес навчання у ВНЗ супроводжується значним навантаженням на інформаційно-енергетичні та метаболічні ресурси організму, причому, часто виникаючі явища перенапруги і виснаження регуляторних систем ведуть до зниження адаптаційних можливостей організму, зниження розумової працездатності та погіршують фізичний стан.

Проблема оцінки професійної підготовки та психологічної готовності сучасного фахівця до дій у критичних ситуаціях, вимагає дослідження індикаторних ознак, критеріїв і методів кількісної оцінки особистості: соціальних якостей і спеціальних морально-вольових, лідерських, командирських і комунікативних якостей фахівця, що визначає професійну придатність фахівця.

Дослідженнями встановлено, що діяльність пілота належить до високоінтелектуальної діяльності, пов'язаної з граничною напругою розумових процесів на фоні впливу цілого комплексу негативних факторів середовища, що вимагає специфічної професійної підготовки, яка забезпечує стійкість розумової діяльності в екстремальних умовах польоту.

Так, дослідження місця і ролі фізичної культури, а також окремих компонентів і факторів формування здорового способу життя в життєдіяльності студентів, знайшли відображення в достатній кількості літературних джерел. Результати досліджень свідчать, що до використання факторів фізичної культури залучена лише третина дорослого населення, а до раціональної фізкультурної активності – не більше 10%. На жаль, за свідченням дослідження В. Бальсевича, активність занять фізичними вправами і спортом у дитячі та юнацькі роки майже не зберігається в наступні періоди життя, точніше, у період професійної діяльності знижується більше ніж у 2–3 рази.

Так, при формуванні особистості студента – майбутнього авіафахівця, його здатності приймати правильне рішення в екстремальних умовах діяльності робиться акцент на подальше удосконалення підготовки льотного складу у системі вищої технічної освіти. Крім того, льотна діяльність пов'язана з необхідністю тривалий час підтримувати вимушену сидячу позу, що припускає наявність стійкості до гіподинамічного режиму діяльності.

Так, за нашими дослідженнями, проведеними засобами анкетування у пілотів, які працюють уже більше 5 років, ті, хто займався фізичними вправами самостійно, на момент опитування лише 36,7% досліджених зберегли свою фізкультурну активність на тому ж рівні. У той же час, із тих, хто раніше займався у спортивних секціях, до самостійних занять перейшло лише 29,3%, а з тих, хто раніше не займався – 34%.

Виходячи з того, що професіональна діяльність авіаційної сфери має явно виражений колективний характер, що не тільки передбачає розподіл функцій, але й потребує повної злагоди дій у роботі, великого значення набуває проблема психологічної сумісності льотного складу, тобто, поряд з професійною майстерністю, майбутньому пілоту важливо володіти здібністю

працювати у колективі, продуктивно взаємодіяти з іншими членами колективу, мати колективістську психологічну спрямованість, бо, нерідко, від однієї людини може залежати успіх усієї системи.

При розгляді проблем, які відносяться до сфери психофізіології праці, вивчення емоційних процесів займає важливе місце. Це пов'язане з тим, що емоції як за своїм походженням у процесі еволюції, так і за своєю функціональною роллю в житті людини є ключовою з'єднувальною ланкою, в якій знаходиться вираження єдності біологічних і психологічних процесів і закономірностей.

Крім того, враховують і специфічні професійно-важливі емоції, що викликаються, безпосередньо, конкретною трудовою діяльністю і поділяються на дві підгрупи. Перша підгрупа – це емоції, що пов'язують людину з колективом у процесі колективної праці. Другий підвид професійних емоцій – це емоції, які виникають у процесі самої роботи. Цей підвид особливо важливий для тих професій, в яких можуть виникнути аварійні ситуації і де неправильне, уповільнене ухвалення рішення може призвести, в умовах високої емоційної напруженості, до аварії (пілоти, оператори, верхолази).

Ступінь нервово-психічної напруги і форма прояву емоційного стресу визначається, головним чином, підготовленістю до виниклої ситуації, характером виконуваного завдання, професійним досвідом та індивідуальними особливостями пілота. Крім того, істотною причиною зниження функціональної надійності пілота є звичайна втома, особливо при тривалості польотів більш ніж вісім льотних годин.

Тому, поряд з професійно важливими ознаками, в льотній професії звертається увага на індивідуальні особливості людини, індивідуальний стиль її роботи як один зі засобів адаптації людини до професії.

Близько 80% інцидентів на міжнародних авіалініях відбувається з причин недовсконалості взаємодії диспетчера керування повітряним рухом та екіпажа повітряного судна. Обробка інформації, вироблення гіпотези рішення, а також прийняття і його реалізація утруднені в багатьох випадках лімітом, а в окремих ситуаціях – дефіцитом часу. Як показали дослідження, у цих умовах велика роль відводиться диспетчерові керування повітряним рухом, який відтворює обстановку польоту, за інформацією екіпажу, що знаходиться у стані підвищеної напруги, викликаній екстремальними умовами польоту.

Аналіз великого експериментального матеріалу, отриманого при розслідуванні авіаподій, дозволяє встановити, що у 82% з них «пусковим фактором» розвитку аварійної ситуації були власні рішення і дії екіпажу, тобто «людський фактор», і лише у 18% випадків – інші причини (відмова авіаційної техніки та ін.). Більше половини подій, безпосередньо пов'язаних з діями екіпажу, не можуть бути пояснені з погляду логіки необхідності поведінки для виконання безпечного польоту. До них, зокрема, відносяться відмова від виходу на друге коло при очевидних для цього показаннях, виконання посадки у метеоумовах нижче мінімуму, виконання посадки при явно непосадочних параметрах та ін.

Встановлено, що 48% авіаційних подій відбувається через свідоме порушення екіпажами льотної та виробничої дисципліни; у 31% випадків ці події

безпосередньо пов'язані з недостатньою психофізичною стійкістю екіпажів. Характерно, що в більшості подібних випадків пілот виступає в ролі азартного гравця, що прагне за будь-яких умов приборкати ним же самим інспіровани ускладнення і виконати посадку всупереч усім правилам безпеки, а іноді – і інстинкту самозбереження.

Висновки

Виходячи з того, що психофізіологічна підготовка льотного складу є комплексним процесом формування високої надійності організму, навичок і вмінь, особливо важливих у складних, екстремальних умовах діяльності, метою психофізіологічної підготовки майбутніх пілотів стає формування психофізіологічних якостей, що визначають успіх льотного навчання, стійкість організму до екстремальних факторів професійної діяльності, високий рівень працездатності і динамічного здоров'я, яке означає професійне довголіття.

Однак проблема професійної підготовки, що виникла в результаті якісного ускладнення авіаційної техніки і тактики її застосування, вийшла на етап, коли звичайний рівень фізичних і психофізіологічних якостей організму людини, що визначено в, перестав у достатній мірі задовольняти вимогам науково-технічного прогресу, що виражається у складності оволодіння льотною професією, великій кількості помилкових дій у польоті, недостатньому рівні адаптаційних можливостей організму до впливу негативних факторів польоту, ранньої дискваліфікації льотного складу і тощо.

Таким чином, результати нашого дослідження дозволяють зробити висновки про велику реактивність психіки пілота в залежності від етапу й умов польоту, хоча, навіть у напружених ситуаціях, в особливих випадках у польоті, організм пілота має достатній резерв можливостей у визначених границях протидіяти перевантаженням, гіпоксії, вестибулярним подразникам, підвищувати розумову активність і працездатність за рахунок пристосувальних реакцій. Ведуча роль на наш погляд, тут належить центральній нервовій системі, тренуванню психічної готовності виявити максимум можливостей у короткі, досить важливі відрізки часу, підвищенню фізичної та психофізичної стійкості до екстремальних умов праці, фізичній закальці організму та підвищенню пра

КОМПЕТЕНТНОСТНЫЙ ПОДХОД К ОТБОРУ ПИЛОТОВ-ИНСТРУКТОРОВ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ АВИАКОМПАНИЙ

Рассмотрены особенности реализации компетентностного подхода к отбору пилотов-инструкторов, проанализированы оценки значимости различных профессиональных компетенций. Показано, что в среде летного состава сохраняются стереотипы, не отвечающие реальному значению социально-психологической компетентности в летной работе и требующие коррекции.

Отбор пилотов-инструкторов из числа командиров воздушных судов является задачей, качество решения которой оказывает значительное влияние на уровень подготовки летного состава авиакомпаний. Хотя ряд требований к пилоту-инструктору созвучен требованиям к командиру воздушного судна, тем не менее пилот-инструктор должен также соответствовать целому ряду специальных требований, отвечающих задачам обучения в процессе экипажной деятельности [1]. Адаптация процесса отбора пилотов-инструкторов к современным условиям является важной задачей, в рамках решения которой нами было проведено исследование, направленное на уточнение значимости разных аспектов отбора и изучение особенностей современного понимания персоналом авиакомпаний приоритетов данного отбора.

Выборке командиров воздушных судов одной из украинских авиакомпаний было предложено оценить по шкалам методики «Семантический дифференциал» Ч.Осгуда понятия «Типичный командир воздушного судна нашей авиакомпании», «Командир воздушного судна, из которого бы получился отличный инструктор», «Командир воздушного судна, которого к инструкторской работе лучше не привлекать». Методика «Семантический дифференциал» позволила получить для каждого из оцениваемых понятий координаты x , y , z , соответствующие факторам смысла «ценность», «потентность» и «активность» в трехмерном психосемантическом пространстве. Далее, исходя из полученных координат, рассчитывались расстояния между парами точек, соответствующими субъективным смыслам понятий «Типичный командир воздушного судна нашей авиакомпании» и «Командир воздушного судна, из которого бы получился отличный инструктор», а также «Типичный командир воздушного судна нашей авиакомпании» и «Командир воздушного судна, которого к инструкторской работе лучше не привлекать». Среднестатистические расстояния между этими парами точек составили соответственно 1,20 и 5,25 (диапазон возможных значений координат по осям x , y и z при использовании стандартных шкал методики «Семантический дифференциал» составляет от -3 до +3).

Данная картина говорит о том, что типичный для данной авиакомпании командир воздушного судна в тех или иных аспектах не отвечает всецело требованиям, предъявляемым к пилоту-инструктору. При этом командиры, явно непригодные к работе в качестве пилотов-инструкторов, для авиакомпании не типичны. Таким образом, задача целенаправленного отбора инструкторов из

числа действующих командиров воздушных судов является актуальной и при этом реальной, позволяющей рассчитывать на выявление лиц, отвечающих требованиям инструкторской деятельности.

При проведении отбора инструкторов из числа успешных командиров воздушных судов речь может идти, прежде всего, о таких профессиональных компетенциях, как:

- склонность и интерес к обучающей деятельности; к работе с людьми;
- методический потенциал (глубокое знание документов, регламентирующих летную работу, умение давать ясные и последовательные объяснения по поводу выполняемых действий, способность к развитию у напарника в процессе совместной деятельности устойчивых практических навыков и т.п.);
- социально-психологическая компетентность, чувство такта, способность понимать другого человека в различных ситуациях; формировать атмосферу доверия;
- уверенность в своих силах и профессиональных возможностях;
- широта кругозора; большой объем глубоких и разносторонних знаний;
- ориентированность на атмосферу сотрудничества.

Данный список компетенций пилота-инструктора достаточно традиционен, однако в условиях серьезных трансформаций системы регламентации летной работы, связанной с переходом на эксплуатацию современных воздушных судов ведущих мировых авиационных производителей, он, безусловно, требует специального соотнесения с современными приоритетами. Как показал проведенный нами экспертный опрос опытных пилотов-инструкторов, оценка значимости перечисленных компетенций существенно колеблется (Таблица 1).

Таблица 1

Оценка значимости профессиональных компетенций пилота-инструктора

№	Компетенция	Экспертная оценка значимости (по 10-бальной шкале)	Разброс оценок
1.	Склонность к обучающей деятельности и работе с людьми	0,99	9...10
2.	Методический потенциал	0,94	8...10
3.	Уверенность в своих профессиональных возможностях	0,89	5...10
4.	Социально-психологическая компетентность	0,71	4...10
5.	Широта профессионального кругозора	0,66	4...10
6.	Ориентация на сотрудничество	0,49	1...10

Исключительно единодушными пилоты-инструкторы оказались в своих оценках значимости склонности к обучающей деятельности и работе с людьми. При этом ориентированность на сотрудничество, внимание к позиции другого человека, оценивалась неоднозначно, хотя данная компетенция является одной из важнейших с позиций современной концепции управления экипажными ресурсами (CRM) [2].

Чтобы лучше понять, с чем связана такая картина, были проанализированы экспертные оценки различных компетенций, данные командирам воздушных судов, претендующим на инструкторскую позицию, действующими пилотами-инструкторами.

Оказалось, что у тех командиров, которые получили более высокие оценки социально-психологической компетентности, в среднем и другие компетенции оценивались более высоко и с меньшим разбросом.

При этом заниженный уровень компетенции «ориентированность на сотрудничество, внимание к позиции другого» отмечался экспертами из числа пилотов-инструкторов у тех командиров, психосемантическое сопоставление которых с эталонным образом «командира, из которого бы получился отличный инструктор» показывало меньшую степень соответствия его качествам. Иными словами, фактическое наличие социально-психологической компетентности и способности к партнерскому взаимодействию на основе внимания к позиции напарника по экипажу, как правило, сочетается с высокой общей оценкой уровня профессионализма командира, как потенциального инструктора. Такая картина вступает в очевидное противоречие с теми неоднозначными оценками, которые давались инструкторами относительно значимости компетенции «ориентированности на сотрудничество», в прямой постановке данного вопроса. Это можно объяснить тем, что в среде летного состава сохраняются определенные стереотипы, не отвечающие реальному значению социально-психологической компетентности в деятельности командира и инструктора. Между тем различные социально-психологические явления, возникающие в летном экипаже, оказывают существенное влияние на его надежность и эффективность, а также на процесс летной подготовки [3,4].

Выводы

Реализация компетентного подхода при проведении отбора пилотов-инструкторов требует специального внимания к показателям социально-психологической компетентности. В современных условиях отечественные авиакомпании объективно нуждаются в инструментах ее развития, что не всегда осознается даже инструкторским составом.

Список литературы

1. Методические указания по проф. отбору (по психофизиологическим и психологическим показателям) пилотов-инструкторов производственных подразделений гражданской авиации / Каспиев Г.Н., Куцевич И.М. Под ред. И.М.Куцевича. - Утв. МГА 19.07.82. - М.: Воздушный транспорт, 1984. - 32 с.

2. Петренко О.В. Психологічні аспекти управління ресурсами льотно-го екіпажу // Актуальні проблеми психології: зб. наук. праць. – 2010. – Т. Х. – Вип. 17. – С. 346-355.

3. Петренко О.В. Особливості вибору каузальних схем орієнтації членів льотних екіпажів у соціально-психологічному контексті спільної діяльності // Актуальні проблеми психології діяльності в особливих умовах: III Всеукраїнська науково-практична конференція, 19-20 лютого 2008 р.: тези доп. – К., 2008. – С. 96-99.

4. Дос 9683-AN/950: Руководство по обучению в области человеческого фактора – Монреаль, Международная организация гражданской авиации, 1998. – 370 с.

Л.В. Помиткіна, канд. психол. наук (НАУ, Україна, Київ)

Л.Е. Помиткіна, студентка (НАУ, Україна, Київ)

РОЗВИТОК ОСОБИСТІСНИХ ЯКОСТЕЙ, НЕОБХІДНИХ ДЛЯ ПРИЙНЯТТЯ РІШЕНЬ МАЙБУТНІМИ ПРОФЕСІОНАЛАМИ

У статті висвітлено результати емпіричного дослідження особистісних якостей студентів, необхідних для прийняття рішень; проаналізовано кореляційні зв'язки особистісних якостей з готовністю до прийняття рішень майбутніми професіоналами.

Потреба в ефективній діяльності професіоналів у надзвичайних умовах визначає ряд професійних вимог до суб'єкта праці, серед яких пріоритетне місце належить умінню приймати рішення. Вчені вказують, що однією з необхідних умов успішного прийняття рішень є наявність у людини набору певних особистісних якостей, які забезпечують достатню вольову саморегуляцію та прийняття рішень. Дослідники (П.К.Анохин, Г.О.Балл, В.К.Калін, Г.С.Костюк, О.К.Тихомиров та ін.) виокремлюють такі вольові якості як: рішучість, наполегливість, цілеспрямованість, принциповість, самостійність, організованість, відповідальність тощо [1-5].

Метою статті є висвітлення результатів емпіричного дослідження розвитку особистісних якостей студентів як майбутніх професіоналів, необхідних для прийняття рішень, та виявлення їх значущості за допомогою встановлення кореляційних зв'язків. У дослідженні взяли участь студенти Національного авіаційного університету. За методикою Е.П.Львіна «Вивчення особливостей прийняття рішень особистістю» були отримані емпіричні дані, узагальнені та подані в табл.1.

Першими у списку якостей є рішучість і наполегливість, як найважливіші вольові якості у прийнятті рішень, однак за вираженістю показників, отриманих респондентами (42,5% і 45,0% відповідно), вони посідають останні місця. Рішучість – індивідуальна властивість волі людини, пов'язана зі здатністю й умінням самостійно та своєчасно приймати відповідальні рішення і наполегливо реалізовувати їх у реальній діяльності. Значення показника нижче середнього (42,5%) вказує на недостатній рівень розвитку цієї якості у студентів. Порівнюючи його із отриманим значенням «нерішучий при прийнятті рішення» (41,6%) можемо констатувати, що майбутнім професіоналам не вистачає рішучості у прийнятті рішень.

Показник наполегливості (45,0%) у студентів також на рівні нижче середнього. Наполегливість – вольова якість особистості, яка проявляється в умінні студентів досягати поставленої цілі, долаючи при цьому внутрішні і зовнішні перепони. Люди, яким не вистачає наполегливості, можуть з самого початку виявляти велику енергійність, однак скоро починають її послабляти, «видихаються» і припиняють свої дії. Тому слабовільні студенти можуть на початку викликати хибне враження великої наполегливості та енергійності.

Найбільше значення розвиненості показника у студентів має така осо-

бистісна якість як «імпульсивність у прийнятті рішення» (70,0%).

Таблиця 1.

Якості студентів, що впливають на процес прийняття рішень

n=270

Особистісні якості студентів	Вираженість показників		
	Макс. зн. (за тестом), бали	Серед. зн. респ., бали	%
Рішучий	2,0	0,85	42,5
Наполегливий при прийнятті рішення	1,0	0,45	45,0
Розсудливий при прийнятті рішень	3,0	1,6	53,3
Незалежний від зовнішніх обставин у прийнятті рішень	1,0	0,46	46,0
Цілеспрямований	3,0	1,6	53,3
Самостійний	2,0	1,1	55,0
Прагне прогнозувати майбутнє	3,0	1,45	48,3
Романтичний	1,0	0,55	55,0
Нерішучий при прийнятті рішень	3,0	1,25	41,6
Залежний від обставин	1,0	0,54	54,0
Імпульсивний у прийнятті рішення	1,0	0,7	70,0
Нестійкий у намірах	1,0	1,0	50,0
Прагматичний	4,0	1,75	43,7

Імпульсивність особистості проявляється у схильності діяти за першим покликом, під впливом зовнішніх обставин чи емоцій. Імпульсивна людина не обдумує свої вчинки, не зважає всі «за» і «проти», вона швидко і безпосередньо реагує і нерідко також швидко шкодує про свої вчинки. Отже, імпульсивність, скоріше, заважає студентам, роблячи їх поведінку непослідовною, а прийняті рішення – необґрунтованими.

Розвиненість такої особистісної якості як «розсудливий при прийнятті рішень» у студентів відповідає середньому рівню розвитку показника (53,3%), що свідчить про середню виваженість та обміркованість рішень. Розсудливі студенти здатні правильно розмірковувати, робити висновки, послідовно висловлювати свої думки. Отже у процесі прийняття рішень студенти проявляють середній рівень розсудливості, що свідчить про не достатню обґрунтованість їх рішень.

Наступна особистісна якість «незалежний від зовнішніх обставин у прийнятті рішень» у студентів має вираженість на 46,0%, що відповідає значенню нижче середнього. У нашій вибірці студенти виявилися залежними від обставин на 54,0%, що вказує на середній рівень і свідчить, що студенти не достатньо орієнтуються на власні знання, переконання, навички та досвід.

Наступна позитивна вольова якість студентів – цілеспрямованість особистості, яка характеризує силу її волі і виявляється в індивідуальних особливостях перебігу вольового акту на всіх його фазах. Цілеспрямована людина прагне до певної мети, знає чого прагне, у разі перешкод у досягненні цілі шукає альтернативних шляхів і, все ж таки, досягає запланованого. Ця якість у студентів виявилася на середньому рівні розвитку (53,3%), що відповідає сере-

днім здібностям студентів до керування у своїх діях і вчинках загальними і стійкими цілями. Аналізуючи протилежну характеристику «нестійкій у намірах», яка виражена на 50,0%, можна припустити, що цей середній рівень показника досить суттєво знижує цілеспрямованість студентів.

Характеристика «самостійність» студентів відповідає середньому рівню розвитку (55,0%). Самостійність студентів полягає в умінні обходитись у своїх діях без допомоги інших, критично ставитися до чужих впливів, оцінюючи їх відповідно до своїх поглядів і переконань, проявляти ініціативу, як уміння знаходити нові, нешаблонні рішення і засоби їх здійснення.

Особистісна якість «прагнення до прогнозування майбутнього» розвинена у студентів на 48,3%, що відповідає середньому рівню розвитку, однак для обдумування й прийняття відповідальних рішень цього недостатньо. Прагнення прогнозувати майбутнє притаманне людині з дитинства і є особливо важливою якістю особистості для прийняття рішень, оскільки може впливати на подальші дії. Тому значимість майбутнього для студентської молоді зумовлюється потребою можливих подальших життєвих подій, прогнозів і потребує подальшого розвитку.

Романтичність особистості визначається як незвичайність, казковість чого-небудь, що викликає емоційне, піднесене ставлення до чогось (героїка, натхнення). Високі показники за цією характеристикою можна розцінювати і як позитивний, і як негативний результат. Позитивним є те, що людина спрямована в майбутнє і здатна будувати стратегічні плани та дії. Негативним – те, що молода людина занадто відірвана від реалій сьогодення і може не розраховувати власних зусиль для досягнення задуманого. Тому отримані середні показники (56,0%) романтичності студентів якраз можуть свідчити про найбільші шанси у постановці життєвих цілей та прийнятті відповідальних рішень. Низькі показники за цією характеристикою свідчать про домінантність раціоналізму та прагматизму.

Останньою досліджуваною особистісною якістю студентів є прагматизм, як форма позитивізму, що зумовлює побудову системи вчинків і поглядів на життя в аспекті отримання практично корисних результатів. У нашій вибірці студентів прагматизм розвинений на 43,7%, що відповідає середньому рівню розвитку і може свідчити про схильність студентів до постановки більш корисливих життєвих цілей і прийняття доленосних рішень на основі вигідності та меркантильності.

Для подальшого кількісного та якісного аналізу отриманих результатів ми використали методи математичної статистики, зокрема, коефіцієнт кореляції Спірмена. За його допомогою ми вивчали зв'язки особистісних характеристик студентів (розсудливий, нерішучий, залежний від обставин, прагматичний, наполегливий, імпульсивний, рішучий, самостійний, романтичний, нестійкий, незалежний, цілеспрямований, прагне прогнозувати майбутнє) з їх готовністю до прийняття рішень. Готовність студентів до прийняття рішень визначалася на попередніх етапах дослідження за допомогою комплексу емпіричних методик [4].

Найбільш важливим результатом була наявність досить високих і статистично значущих позитивних взаємозв'язків між рівнем готовності студентів та

такими якостями як самостійність ($r = 0,82$ при $p \leq 0,01$), рішучість ($r = 0,57$ при $p \leq 0,01$), цілеспрямованість ($r = 0,46$ при $p \leq 0,05$) і прагнення прогнозувати майбутнє ($r = 0,47$ при $p \leq 0,01$). Характерно, що найтісніше пов'язаною з готовністю до прийняття рішень виявилася якість «самостійність», і це відповідає специфіці прийняття рішень, оскільки рішення кожна особистість повинна приймати сама і відповідальність за їх правильність покладається на неї. Інші три якості – рішучість, цілеспрямованість та прогнозування майбутнього мають доволі тісний зв'язок з готовністю студентів на досить високому рівні і це підтверджує теоретичні викладки вчених про вирішальне значення рішучості особистості у обранні головної мети життя, цілепокладання у постановці значущих цілей, прогнозування майбутнього як передбачення наслідків у побудові власних вчинків і дій.

Також були отримані статистично значущі обернені зв'язки між рівнем готовності студентів до прийняття стратегічних життєвих рішень та такими якостями як «нерішучість» ($r = -0,52$ при $p \leq 0,05$) та «залежність від обставин» ($r = -0,59$ при $p \leq 0,01$). Це означає, що більш нерішучий та залежний від обставин студент буде менше готовий до прийняття рішень.

Кореляційний аналіз надав дані, які вказують на тісний взаємозв'язок між усіма позитивними якостями, що підтвердило наші очікування: між рішучістю і цілеспрямованістю ($r = 0,46$ при $p \leq 0,05$), між цілеспрямованістю і прагненням прогнозувати майбутнє ($r = 0,71$ при $p \leq 0,01$); та обернений зв'язок між залежністю від обставин і цілеспрямованістю ($r = -0,53$ при $p \leq 0,05$) та прагненням прогнозувати майбутнє ($r = -0,54$ при $p \leq 0,05$). Ці дані підтверджують тезу про те, що позитивні якості особистості утворюють силу волі, яка є необхідною для прийняття рішень (В.К.Калін, Г.С.Костюк та ін.).

Таким чином, прийняття рішень студентами детермінується актуалізацією їх особистісних якостей, серед яких самостійність, рішучість, цілеспрямованість та прагнення прогнозувати майбутнє. Однак, розвиток у студентів наведених якостей відповідає середньому та нижче середнього рівням. Зважаючи на це, подальші наукові пошуки доцільно спрямувати на розробку психолого-педагогічних засобів розвитку в майбутніх професіоналів особистісних якостей, необхідних для прийняття рішень.

Список літератури

1. Анохин П.К. Проблема принятия решения в психологи и физиологии / Проблемы принятия решения. – М.: Наука, 1976. – С.5-20.
 2. Балл Г.О. Феномен вибору в контексті соціальної поведінки / Г. О. Балл // Соц. психологія. – 2005. – № 1. – С. 3 – 13.
 3. Калин В.К. Психология воли : сб. науч. тр. / В. К. Калин; науч. ред. проф. Н. Ф. Калина. – Симферополь, 2011. – 208 с.
 4. Помиткіна Л.В. Психологічна готовність студентів до прийняття стратегічних життєвих рішень / Проблеми сучасної психології: Зб. наук. праць Кам'ян.-Под. Нац. ун-ту ім.І.Огієнка, Ін-ту психол. ім.Г.С.Костюка НАПН України. – Вип. 18. – Кам'янець-Подільський: Аксіома, 2012. – С.654-663.
 5. Тихомиров А.К. Психология мышления. – М.: МГУ, 1984. – 270 с.
- УДК 658.336:656.7.071.13:159.923(043.2)

ПСИХОЛОГІЧНІ ЧИННИКИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЯКОСТІ ПРОФЕСІЙНОЇ ПІДГОТОВКИ СПЕЦІАЛІСТІВ УПР

Стаття присвячена питанням психологічного забезпечення якості професійної підготовки спеціалістів УПР. Розглянуті складові психологічного супроводу процесу навчання авіадиспетчерів. Представлені дані щодо впливу біологічно зумовлених параметрів на розвиток професійних фздібностей спеціалістів УПР.

Визнання людського фактору як ключового в забезпеченні безпеки польотів сьогодні не викликає сумнівів. Розробка й впровадження нових автоматизованих систем в авіації не знижує значущості професіоналізму спеціалістів, а тільки підвищує стандарти відповідності їх професійного рівня сучасним вимогам.

У зв'язку з цим питання якості професійної підготовки фахівців у галузі цивільної авіації набуває особливої актуальності. Серед факторів, що забезпечують високу ефективність професійної підготовки спеціалістів для роботи в особливих умовах, психологічний супровід розглядають як один з пріоритетних. У нашій статті ми зосередимось на деяких аспектах психологічної складової професійної підготовки диспетчерів УПР.

Виходячи з характеру і змісту діяльності авіадиспетчера вимоги до якості його професійної підготовки є високими. Критеріями якості такої підготовки можна вважати ступінь відповідності молодого спеціаліста вимогам професії за такими параметрами: наявність знань, необхідних для прийняття компетентних рішень при виконанні професійних завдань; сформованість професійно-необхідних навичок; наявність професійно-важливих якостей. У сукупності зазначені компетенції забезпечують високу ефективність та надійність роботи оператора з управління повітряним рухом.

Слід зазначити, що професійно важливі якості, як ключовий компонент професійної придатності можна поділити на ті, які можуть бути розвинені під час професійної підготовки і ті, які не піддаються соціальним впливам. До останніх відноситься група біологічно детермінованих психофізіологічних показників, сталих за своїм характером. Відтак, забезпечити їх активний розвиток або компенсацію в процесі професійної підготовки неможливо[1]. Саме тому висока ефективність роботи диспетчера УПР не може бути забезпечена лише якісною освітою, яка дає глибокі знання та відпрацьовує відповідні професійні навички.

Отже, до першого етапу психологічного супроводу професійної підготовки авіадиспетчерів відноситься психофізіологічний профвідбір на дану спеціальність. Він є виправданим і дозволяє оптимізувати процес професійної підготовки спеціалістів УПР, знижує психофізіологічну ціну їх діяльності, сприяє професійному довголіттю, збереженню здоров'я.

До критеріїв первинного відбору, на наш погляд, мають бути закладені

тільки ті параметри, які складають основу для розвитку необхідних професійних здібностей і їх відсутність не може бути компенсована в процесі навчання [2]. Йдеться перш за все про нейродинамічні особливості (властивості нервових процесів), а також про медичні протипоказання (наявність соматичних або психічних порушень, схильність до девіацій).

З метою уточнення прогностичної цінності деяких індивідуальних характеристик для первинного профвідбору нами була розроблена модель дослідження, мета якого полягала у встановленні характеру впливу основних психофізіологічних параметрів студентів–диспетчерів УПР на успішність вирішення ними професійних задач. Вибірку склали студенти НАУ, що навчаються за спеціальністю «аеронавігаційні системи».

Серед індивідуальних психофізіологічних характеристик нами були досліджені показники основних властивостей нервової системи, структурних одиниць темпераменту, а також найбільш значущі для операторської діяльності формально-динамічні параметри когнітивної сфери.

Ступінь успішності оволодіння професійними навичками визначала група експертів, у склад якої входили викладачі з профільних дисциплін, що мають безпосереднє відношення як до теоретичної, так і до практичної підготовки майбутніх фахівців. Варто зазначити також, що навчання за напрямом «аеронавігація» максимально насичено елементами професійної діяльності, кількість практичних занять значно перевищує теоретичні. На момент проведення дослідження студенти вже пройшли виробничу практику, під час якої був оцінений рівень їх готовності до вирішення професійних задач. Все це дає підстави говорити про об'єктивність фактів, що лягли в основу експертної оцінки успішності студентів.

Згідно експертних оцінок 38 % досліджуваних отримали високі бали за рівнем успішності, 50 % - середні. Відсоток студентів, рівень успішності яких відзначили як недостатній сягав 12%.

Аналіз результатів дослідження показав наявність значимих кореляційних зв'язків між рівнем успішності засвоєння студентами професійних навичок та їх психофізіологічними параметрами.

Результати дослідження підтвердили, що саме показники нейродинамічного рівня мають високу прогностичну цінність щодо успішності виконання операторської діяльності. Так, для студентів з високим рівнем успішності професійного навчання характерним є поєднання сильної, високо рухливої нервової системи врівноваженого або збудливого типу. Переважна ж більшість студентів з посереднім рівнем успішності мають слабку нервову систему гальмівного типу (теппінг-тест Є.П.Львіна, міокенетична методика).

Чітко також визначився зв'язок між рівнем успішності та деякими структурними одиницями темпераменту (ОСТ Русалова). В групі успішних студентів всі без виключення мають максимально високий рівень предметної ергічності, предметної та соціальної пластичності, предметного та соціального темпу. Показники емоційності у всіх студентів даної групи мінімальні. В групі з посереднім рівнем успішності предметна ергічність, пластичність і темп мають середні та низькі бали, а емоційність - середні та високі.

Отже, виявлено, які саме індивідуально-типологічні особливості студе-

нтів-диспетчерів УПР сприяють, а які перешкоджають швидкому та ефективному процесу оволодіння теоретичними знаннями та практичними навичками під час їх професійної підготовки. Серед параметрів позитивного впливу найбільш значущим є сила нервової системи; далі - врівноваженість процесів збудження та гальмування, пластичність, високий психічний темп, висока предметна ергічність, низький рівень емоційності.

Параметри негативного впливу: слабка нервова система, гальмівний тип за балансом нервових процесів, ригідність, низький психічний темп та високий рівень емоційності.

Результати дослідження виявили формально-динамічні параметри когнітивного стилю, що є найбільш значимими і сприяють успішному набуттю студентами професійно необхідних навичок: гнучкість пізнавального контролю та низькі показники рівня словесно-кольорової інтерференції. Відповідно ригідність пізнавального контролю та виражена словесно-кольорова інтерференція має обернено пропорційний зв'язок з успішністю засвоєння практичних навичок. Проте, слід визнати: зробити однозначний висновок щодо зв'язку когнітивних особливостей з ефективністю професійного навчання отримані результати не дозволяють.

Цікавим, наприклад, є той факт, що кількісні показники оперативної пам'яті самі по собі не визначають успішність вирішення професійних задач: так, в групі неуспішних студентів є такі, що мають максимально можливі показники за заданим параметром. Дані щодо впливу інших когнітивних показників теж досить суперечливі. Відсутність жорстко визначених кореляцій між більшістю параметрів когнітивного стилю та успішністю відпрацювання практичних навичок операторської діяльності, дає підстави передбачити, що висока якість обробки інформації може бути забезпечена шляхом підбору в процесі навчання ефективного когнітивного стилю з врахуванням індивідуальних характеристик студента. Оскільки параметри когнітивного стилю значною мірою обумовлені особливостями взаємодії великих півкуль головного мозку, перспективним, на наш погляд, є науковий пошук в напрямку встановлення зв'язків між особливостями міжпівкульової взаємодії та успішністю операторської діяльності авіадиспетчерів.

Результати виявили також певну закономірність щодо співвідношення юнаків та дівчат в групах з певним рівнем успішності: серед успішних - 62% юнаків і 38 % дівчат; в групі з посереднім рівнем успішності - 35% юнаків та 65% дівчат. Обмеженість вибірки поки не дозволяє зробити однозначні висновки щодо виявленої тенденції. Однак, вважаємо, що подальше дослідження в цьому напрямку є перспективним і представляє науковий інтерес. Припускаємо можливість існування зв'язку між психологічною статтю (фемінністю-маскуліністю) та ефективністю операторської діяльності. Якщо дана гіпотеза підтвердиться, особливості біохімічного рівня (зокрема гормональний профіль) можна буде розглядати як додатковий параметр, що має прогностичну цінність.

Наведені вище результати спонукали нас до проведення більш масштабних досліджень: розширенню студентської вибірки, організації лонгітюдних

проектів з участю спеціалістів УПР, що мають різний стаж роботи, а також апробації нових методів апаратурної діагностики.

Висновки

1. Психологічна складова є необхідною умовою забезпечення високої ефективності професійної підготовки спеціалістів УПР. Одним з ключових критеріїв професійної придатності авіадиспетчерів слід вважати наявність у них професійно-важливих якостей. Структура цих якостей є складним комплексом параметрів психічної конституції, що належать до нейродинамічного, психодинамічного, психологічного та соціально-психологічного рівнів індивідуальності.

2. Важливим компонентом забезпечення високої якості професійної підготовки авіадиспетчерів є первинний профвідбір. Вважаємо за необхідне наголосити, що на першому етапі профвідбору висновки щодо профпридатності мають спиратися, перш за все, на сталі природозумовлені показники, які мають суттєвий вплив на успішність оволодіння професією диспетчера УПР. Це перш за все параметри нейродинамічного та психодинамічного рівнів. Важливо знизити вірогідність попадання в групу професійно непридатних тих кандидатів, у яких наявними є всі передумови для швидкого і успішного розвитку відповідних здібностей та успішного засвоєння необхідних навичок в процесі професійної підготовки.

3. Розвиток професійно-необхідних якостей авіадиспетчера, які відносяться до психологічного та соціально-психологічного рівнів, а також відпрацювання і закріплення важливих професійних навичок цілком можливо в процесі професійної підготовки. Для цього необхідне створення комплексу дієвих програм психологічного супроводу навчального процесу авіадиспетчерів. Основна мета такого супроводу має полягати у сприянні розвитку професійної компетенції кожного студента з врахуванням його індивідуальних особливостей та моніторингу динаміки цього процесу.

4. Перспективним напрямом психологічного супроводу по підвищенню якості професійної підготовки авіадиспетчерів вважаємо широке залучення методів апаратурної діагностики. Вони дозволять отримати об'єктивні дані щодо індивідуальних показників нейродинамічного рівня, когнітивної продуктивності а також динаміки функціональних станів, обумовлених значними інформаційними та емоційними навантаженнями.

Список літератури.

1. Голубева Э.А. Способности и индивидуальность / Э.А. Голубева. - М.: Прометей, 1994. - 306 с.
2. Смирнов Б.А., Долгополова Е.В. Психология деятельности в экстремальных ситуациях / Б.А. Смирнов, Е.В. Долгополова. — Харьков: «Гуманитарный центр», 2008. — 292 с.

*Н.І. Турчина к. наук з ф. в. та спорту, доцент,
В.О. Акімова доцент, І.В. Лукашова старший викладач
(Національний авіаційний університет, Київ, Україна)*

ДОСЛІДЖЕННЯ ПСИХІЧНИХ ПІЗНАВАЛЬНИХ ПРОЦЕСІВ РОЗУМОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ МАЙБУТНІХ ПІЛОТІВ У ПРОЦЕСІ ПСИХОФІЗІОЛОГІЧНОЇ ПІДГОТОВКИ ЛЬОТНОГО СКЛАДУ

В статті розглянуто психофізіологічні функції при виконанні польоту, які пов'язані з високою емоційною напругою. З'ясовано, що емоційні процеси займають важливе місце у підготовці майбутніх авіафахівців та визначається, головним чином, підготовленістю до виниклої ситуації, професійним досвідом та індивідуальними особливостями пілота.

Жодна професія не ставить людину в таку тісну залежність від часу, як професія пілота. Дефіцит часу, зумовлений фізіологічними можливостями людини, став проблемою в узгодженні системи «літак – пілот». Так, в умовах великої швидкості польоту (порядку 900 км/год.) затримка в ухваленні рішення усього на 10 с може призвести до відхилень від заданих параметрів на 2–3 км, зі збільшенням швидкості неузгодженість між наявним і потрібним часом підсилюється [3, с. 168].

Зміна основних психофізіологічних функцій при виконанні польоту також характеризується високою емоційною напругою. Як адекватна реакція організму, виникає розумове стомлення, що виражається у зниженні чутливості аналізаторів (зорового, слухового), погіршенні оперативності та критичності мислення, пам'яті, інтенсивності уваги і т. ін. Ступінь нервово-психічної напруги залежить від комплексу причин: вимушено швидкого темпу діяльності; несподіваного виникнення позаштатних ситуацій; небезпеки для життя при неправильних або несвоєчасних діях; впливу несприятливих зовнішніх факторів; великої відповідальності за виконання завдання.

Психічні стани, що виникають при високій нервово-психічній напрузі, являють собою різні прояви емоційного стресу. Як правило, вони сприяють робочій активізації, однак, можуть стати причиною дезорганізації діяльності. У цьому випадку відбувається гальмування раніше вироблених навичок, виникають неадекватні реакції на несподівані подразники, зниження працездатності, утруднення в розподілі уваги, помилки сприйняття і т. ін.

При розгляді проблем, які відносяться до сфери психофізіології праці, вивчення емоційних процесів займає важливе місце. Це пов'язане з тим, що емоції як за своїм походженням у процесі еволюції, так і за своєю функціональною роллю в житті людини є ключовою з'єднувальною ланкою, в якій знаходиться вираження єдності біологічних і психологічних процесів і закономірностей.

Ступінь нервово-психічної напруги і форма прояву емоційного стресу визначається, головним чином, підготовленістю до виниклої ситуації, характером виконуваного завдання, професійним досвідом та індивідуальними особливостями пілота. Крім того, істотною причиною зниження функціональної надійності пілота є звичайна втома, особливо при тривалості польотів більш ніж вісім льотних годин.

Виходячи з того, що психофізіологічна підготовка льотного складу є комплексним процесом формування високої надійності організму, навичок і вмінь, особливо важливих у складних, екстремальних умовах діяльності, метою психофізіологічної підготовки майбутніх пілотів стає формування психофізіологічних якостей, що визначають успіх льотного навчання, стійкість організму до екстремальних факторів

професійної діяльності, високий рівень працездатності і динамічного здоров'я, яке означає професійне довголіття.

Спостереженнями Б. Душкова [1] встановлено, що позитивне психологічне ставлення до процесу праці сприяють гарному настрою, надихають людину на нові трудові зусилля. Позитивне ставлення сприяє мобілізації всіх розумових і фізичних сил людини – вона здатна довше працювати і менше втомлюватися. І, навпаки, при негативному ставленні до справи людина мінімально активна, швидко втомлюється, стає дратівливою, негативно впливає на психологічний клімат у трудовому колективі і на міжособистісні стосунки.

Важливість вивчення індивідуальних якостей членів колективу у цивільній авіації пов'язана ще і з тим, що, незважаючи на відносну стійкість якостей особистості, вони можуть змінюватися під впливом умов навколишнього середовища, особливостей дії інших факторів, тривалості виконання роботи. Саме тому особливу увагу приділяють підтримці сприятливої групової атмосфери та групової сумісності, що є необхідною умовою успішної діяльності авіаційних фахівців. Критеріями її оцінки є результат ефективності безаварійної професійної діяльності, зміна функцій організму при роботі та суб'єктивне задоволення сумісною діяльністю.

Ступінь нервово-психічної напруги і форма прояву емоційного стресу визначається, головним чином, підготовленістю до виниклої ситуації, характером виконуваного завдання, професійним досвідом та індивідуальними особливостями пілота. Крім того, істотною причиною зниження функціональної надійності пілота є звичайна утом, особливо при тривалості польотів більш ніж вісім льотних годин.

Тому, поряд з професійно важливими ознаками, в льотній професії звертається увага на індивідуальні особливості людини, індивідуальний стиль її роботи як один зі засобів адаптації людини до професії.

Крім того, психологічна підготовка майбутніх пілотів є однією із складових фізичної та професійно-прикладної фізичної підготовки. Великого значення у майбутній діяльності пілота має розумова праця, що пов'язана з прийомом й переробкою інформації та потребує напруження вищої нервової (психічної) діяльності. До професійно важливих психічних пізнавальних процесів розумової діяльності майбутніх пілотів належать: сприйняття, пам'ять, увага, мислення й емоції, які досліджуються, переважно, за допомогою психологічних методик.

У нашому дослідженні для оцінки розумової працездатності ми спробували дослідити пізнавальні процеси та психофізіологічні якості, а також фізичні показники, які впливають на майбутню професійну діяльність майбутніх пілотів.

Згідно з М. Корольчуком [2], рівень найвищої працездатності (її оптимальний рівень) характеризують такі ознаки:

- скорочення часу на перехід від спокою до високої працездатності;
- найвищі показники функцій системи (швидкість реакцій, переробка сигналів і т. ін.);
- найбільш економні біоенергетичні витрати;
- тривале збереження працездатності (зростання витривалості);
- адекватність реакцій організму на зовнішні дії;
- найлегша адаптація, регуляція функцій та автоматизація навичок.

Пізнавальна сфера нашого дослідження полягала у розгляді уваги при підготовці майбутніх пілотів. Виходячи з того, що увага – це зосередження свідомості на визначеному об'єкті, яке забезпечує його особливо якісне відображення, розподіл уваги виражається в тому, що в процесі професійної діяльності майбутні пілоти можуть утримувати в центрі уваги декілька об'єктів.

Характерною особливістю уваги є зосередження (концентрація) психічної діяльності (зосередження суб'єкта на об'єкті), яке передбачає не просто відволікання від усього стороннього, від усього, що не відноситься до даної діяльності, але й гальмування

(ігнорування, усунення) побічної, конкуруючої діяльності. Завдяки цьому відбиття об'єктів даної діяльності стає більш ясним і чітким. Чим важче завдання, що стоїть перед людиною, тим напруга інтенсивніша, поглибленою є її увага, і, навпаки, чим легше завдання, тим менш поглибленою є увага.

Із зосередженням пов'язана інтенсивність, або напруженість уваги, а саме, чим більший інтерес до діяльності (чим більше усвідомлення її значення) і чим складніша діяльність (чим менше вона знайома людині), чим більший вплив відволікаючих подразників, тим більш інтенсивним буде увага.

Звичайно, увага виражається через міміку, позу, рухи. Уважного слухача легко відрізнити від неувважного. Але іноді увагу спрямовано не на навколишні об'єкти, а на думки й образи, що перебувають у свідомості людини. Слід також зазначити, що в деяких випадках, коли людина проявляє підвищену зосередженість на фізичних діях, має сенс говорити про моторну увагу. Все це свідчить про те, що увага не має свого власного пізнавального змісту, а лише обслуговує діяльність інших пізнавальних процесів.

У ході нашого дослідження нами використовувався комплекс психологічних методів, які проводились відповідно до стандартів тестування наприкінці першого, третього, п'ятого, сьомого та дев'ятого семестрів навчання.

При дослідженні рівня уваги нами використовувалася методика діагностики концентрації уваги, результати якої представлені на рис. 1.



Рис. 1 Рівні уваги майбутніх пілотів (%)

За результатами дослідження було виявлено, що, починаючи з першого курсу по п'ятий, кількість студентів з високим рівнем уваги збільшується із рис. 1 можна побачити, що на 5 курсі рівень уваги відповідає 99%), що свідчить про те, який величезний вплив на розвиток уваги та іншої пізнавальної сфери має організаційно-методична система професійно-прикладної фізичної підготовки.

Висновки

Таким чином, результати нашого дослідження дозволяють зробити висновки про велику реактивність психіки пілота в залежності від етапу й умов польоту, хоча, навіть у напружених ситуаціях, в особливих випадках у польоті, організм пілота має достатній резерв можливостей у визначених границях протидіяти перенавантаженням, гіпоксії, вестибулярним подразникам, підвищувати розумову активність і працездатність за рахунок пристосування реакцій. Ведуча роль на наш погляд, туту належить центральній нервовій системі, тренуванню психічної готовності виявити максимум можливостей у короткій час, підвищенню фізичної та психофізичної стійкості до екстремальних умов праці,

фізичній закальці організму та підвищення працездатності за допомогою фізичного виховання.

Розглянута психофізіологічна підготовка льотного складу є комплексним процесом формування високої надійності організму, навичок і вмінь, особливо важливих у складних, екстремальних умовах діяльності, що визначає успіх льотного навчання, стійкість організму до екстремальних факторів професійної діяльності, високий рівень працездатності і здоров'я, яке формує професійне довголіття.

Список літератури

1. Душков Б. А. Индустриально-педагогическая психология (труд, организация, управление) : [учеб. пособие для студентов пед. ин-тов по спец. 2120 «Общетехнические дисциплины и труд»] / Б. А. Душков. – М.: Просвещение, 1981. – 208 с.
2. Корольчук М. С. Актуальні проблеми психофізіології військової діяльності / М. С. Корольчук. – К.: КВГІ, 1996. – 164 с.
3. Справочник специалиста; [под ред. Н. И. Костенко]. Методические рекомендации по физической и психофизической подготовке летного и курсантского состава гражданской авиации. – М.: Воздушный транспорт, 1988. – 342 с.

*Н.І. Турчина канд. наук з ф. в. та спорту, доцент,
О. С. Харун, старший викладач,
Е. Г. Черняєв, канд. біол. наук, доцент, професор кафедри
(Національний авіаційний університет, Київ, Україна)*

ГЕНДЕРНІ ОСОБЛИВОСТІ ВІДНОШЕННЯ СТУДЕНТІВ НАУ ДО ФІЗИЧНОГО ВИХОВАННЯ.

Проведено анонімне анкетне опитування 40 студентів та 25 студенток основного відділення других курсів різних інститутів НАУ.

Зіставлення відповідей студентів та студенток на поставлені питання дозволило виявити гендерні особливості відношення респондентів до учбових занять по фізичному вихованню

Фізичне виховання у ВНЗ являється одним із компонентів підготовки спеціалістів в сфері їх майбутньої практичної діяльності. Разом з тим, серед студентів та студенток спостерігається недостатньо відповідальне ставлення до проблем особистого здоров'я та наявності у них необхідних професійно-прикладних якостей.

З ціллю вивчення особливостей відношення студентів до проблеми своєї фізичної підготовленості нами в квітні 2012 р. проводилося анкетне опитування студентів в рамках виконання кафедральної теми НДР №68/12.01.12. Всього опитано 40 студентів та 25 студенток основного відділення II курсу різних інститутів НАУ.

Основним завданням опитування стало вивчення відношення студентів та студенток до вдосконалення обов'язкових контрольних нормативів з фізичного виховання. В процесі вивчення підсумкових показників враховувались гендерні відмінності у відношенні респондентів як до занять в цілому, так і пропонованих контрольних фізичних вправ.

За підсумками обробки результатів анкетного опитування ми прийшли до наступних висновків:

1. На питання про загальне відношення до контрольних нормативів по фізичній підготовленості (ФП) 80% студентів и 80% студенток відповіли, що воно оптимальне або легко виконуване (17.5% студентів).

2. За підсумками виконання нормативів відсоткове співвідношення думок респондентів, які вважають, що вони легко виконуватимуть або оптимальні, розділилися наступним чином (див. Табл. 1).

Таблиця 1.

Контрольні нормативи	Студенти %	Студентки%	Примітка
Біг 100м.	97.5	76.0	Найвищий показник у студентів
Біг 3000м. студ-ти/2000м. студентки	75.0	60.0	Студенти та студентки більш схильні до нормативу 12хвилинний біг
Біг 12 хв.	87.5	68.0	
Човниковий біг 4х9 м.	95.0	84.0	
Стрибок у довжину з місця	87.5	64.0	
Підтягування студенти згинання/розгинання рук студентки	87.5	56.0	Низькі показники у студенток
Піднімання тулуба в сід.	92.5	88.0	
Піднімання ніг у висі на перекладені	77.5	52.0	Найнижчий показник у студенток
Гнучкість виконання нахилів тулуба у перед	85.0	76.0	
Нормативи за обраним видом спорту	87.5	92.0	Найкращий показник у студенток

Звертає на себе увагу загальне і більш позитивне відношення студентів до виконання контрольних нормативів з фізичного виховання (ФВ) ніж у студенток для характеристики аеробної витривалості, воліють виконувати норматив 12 хв. Біг, а не біг на дистанції 3000м. юнаки/2000м. дівчата.

Очевидно, в цьому випадку провідне значення набуває, з однієї сторони, завдання просто щодо вільного (при ЧСС 25 за 10с) бігти на протязі 12 хв., а з іншої виконувати конкретне завдання пробігти дистанцію 3000м./ 2000м.

Найнижчі показники позитивних оцінок у студентів відносяться до бігу на 3000м. (75.0%) та підніманню у висі ніг до торкання стопами перекладини (77.5%).

У студенток із самими низькими оцінками зв'язаний біг на 2000м. (60.0%), згинання-розгинання рук в упорі лежачі (56.0%) та підніманні зігнутих ніг у висі на перекладені (52.0%).

Іншими словами, такої низької самооцінки, як у студентів так і у студенток, обумовленні направленістю цих вправ на прояв загальної витривалості.

3. У відповідях на питання про пропозиції по приводу можливого введення додаткових нормативів для характеристики рухових, якостей, значно велику активність проявили студенти (Табл. 2).

Таблиця 2.

Рухові якості	Студенти	Студентки
Швидкість	48% опитаних	10% опитаних
Витривалість	36%	7.5%
Силові можливості	68%	2.5%
Спритність	2.8%	2.5%
Гнучкість	32%	5%

Звертає увагу відносно велика кількість пропозицій у студентів по розвитку силових можливостей (68%) та швидкості (48%) при співвідношенні 2.5% або 10% таких пропозицій у студенток.

Явно недостатня увага студентки приділяють розвитку гнучкості.

Що стосується спритності, то сенситивний період її формування до цього вікового періоду, у студенток, уже завершився.

4. Цей розділ анкети був присвячений основній постановки, на яку орієнтуються респонденти при виконанні нормативів по ФВ.

Відповіді опитаних групувалися наступним чином (Табл. 3):

Таблиця 3.

Питання анкети	Відповіді	
	студентів %	студенток %
а. Я краще від інших	10% опитаних	4% опитаних
б. Я не гірше від інших	15%	8%
в. Головне отримати бали	25%	60%
г. Хочу показати хороший результат	50%	28%

Звертає на себе увагу питання «в» та «г», на які відповіло велика кількість респондентів.

Так 50% студентів хочуть показати хороший результат в порівнянні з 28% таких відповідей у студенток.

Однак у відповідях, на питання «Головне отримати бали» більш прагматичними виявилися студентки 60% у порівнянні зі студентами 25%.

Вказані формулювання мотивації опитаних, в значній мірі визначають їх відношення не тільки до інститутських занять фізичним вихованням. У подальшому, ці установки зберігаються на протязі всього життя, та багато в чому передаються наступному поколінню.

5. Заключне питання анкети був присвячений можливості об'єктивної оцінки своєї ФП на основі виконаного комплексу контрольних нормативів. Відповіді респондентів були однакостіно позитивні як у студентів 90% та у студенток 84%.

Висновки

1. Студенти і студентки НАУ одноголосні в думці (80%), що контрольні нормативи з фізичного виховання в цілому оптимальні для оцінки рівня фізичної підготовленості.
2. Найважче виконувати для респондентів являються нормативи зв'язані з проявом аеробної витривалості.
3. Найнижчі показники контрольних нормативів у студенток відмічені у вправах зв'язаних з проявом силової витривалості м'язів черевного пресу та рук.
4. Значну активність проявили студенти в пропозиціях про можливість введення додаткових нормативів для характеристики силових можливостей (68%) та швидкості (48%) в порівнянні з подібними пропозиціями у студенток (відповідно 2,5% та 10%).
5. Значні відмінності відмічені в психологічних установках, на, які орієнтуються респонденти при виконанні контрольних нормативів. Так, якщо 50% студентів орієнтуються на установку «Хочу показати хороший результат» то більшість студенток (60%) керуються установкою «Головне отримати бали».
6. Студенти (90%) та студентки (84%) одностайні у твердженні, що на основі виконання контрольних нормативів вони можуть здійснювати достовірну оцінку своєї фізичної підготовленості.

*Л.Д. Довгополова, викладач
(Національний авіаційний університет, Україна, м. Київ)*

ВПЛИВ ЕМОЦІЙ НА ОЦІНУВАННЯ СКЛАДНОЇ ЖИТТЄВОЇ СИТУАЦІЇ

В статті йде мова про суб'єктивність оцінки складної життєвої ситуації. Розглядається роль страху в оцінці складної ситуації.

Складна життєва ситуація як об'єктивна сукупність елементів середовища, має обумовлюючий, стимулюючий і корегувальний вплив на людину.

Ситуація може бути оцінена з позиції двох підходів: перший підхід залежить від розуміння ситуації як зовнішніх умов перебігу життєдіяльності людини; другий підхід розглядає ситуацію як наслідок активної взаємодії особистості і середовища.

Складна ситуація завжди характеризується невідповідністю між тим, що людина хоче (зробити, досягти тощо), і тим, що вона може, опинившись в даних обставинах і маючи, всі які в неї є, власні можливості. Така неузгодженість перешкоджає досягненню насамперед поставленої меті, що обумовлює появу негативних емоцій, які слугують важливим індикатором труднощів у тій чи іншій ситуації для людини [9].

Складні життєві ситуації виникають у випадку невідповідності в системі відносин особистості та її оточення; або невідповідності між цілями, прагненнями і можливостями їх реалізації і якостями особистості. Такі ситуації висувають підвищені вимоги до здібностей і можливостей людини, до її особистісного потенціалу та стимулюють її активність.

Складна життєва ситуація, одне з центральних понять в психології долаючої поведінки. Складна ситуація - це ситуація, що ставить до людей вимоги, які перевищують їх звичайний адаптивний потенціал. У літературі існують різні варіанти важких ситуацій і стресорів, під складними життєвими ситуаціями більшість дослідників розуміють будь-яку складну ситуацію, яка призводить до порушення працездатності, сформованих відносин, породжує негативні емоції й переживання, які в свою чергу впливають на суб'єктивну оцінку життєвої ситуації. Свої класифікації або варіанти життєвих труднощів пропонують такі автори як Р. Лазарус, Л.І. Анциферова, Ф.Е. Василюк, К. Музидбаев, К. Флейком-Хобсон, Дж. Еверілл, С. Селлс та ін

У дослідженнях встановлено, що різноманітні ситуації життєдіяльності взаємопов'язані з суб'єктивним ставленням до них (Алексєєва, Прохоров, 2002). Це ж твердження можна віднести і до складних життєвих ситуацій, як до більш приватного варіанту життєдіяльності. Однакові складні ситуації можуть не однаково оцінюватися особистістю, в ситуації закладена суб'єктивна оцінка, яка в свою чергу веде до вибору певної копінг-поведінки і використанню або отриманню відповідних ресурсів долаючої поведінки. Важливо враховувати, що в першу чергу складна ситуація - це суб'єктивний феномен, тому що визначення ступіню складності задається самою людиною в залежності від

її сприйняття, оцінки значущості даної ситуації. Визначити особистісне оціночне ставлення до ситуації, що склалася або може скластися допоможе аналіз емоцій, які виникають при тих чи інших труднощах. Емоціями (афектами, щиросердечними хвилюваннями) називають такі стани, як страх, гнів, туга, радість, любов, надія, смуток, відрaza, гордість і т. п. Емоції є результатом суб'єктивного смислового сприйняття наявної ситуації, у тому числі і складної. Складні ситуації розрізняються по емоційному змісту, за інтенсивністю емоцій їх супроводжуючих, зміст емоцій визначає індивідуальна значимість факторів, що їх викликають.

Нами було проведене дослідження емоцій, які супроводжують складні життєві ситуації. Дослідження проводилося за допомогою техніки репертуарних решіток Дж. Келлі, процедура проведення якої полягала в наступному: на першому етапі реконструювався семантичний простір складних ситуацій. Респондентам були задані два прямих питання: "Назвіть складні ситуації, які були у вашому житті", «Що викликає у Вас стрес» так були отримані конструкти решітки. В якості елементів решітки були використані різні емоції (Льїн Є.П., 2001), не завжди запропоновані емоції могли розглядатися як самостійна категорія, але велика кількість запропонованих емоцій (всього було запропоновано 19 варіантів) допомогло більш конкретно диференціювати оцінку важких ситуацій.

У першому етапі дослідження приймали участь 100 осіб (50 чоловіків і 50 жінок). Вік досліджуваних коливається в діапазоні від 20 до 32 років (середній вік 24,6 року). У ході проведення дослідження був отриманий великий перелік ситуацій (нами наведені ситуації, що найчастіше зустрічаються у відповідях респондентів).

В результаті проведеного дослідження з'ясувалося, що найбільш розповсюджені емоції у складних ситуаціях це: страх, тривога, хвилювання, образа, сум, гнів, почуття провини, розчарування, досада. Найбільш типовою емоцією, які частіше зустрічається у складних життєвих ситуаціях є - страх (65% від усіх важких ситуацій). На думку Ф.Е. Василюка не всі вимоги середовища викликають стрес, а лише ті, які оцінюються як загрозливі, які порушують адаптацію, контроль та перешкоджають самоактуалізації (Василюк, 1984). Страх у свою чергу представляє емоційний стан, що виникає у відповідь на загрозу уявної чи реальної небезпеки (Ізард, 1999).

Тому вивчення такої емоції, як страх в рамках психології долаючої поведінки, допоможе виявити індивідуальну ступінь значущості складної ситуації. Визначення інтенсивності і тривалості страху в тій чи іншій складній ситуації допоможе виявити адаптивні та не адаптивні копінг-стратегії, оскільки страх, закріплюючись в досвіді людини, вказує на ефективні та неефективні дії, які спонукали виникнення його. Страх - дуже сильна емоція, і вона робить досить помітний вплив на перцептивно-когнітивні процеси і поведінку індивіда.

На другому етапі дослідження, вивчення страхів, відбувалося за допомогою модифікованого «С-тесту» В.Л. Леві. Опитувальник складається із переліку 73 варіантів страхів, кожен з яких треба оцінити за п'ятибальною шкалою. У

дослідженні взяло участь 127 осіб (67 чоловіків середній вік 21 рік і 60 жінок середній вік 24,5 року).

Таблиця 1.

Співвідношення емоцій чоловіків та жінок у складних життєвих ситуаціях

Складна життєва ситуація	Емоції	
	Чоловіки	Жінки
Екзамен, перевірка або оцінка знань (28 % та 42 %)	хвилювання	страх, тривога, хвилювання
Смерть, втрата (35 % та 52 %)	горе, смуток	горе, смуток, страх
Хвороба, травма: власна або членів сім'ї (53 % та 65 %)	сум, тривога, страх	страх, тривога
Негативна оцінка оточуючих (7 % та 50 %)	гнів, образа, досада	образа, тривога
Фінансова нестабільність (7 % та 50 %)	страх, тривога	тривога, хвилювання
Аварії (51 % та 25 %)	гнів, страх	страх, тривога
Конфлікти, труднощі на роботі (51 % та 19 %)	гнів, досада	печаль, розчарування, сором
Сексуальна неспроможність (48 % та 15 %)	страх, тривога	
Сварка з близькою людиною (12 % та 57 %)	гнів, образа, почуття провини	Образа, досада, почуття вини
Народження дитини (пологи) (12 % та 57 %)		страх, тривога, хвилювання
Розлучення (0% и 19 %)		страх, розчарування тривога
Розставання (0% и 18 %)	печаль, гнів, відчай, розчарування	образа, печаль

За допомогою описової статистики з'ясували, що найбільш значущі ситуації (середнє від 3,07 до 3,85): аварії, страх постраждати; літати в літаках, їздити в метро, перебувати в ліфті; циган; кредити або борги; програти всі гроші або необхідно витратити їх; божої кари; викликає тривогу фінансова нестабільність та перспектива залишитися без засобів існування; темряви, неосвітлених просторів; пильного погляду; втрати або крадіжки цінних речей; самотність, старіння; страх за життя близьких.

Кожна з цих ситуацій обмежує активність індивіда, пред'являє йому вимоги, які перевищують його здібності, моральні та матеріальні ресурси.

Потім після заповнення бланка, в ході індивідуальної бесіди страхи оцінювалися нами за суб'єктивними параметрами:

- Контролювання (наявна можливість для контролю ситуації);
- Мінливість (стресова ситуація може змінитися самостійно, без участі суб'єкта);
- Невизначеність (не зрозумілість ситуації суб'єктом);
- Повторюваність (можливість повторення ситуації частіше);
- Досвід (особистісний досвід переживання подібних ситуацій).

Висновки

Отже, подібний аналіз необхідний оскільки, залежно від внутрішніх умов, люди можуть по-різному відповідати на зовнішньо однакові умови, і відповідно, вибирати різні форми подолання труднощів. Слід пам'ятати, що будь-яка емоція (наприклад, радість, страх) може бути і позитивною, і негативною – в залежності від того, наскільки вона допомагає або заважає адаптації індивіда в конкретній ситуації. Вплив емоцій на людину генералізований, але кожна емоція впливає на нього по-іншому. Так, наприклад, страх аварій у частини респондентів визначається як ситуація контролювана. Інші ж респонденти заперечують можливість контролю під час аварій, кажуть, що від них дуже мало залежить. Деякі респонденти пояснювали страх перед аварією тим, що аварії трапляються досить часто і існує ймовірність, що і вони потраплять в аварію. І як наслідок-варіант страху може вказуватися один, але причина страху різна. Такий диференційований підхід допомагає зрозуміти сенс важкої ситуації для кожної окремої людини.

Список літератури

1. Гринберг Дж. Управление стрессом. / Дж. Гринберг— СПб.: Питер, 2002. — 495 с.
2. Крайнюк В. М. Психология стрессостойкости личности. / В.М.Крайнюк — К.:Ніка-Центр, 2007. — 431 с.
3. Василюк Ф.Е. Психология переживания./Ф.Е.Василюк-М., МГУ, 1984. — 200с.
4. *Изард К.Э.* Психология эмоций. СПб.: Изд-во «Питер», 1999. — 48 с.
5. *Алексеева Е.М., Похоров А.О.* Роль личностного смысла в детерминации психических состояний // Психология психических состояний: Сб. статей. Вып №4 / под ред. А.О. Прохорова. Казань. Изд-во «Центр инновационных технологий», 2002. — 232 с.
6. *Осухова Н.Г.* Психологическая помощь в трудных и экстремальных ситуациях.: М: Издательский центр «Академия», 2007. — 77 с.
7. *Леви В.Л.* Приручение страха. М.: Метафора, 2002. — 192 с.

*І.В. Бурлакова, д-р філол. н., проф.,
Л.Ф. Верхулевська, доц.,
Т.М. Дячук, к. філол. н., доц.
(Національний авіаційний університет, Україна, м. Київ)*

ТЕРМІНОЛОГІЧНА МОДЕРНІЗАЦІЯ ЯК ШЛЯХ ДО ЛАКОНІЧНОСТІ ТА ОДНОЗНАЧНОСТІ АВІАЦІЙНИХ ПОВІДОМЛЕНЬ

*Розглянуто термінополе “безпека авіації” з погляду відповідності термінів
вимогам, які ставить сучасна наука до цієї групи лексичних одиниць.*

Мовна тема в авіації на сьогодні є надзвичайно актуальною, проте, на жаль, майже не дослідженою, оскільки впродовж тривалого часу світова громадськість не надавала важливого значення ролі мови в питаннях авіаційної безпеки. Поступово таке ставлення до мови змінюється, і різноманітні міжнародні організації, зокрема ІКАО, починають співпрацювати в питаннях стандартизації лексичних одиниць для потреб авіаційної галузі, адже непорозуміння, які виникають через неправильне трактування інформації, інколи стають причиною судових процесів, збитків, погіршення репутації, недовіри до урядів держав чи авіакомпаній, і найголовніше – до фатальних наслідків. Аналізи записів «чорних ящиків» не залишили жодних сумнівів з приводу архіважливості не так технічної надійності повітряних суден, як ролі людського, зокрема мовного чинника в безпеці польотів.

Беручи до уваги той факт, що діяльність осіб, які працюють у сфері авіації, часто пов'язана з лімітом і дефіцитом часу, роботою в умовах стресу, видаються логічними вимоги до кандидата на підтвердження “робочого” рівня ІКАО. Одна з них – точно і ясно спілкуватися на загальні, конкретні і пов'язані з роботою теми [1, с. 5]. Таким чином, ця авторитетна міжнародна організація цивільної авіації наголошує на важливості якості мови як форми подання авіаційних повідомлень.

Якість професійного мовлення напряму залежить від того, наскільки вдало «... йде процес заповнення лакун та побудови нових термінів» [9, с. 149], тобто проводиться термінологічна модернізація. Науковці зазначають [9, с. 146], що термінологічна модернізація має місце в двох основних випадках: при перекладі... науково-технічної літератури з однієї мови на іншу (у випадку наявності лакун у мові перекладу) та при запровадженні відповідної мови у тій або іншій галузі науки чи техніки. Побудова нових термінів може в таких випадках бути спрямована або на інтернаціоналізацію, або на пурифікацію. Проте, незалежно від тенденції, кінцева мета термінологічної модернізації є однаковою – можливість рідною мовою висловлювати будь-яку наукову думку [9, с. 146].

Професійний словник осіб, діяльність яких пов'язана з авіацією, включає загальнонавживану лексику, професіоналізми і, звичайно, терміни – (від лат. *terminus* “межа, кордон”) – спеціальні слова та словосполучення, що служать точним позначенням наукових понять і для з'ясування свого значення у відповідній системі понять вимагають створення дефініції. Оскільки терміни виникають як наслідок штучного втручання людини в природний розвиток мови, то, вважається, що всі вони вторинні, штучно створені із питомих або

запозичених слів (чи їх морфем). Свідоме творення термінів здійснюється не довільно, а підпорядковується певним вимогам, які висуває сучасна наука до цієї групи лексичних одиниць, зокрема термін має мати дефініцію, бути системним на рівні форм та понять, точним, однозначним хоча б у межах своєї терміносистеми, коротким, стилістично нейтральним, милозвучним, не мати синонімів, легко запам'ятовуватися, володіти деривативною здатністю; орієнтувати на поняття, яке він називає.

В авіаційній терміносистемі, зокрема термінополі “безпека авіації”, що є *предметом* нашого розгляду, деякі з цих вимог, наприклад, точності, однозначності, короткості, отримують принципове значення, адже від того, наскільки точно, лаконічно та зрозуміло ведеться професійна комунікація може залежати життя та безпека людей. *Мета* дослідження – виявити окремі вади лексичних одиниць цього термінополя, спричинені невідповідністю між планом вираження та планом змісту авіаційних термінів, запропонувати можливі шляхи усунення цих вад.

Фактичним матеріалом для аналізу стали лексеми, відібрані із сфери функціонування, що становить складну картину конкретно-галузевого терміновикористання (в основному з навчальних посібників та підручників, монографій, статей). Тут терміни не позбавлені парадигматичних явищ і поводять себе як звичайні слова, а термінологія – як лексика з усіма властивими їй законами семантичного розвитку, що, правда, у специфічних для термінології формах вияву. Вибірка фактичного матеріалу становить 400 лексичних одиниць.

Теоретичним підґрунтям дослідження стали праці Є. Вюстера, Д. Лотте, Т. Канделаки та ін.

Серед властивостей терміна, що визначає його придатність до вживання в певній системі термінів, дослідники на перше місце ставлять ознаку точності, яка є одним із засобів досягнення ясності професійного спілкування. За Д. Лотте, точність терміна передбачає правильне або, у крайньому разі, не викривлене (нейтральне) лексичне відображення ознак, які характеризують поняття, що термінується [4, с. 5]. Якщо автор ужив слово в одному значенні (причому в тому, що точно відповідає його думці), але це слово активізувало у свідомості адресата інші компоненти семантичної структури (адресат зрозумів слово в іншому значенні, але теж точно – з пізнавального боку), виникає ситуація, що являє собою комунікативну неточність. Комунікативна неточність, таким чином, – це і є, іншими словами, неясність [5, с. 212]. Як висловився Гуго Шухардт, “Термінологічна неясність для науки, – всеодно що туман для мореплавання; вона ... небезпечна ...” [4, с. 7].

Одним з істотних недоліків терміносистем, який спричиняє неточність у сприйманні термінів і нерідко приводить до практичних помилок, вважається багатозначність, або полісемія, тобто варіювання плану змісту, коли семантична структура терміна складається з кількох значеннєвих одиниць, або лексико-семантичних варіантів, які поєднуються ієрархічно [13, с. 32]. З-поміж багатозначних термінів особливо шкідливими є ті, що функціонують у межах однієї терміносистеми. Внутрішньосистемна багатозначність притаманна термінам, семи яких одночасно належать до кількох логічних категорій: дія – предмет, дія – результат дії, дія – суб'єкт дії та інші. Цього явища частково можна позбутися шляхом усунення поліфункційних афіксів. Наприклад, один із найпродуктивніших поліфункційних суфіксів *-енці(я),-ці(я)* варто було

закріпити за назвами предметів (де це можливо), а для назв процесів використовувати традиційний суфікс на *-нн(я)*: *організація* (предмет) – *організування* (процес). Наприклад, у терміні *Міжнародна організація цивільної авіації* термін *організація* називає предмет, тому багатокомпонентний термін утворений правильно. Проте у терміні *служба організації потоків повітряного руху* лексему *організація* доречно було б замінити на *організування*, оскільки в цьому випадку мова йде про процес.

Окрім точності, до терміна ставиться вимога достатньої короткості. Довгота – істотна вада термінів, оскільки порушується мовна економія, а отже, економія мислення. Мовець підсвідомо прагне передати суть якомога меншою кількістю лексичних одиниць – така універсальна тенденція до економії засобів формального вираження, або “заощадження зусиль” (за Джорджем Ципфом) діє не лише в термінології, а й узагалі в лексико-семантичній системі будь-якої мови світу. Саме тому на практиці, як відзначають дослідники, вимога короткості часто виступає на перший план і досягається за рахунок ігнорування вимогою точності: *засоби технічного обслуговування* перетворюються на *засоби обслуговування*, *зона обмеженого доступу* – *зона доступу* та інші. Спостерігається така закономірність: чим частіше поняття (термін) вживається в літературі та повсякденній практиці, тим більшого значення набуває властивість короткості. Саме тому в нашому дослідженні цій властивості терміноодиниць відведено найбільшу увагу.

Коли багатокомпонентний термін потрапляє в комунікацію, мовець підсвідомо шукає шляхи заміни громіздкого терміна на коротший, зручніший у користуванні термін – так виникають еліпсиси, аббревіатури. Це один зі шляхів утворення й професіоналізмів – ненормативних, часто емоційно забарвлених слів та словосполучень, що називають спеціальні, майже завжди конкретні поняття певної сфери діяльності: у льотчиків літак “Іл-2” має назву *горбатий*; слід, що залишає реактивний літак, – *ковбаса-зебра*. Професіоналізми функціонують у розмовному стилі; на офіційному рівні, зокрема в літературі наукового та ділового характеру, вони вживатися не повинні, оскільки можуть спричинити непорозуміння в професійній комунікації.

Проаналізувавши 400 термінологічних одиниць термінополя «безпека авіації», ми виявили, що 75 із них є моноструктурними (18,75%), 325 (81,25%) мають у своєму складі два (175; 43,75%), три (99; 24,75%), чотири (35; 8,75%), п'ять (13; 3,25%), шість (2; 0,5%), сім (1; 0,25%) слів. Отже, абсолютна більшість лексичних одиниць (325 – 81,25%) складається із двох та більше слів. У досліджуваній групі терміноодиниць нами виявлено чимало громіздких багатослівних утворень, структура яких складається із чотирьох та більше компонентів: *система управління повітряним рухом*, *охоронна зона обмеженого доступу*, *вимірювальні засоби неруйнівного контролю*, *звуковий діапазон акустичних хвиль*, *контроль руйнування тіла з тріщиною*, *експертний метод визначення показників якості продукції*, *установка для контролю паливних газових сумішей*, *турбулентність у внутрішніх для вільної атмосфери шарах*, *тривога у зв'язку із загрозою вибуху*, *служба організації потоків повітряного руху* та інші. Оскільки такі терміни незручні в комунікативних актах, за семантикою наближаються до своїх дефініцій, вважаємо, що їх потрібно усунути із сфери функціонування, замінивши на значеннево адекватні, але формально простіші лексеми.

Одним із найбільш широко застосованих способів отримання необхідної короткості терміна є так званий еліipsis, або опущення в складеному терміні одного чи декілька елементів. Контекстний еліipsis, що має характер пропущення слів, зміст яких легко можна встановити з контексту, характерний і для авіаційної термінології. Одним із найчастіше застосовуваних видів еліipsis є пропущення при повторному вживанні компонента, що виражає атрибутивну ознаку, – заміна видового терміна родовим. Наприклад, коли встановлено, що мова йде про *двигун внутрішнього згорання*, то при подальшому використанні цей видовий термін замінюється родовим терміном *двигун*. Прикладом еліipsis можуть бути й такі парні терміни, як *норми льотної придатності* – *норми придатності*, *середня швидкість по траєкторії* – *середня швидкість* та інші.

Відзначимо також, що з метою утворення коротших термінів на практиці перетворенню за моделлю еліipsis інколи зазнає навіть визначення поняття. Наприклад, поняття «*отвір для вимірювання статистичного тиску*» отримує такий термін як *отвір статистичного тиску*. У цьому разі свідоме термінотворення замінюється механічним пропуском низки слів у визначенні, що є неправильним.

Техніка побудови коротких термінів досить часто використовує прийом побудови нових одиниць не від цілих, а усічених основ чи «усічених відрізків слів, які входять у синонімічне словосполучення, опорний компонент яких може бути цілим, неусіченим словом» [11, с.175], тобто аббревіацію. Наприклад, условникові Н. Кириченко та В. Лободи [3] нами виявлено 70 термінів-аббревіатур з першим компонентом **авіа-**: *авіалінія* – *авіаційна лінія*, *авіапошта* – *авіаційна пошта*, *авіаквиток* – *авіаційний квиток*, *авіаметеослужба* – *авіаційна метеорологічна служба*. У термінополі «безпека авіації» функціонують багатокомпонентні терміни, які включають до свого складу ініціальні аббревіатури: *льотно-технічні характеристики ПК, місце стоянки ПК, метеорологічне супроводження НК, пікова амплітуда АЕ*.

Сьогодні дослідники констатують факт активізації цього способу творення інновацій, що, у першу чергу, зумовлено впливом соціолінгвістичних чинників – у зв'язку з кардинальними змінами останніх двох десятиліть в Україні з'явилася велика кількість нових понять і, відповідно, виникла потреба в їх мовному вираженні. Крім немовних, на процес активізації цього способу певний вплив мають внутрішньомовні чинники, адже, на відміну від простих, складні терміни мають здатність «виражати дві ідеї в одному слові» та містять «вищий ступінь конкретизації понять» [12, с. 109]. Складання кількох основ (слів) в одній семантично злитій одиниці дозволяє характеризувати поняття та реалії за декількома ознаками. Навідміну від словосполучень, складним термінам притаманна формальна та значеннєва злитість.

Інколи аббревіатури приводять до утворення явно курйозних, незрозумілих і недопустимих термінів. Наприклад, *радіостанція* перетворюється в *рацію*, *аерофлотаційний реагент* – в *аерофлот*. Аббревіатурний метод приховує в собі велику небезпеку – часто стає причиною непорозумінь та технічних помилок. Використовувати його варто за умов дотримання міри, мовного чуття і термінологічного смаку. Зокрема потрібно враховувати, щоб скорочення не ставали багатозначними. Наприклад, скорочення *аеро* від *аеропланний* приводить до багатозначності, оскільки означає відношення будь-чого до повітря (газу).

Практика українського термінотворення має досвід утворення коротких термінів. Наприклад, на початку ХХ століття для заміни російських словосполучень було утворено низку термінів-однословів: аппарат воздуходувный – *апарат повітродувний, повітродув, повітродмухало*; аппарат множительный – *апарат множний, множник* та інші. Для порівняння – приклади з соціально-економічної термінології: член кооператива – *пайовик кооперативу, кооперативник, кооперативниця*; член товарищества – *спільник, товариш, учасник товариства*, пользоваться льготой, иметь льготу – *мати льготу, пільгуватися*; лица, пользующиеся льготой – *особи, що мають пільгу, пільговики*. Тенденція до заміни складених термінів однослівними була позитивною, оскільки сприяла раціоналізації наукової мови.

Необхідно зазначити, що новотвори відлякують своєю незвичністю та новизною. У цьому зв'язку хочемо актуалізувати думку видатного українського ученого-енциклопедиста ХХ століття І. Огієнка, який закликав не боятися неологізмів, особливо тих, які свідомо творяться на вимогу життя: “Правдивий письменник, дбаючи про красу своєї мови, вживає багато небуденних слів, сміливо і обіруч творить гарні новотвори. Байдуже, що ці сміливі новотвори не всі зацепляться в нашій літературній мові, – новотвори, надто сміливі й удалі, завжди підносять нашого творчого духа й заохочують до дальшої творчості [7, с.60], “Не забуваймо, що найгірший термін не викликає до себе нехиті, коли до нього звикнути” [8, с.189].

Одним з істотних недоліків термінів на формальному рівні також вважається включення до їх складу службових частин мови (*над, під, по, для* та ін. [4, с. 12]. У вибірці фактичного матеріалу ми виявили чимало таких термінів: *турбулентність у внутрішніх для вільної атмосфери шарах, тривога у зв'язку із загрозою вибуху, особа без права на в'їзд, вимірювачі навантаження від утомленості, дефект, що підлягає повідомленню*.

У досліджуваному термінополі нами виявлено формальні варіанти, тобто матеріальні одиниці, тотожні з погляду «концептуального ядра» [6, с. 14]: *транспортна безпека – безпека на транспорті – безпека транспорту*. У термінології рекомендують варіантність уникати, тут вона – свідомо небажана [2, с. 189]. У цій царині надзвичайно важливим є питання про вибір найдоцільнішого та найраціональнішого варіанта, що таким буде в разі, якщо відповідатиме не лише лінгвістичним вимогам, а й основним тенденціям розвитку термінологіки та термінотворення.

Підсумовуючи, варто наголосити на тому, що функціонування будь-якого терміна має бути науково обґрунтованим. У виробленні авіаційної термінології повинні брати участь не лише фахівці з певної предметної галузі авіаційного знання, а й мовознавці. Лише за цієї умови термінологія буде виконувати ту роль, для якої вона призначена, – служити найбільш досконалою формою для вираження авіаційних понять.

Запам'ятовування та засвоєння надмірно довгих термінів, термінів неточних, які вимовляються незручно, термінів-синонімів вимагає зайвих витрат часу. Ці вади надзвичайно ускладнюють користування науковою, навчальною та довідковою літературою, часто приводять до того, що в осіб, які вживають авіаційні терміни, створюються неправильні уявлення про поняття та реалії, змушують авторів до індивідуального термінотворення, у переважній більшості необґрунтованого, і яке ще більше заплутує

термінологію (створюються скорочені форми термінів, які лише на перший погляд є правильними та зручними).

Проблема ефективної модернізації авіаційної термінології може вирішитися лише на основі всебічного вивчення історії виникнення і розвитку понять, реалій та їхніх позначень. Моделювання, узаконювання авіаційних термінів у сфері фіксації (словники, збірники рекомендованих термінів, державні стандарти на конкретні галузеві термінології) повинно спиратися на вивчення семантичних відношень, що реально існують і спостерігаються у сфері функціонування цієї термінології.

Список літератури

1. Annex 1 “Personellisensing. – Режим доступу до ресурсу : <http://dcaa.slv.dk:8000/icaodocs/>
2. Даниленко В. В. Русская терминология. Опыт лингвистического описания. – М. : Наука, 1977. – 246 с.
3. Кириченко Н. М., Лобода В. В. Російсько-український словник авіаційних термінів: У 2 томах. – К. : Техніка, 2004. – Т. 1. – 2004. – 519 с.; Т.2. – 2004. – 447 с.
4. Лотте Д. С. Краткие формы научно-технических терминов. – М. : Наука, 1971. – 84 с.
5. Непийвода Н. Ф. Мова української науково-технічної літератури (функціонально-стилістичний аспект). – К. : Міжнародна фінансова агенція, 1997. – 303 с.
6. Німчук В. В. Ділова мова Волині і Наддніпрянщини ХУІІ ст. – К. : Наукова думка, 1981. – 315 с.
7. Огієнко І. Історія української літературної мови // упорядник, автор передмови і коментарів М. С. Тимошик. – 2-е вид., випр. – К. : Наша культура і наука, 2004. – 436с.
8. Огієнко І. Рідномовні замітки // Рідна мова. – Квітень, 1936.
9. Основи термінотворення: Семант. та соціолінгвіст. аспекти / Д’яков А. С., Кияк Т. Р., Куделько З. Б. – К. : Вид. дім «КМ Академія», 2000. – 218 с.
10. Русанівський В. М. Культура мови // Мовознавство. – 1979. – №6. – С.3–9.
11. Русская грамматика: Учеб.пособ. для филол. фак. пед. ин-тов: В 2 т. – Т. 1. – М. : Наука, 1980. – 324 с.
12. Симоненко Л. О. Формування української біологічної термінології. – К. : Наукова думка, 1991. – 151 с.
13. Уфимцева А. А. Опыт изучения лексики как системы. – М. : Изд-во акад. наук СССР. – 1962. – 287 с.

ЛЮДСЬКЕ ПОДВИЖНИЦТВО В ПІДКОРЕННІ НЕБА: СТЕПАН ГРИЗОДУБОВ

*Аналізується життєвий та творчий шлях видатного авіатора
Степана Гризодубова.*

Біографія Степана Васильовича Гризодубова (1884-1965) сповнена драматичного творчого неспокою. Він народився 13 липня 1884 року в селі Пархомівці Богодухівського повіту Харківської губернії.

Майбутній винахідник ще підлітком перебрався до Харкова. У 1904 році закінчив С.Гризодубов Харківське нижче технічне залізничне училище Південної залізної дорого Магістральних шляхів сполучення – ХТЗДУ (сьогодні – Харківський ордена “Знак Пошани” електромеханічний технікум транспортного будівництва). Це училище було створене в липні 1872 року й до 1917 року воно випустило близько 1000 фахівців. Серед них С.Гризодубов вважається найбільш знаним. Він опанував фах майстра електромеханічного ремесла і почав працювати у паровозоремонтних майстернях. В буремному 1905 році за участь у страйку Гризодубова вигнали з майстерень, хоча він не впадав у відчай і облаштував приватну майстерню.

Переломним в життєвому поступі майбутнього авіаконструктора став кінець 1908 року, коли він побачив у кінотеатрі документальну хронічку польоту братів Вільберта та Орвілла Райт. Ці американські винахідники 17 грудня 1903 року зробили перший в історії пілотований політ на аероплані «Флайер -1». С.Гризодубов настільки захопився побаченим, що викупив у кіномеханіка декілька кадрів з фільму – їх він використав для конструювання власного літального апарату. Йому знадобилося декілька років для втілення своєї мрії – у 1910 році було збудовано аероплан Г-1. Технічні новації аероплану відповідали тенденціям того часу. Зовні аероплан С.Гризодубова багато в чому повторював літальний апарат братів Райт. Відмінність полягала в тому, що біплан Гризодубова мав стабілізатор і шасі з дерев’яними колесами. Щоб придбати ці колеса, С.Гризодубов був змушений провести платну виставку свого літака. Примітно, що свій аероплан С.Гризодубов оснастив чотирициліндровим бензиновим двигуном рідинного охолодження власної конструкції.

Випробування аероплану Г-1 було заплановане на весну 1911 року. На території Харківського іподрому С.Гризодубов намагався піднятися у повітря, але його спроби виявилися марними – він лише їздив по полю. Невдача не зупинила винахідника – з’явилися моделі аеропланів Г-2, Г-3 та Г-4. Г-3 перший з них зумів здолати земне тяжіння. Модель аероплану Г-4 коштувала 5500 карбованців, що було чималою сумою для С.Гризодубова. Він був змушений позичати кошти, брати розстрочку.

З початком Першої світової війни С.Гризодубов починає свою службу в царській армії. В лютому 1916 року його зараховують до школи військових

пілотів при Імператорському Всеросійському аероклубі. В цій школі він отримав диплом пілота-авіатора.

Після жовтневого перевороту 1917 року С.Гризодубов не полишав займатися літаками. В 1919-1924 роках він очолює авіоремонтні майстерні Харківського авіапарку. Починаючи з 1924 року авіаконструктор працював у Науково-дослідному інституті гігієни праці та профзахворювань, де він очолював роботи з проектування, розробки, виготовлення, випробування та встановлення контрольно-диспетчерської апаратури для різних галузей промисловості. На цьому місці С.Гризодубов пропрацював до початку німецької окупації Харкова.

Та думка про небо не полишала його. З 1925 року С.Гризодубов завідував планерною секцією Товариства авіації і повітроплавання України та Криму (ТАПУК). Він є одним з організаторів планеризму в країні, брав участь у проектуванні кількох планерів. У 1939 році він спроектував та побудував за допомогою активістів аероклубу планер і випробовував його. З 1928 по 1938 рік сконструював і побудував три типи аеросаней (самохідні сани, що рухаються силою тяги повітряного гвинта, який приводиться в дію двигуном внутрішнього згоряння).

Вченні вважають, що С.Гризодубов припинив активну конструкторську діяльність після Другої світової війни, багато часу присвятив популяризації досягнень радянської авіації серед школярів і студентів.

Помер Степан Гризодубов 11 грудня 1965, у віці 81 року, у Харкові.

Висновки

С.Гризодубов здійснив аматорську спробу підкорення неба, що переросла в системну роботу по розвитку авіації. Його мрії були втілені в життя.

Список літератури

1. Аероплан Гризодубова (з історії авіації в Харкові) // Вечірній Харків. – 1981. – 25 березня.

ПРОФЕСІЙНО-ПРИКЛАДНА ПІДГОТОВКА У ПРОЦЕСІ ФІЗИЧНОГО ВИХОВАННЯ СТУДЕНТІВ НАЦІОНАЛЬНОГО АВІАЦІЙНОГО УНІВЕРСИТЕТУ

Розглянуто засоби професійно-прикладної фізичної підготовки у студентів в залежності від обраної спеціальності.

Фізична культура відіграє важливе значення в режимі праці та відпочинку студентів. Згідно з цим положенням, використання засобів фізичної культури для підготовки студентів до майбутньої професії вимагає певного акцентування фізичного виховання до потреб вибраної спеціальності. Фізична підготовка є комплексом прикладних знань, фізичних і спеціальних умінь та навичок, які спрямовані на забезпечення ефективної адаптації організму людини до професійної діяльності.

Головна мета фізичної підготовки у процесі фізичного виховання студентів полягає:

- у зміцненні здоров'я, підвищенні рівня професійної фізичної і психологічної підготовленості та стійкості організму до різних змін довкілля;
- формуванні професійно-прикладних навичок та вмінь;
- вихованні соціальної активності;
- поглибленні теоретичних знань з фізичного виховання і суміжних наук, що мають професійно-прикладне значення.

Форма праці має досить умовний характер, тому що якісним змінам піддається як розумова, так і фізична діяльність. Досить часто ми маємо справу із змішаною формою праці, де ступінь поєднання елементів фізичної і розумової праці може бути різним, як і підбір методів і засобів фізичної культури з метою фізичної підготовки студентів.

Підбираючи засоби фізичної культури для фізичної підготовки, необхідно зважити на умови праці, які складаються з тривалості робочого дня, фізичного і психологічного навантаження. Для якісної професійної діяльності необхідне підвищення загальної і спеціальної витривалості фахівців.

У будь-якому виді спорту особливості діяльності визначаються специфікою вимог до її виконання. В одних видах спорту основні вимоги спрямовані на точність і техніку виконання, в інших – на часові, просторові або силові параметри виконання, в третіх – на взаємодії, в четвертих – змішані вимоги. Вони активізують:

- психічну діяльність у різних напрямках;
- вимоги до технічної точності виконання активізують контрольні функції уваги, вимоги до регулювання параметрів рухових дій – чуттєво-руховий контроль;

- вимоги, що пов'язані з передбаченням дій партнера – інтелектуальні функції, вимоги максимальної напруги – прояву вольових зусиль.

Результативність багатьох видів професійної діяльності залежить від спеціальної фізичної підготовленості, що набувається шляхом систематичних занять фізичними вправами, адекватними в певній мірі вимогам даної професійної діяльності та її умов до функціональних можливостей організму.

Кожна професія вимагає від працюючого переважного розвитку одного або декількох провідних фізичних якостей. Так, землевпоряднику переважно необхідна фізична витривалість, інженеру-механіку – загальна і силова витривалість, фізична сила, бортінженеру, льотчику і космонавту – спритність і вестибулярна стійкість і т. д. Звідси і різноманітні і засоби, що застосовуються для розв'язання окремих завдань професійно-прикладної фізичної підготовки (ППФП) фахівців різних професій.

Фізичні вправи та види спорту з точки зору їх використання в ППФП фахівців різного профілю:

Оздоровче, загально розвиваюче і професійно-прикладне значення *гімнастики* полягає в тому, що її вправами виховуються такі фізичні якості, як м'язова сила, спритність, гнучкість та ін.; формуються естетично привабливі форми тіла, вміння володіти своїм тілом в просторі, зберігати і відновлювати рівновагу при різноманітній і мінливій опорі, виконувати точні рухи окремими частинами тіла; виховуються морально-вольові якості – сміливість, самовладання, рішучість при виправданому ризику. Усі ці якості і властивості професійно необхідні космонавтам, льотчикам цивільної та військової авіації, десантникам, монтажникам-висотникам, будівельникам, пожежникам, водолазам, водіям наземного транспорту, механізаторам сільського господарства, збирачам точних механізмів, циркових артистів та представникам багатьох інших професій. Медичні працівники використовують ці вправи для проведення сеансу лікувальної фізкультури, навчають хворих правильно застосовувати рухи для свого лікування.

Вправи *легкої атлетики*, в основі яких лежать природні рухи людини – ходьба, біг, стрибки і метання – сприяють вдосконаленню цих життєво важливих вмінь та навичок; підвищують функціональні можливості усіх органів і систем, особливо нервово-м'язової, серцево-судинної, дихальної, тобто тих, які найбільшою мірою забезпечують успіх у будь-якому вигляді фізичної діяльності.

Вправи легкої атлетики виховують у людини такі важливі фізичні якості, як швидкість і витривалість, спритність і сила, а також морально-вольові якості – наполегливість у досягненні мети, вміння долати труднощі, силу волі та ін.

Навички пересування на *лижах* широко використовуються у військовій справі, у побуті та праці. Фізичні якості, виховані людиною в ході занять лижним спортом, сприяють успішному виконанню таких справ, в яких людині потрібні витривалість і загартованість до холоду, швидкість пересування на місцевості в умовах бездоріжжя, рішучість дій. Цим пояснюється широка загальна прикладність різних видів лижного спорту – гонок і швидкісного

спуску, слалому і стрибків з трампліну, лижної акробатики та інших видів. Лижний спорт знаходить безпосередню прикладність у ряді професій.

Плавання має не тільки утилітарне значення. Існує велика кількість професій, пов'язаних з роботою наводі: моряки, водолази, геологи, будівельники мостів і паромів, рятувальники на водах, викладачі фізичного виховання, тренери з плавання та ін.

Туризм має велике освітнє і прикладне значення. Вміння орієнтуватися на місцевості з картою і компасом, за природними орієнтирами, за народними прикметами має велике значення у військовій справі і в мирній праці а також у повсякденному житті спеціалістів ряду професій. Особливо важливо це для геологів, землевпорядників, зоотехніків, мисливців, будівельників віддалених об'єктів і ін. Спритність, фізична витривалість, які виховуються завдяки туристичним походам. Якщо до цього додати, що туризм є незамінним засобом активного відпочинку для людей напруженої розумової праці, то буде зрозумілим його прикладне значення.

В ході занять *спортивними іграми* виховуються оптимальні рухові реакції на різні подразники – світлові, звукові, тактильні (чутливі) та ін. Це має велике значення у пристосуванні людини до роботи на сучасних машинах і механізмах, оскільки нова техніка висуває високі вимоги саме до швидкості реакції і точності рухів спеціалістів, які обслуговують цю техніку. Ці якості необхідні в роботі операторів обчислювальних машин і пультів автоматизованих систем управління, робітників у верстатів з програмним керуванням, водіїв різних транспортних засобів та інших професій, де потрібна підвищена швидкість реакції у відповідь на раптову появу об'єкта, терміновість вибору та прийняття рішення. Для виховання цих якостей і є найбільш корисними рухливі та спортивні ігри, різноманітні види спортивних єдиноборств.

Програма з фізичного виховання для студентів НАУ складена за видовою ознакою. На масові види спорту: спортивні ігри (баскетбол, волейбол, футбол) легка атлетика, настільний теніс, фітнес відведено певну кількість годин, ці види спорту для окремих професій можуть бути прикладними. Секційна робота здійснюється за більш широким вибором це: баскетбол, волейбол, настільний теніс, дзюдо, степ-аеробіка, фанк-аеробіка туризм, футбол.

Головним чинником, від якого залежить ступінь ефективності ППФП, є спрямованість впливів спортивного тренування на центральну нервову систему, аналізатори та фізичні якості.

*І.І. Вржесневський, к.наукз фіз. вих. і спорту, доц.,
Т.І. Ракитіна, ст. викл.,
Л.О. Шип, викл.
(Національний авіаційний університет, Україна, м. Київ)*

ФІЗИЧНІ МОЖЛИВОСТІ ЛЮДИНИ У КОНТЕКСТІ ТРАНСФОРМАЦІЙ СУЧАСНОГО СУСПІЛЬСТВА

У представленому матеріалі проаналізовано використання у спеціальній літературі термінів «фізичні» та «рухові» здібності. Розглянуто взаємозв'язок фізичних здібностей та фізичних можливостей людини у контексті фізичного розвитку та індивідуальних перспектив. Представлено авторську характеристику поняття «фізичні можливості людини». На основі поняття «фізичні можливості» внесено перспективи до загальної цілі фізичного виховання у ВНЗ.

Сучасні розвинуті суспільства поступово перетворюються на суспільства споживання. Через віртуалізацію соціальних і культурних практик таке споживання стає пасивним. Це викликає не тільки всім відому гіподинамію, а й зміни у свідомості, ціннісних орієнтаціях та способі життя пересічної людини. Найбільш негативно зміни, що відбуваються у фізичному стані сучасної людини, проходять під час інтенсивних занять у старших класах школи та у ВНЗ. Основним складником нормального способу життя людини, що закладений природою, є рух – регулярний, тривалий і достатньо інтенсивний. Тож, за відсутності цього чинника у зазначеному форматі, процеси становлення сучасної молоді відбуваються на тлі виникнення провокативних негативних тенденцій щодо біологічної сутності (фізичного здоров'я) людини.

Наслідки гіподинамії, у той чи іншій мірі, торкаються кожної людини, не залежно від соціального статусу, віку та статі. Перефразуючи У.Бека можна сказати що «злиденність ієрархічна, гіподинамія (як і смог) – демократична. Але на відміну від «ризиків» екологічно орієнтованої мікросоціології людина, у сенсі індивідуальної рухової активності, залежить від своєї життєвої позиції та стратегії життєтворчості.

Розробка стратегії оновлення фізичного виховання студентів в Україні повинна передбачати філософське осмислення його основних трансформацій та еволюційних тенденцій, що у свою чергу, обумовлює звернення до філософсько-антропологічних передумов та чинників, що впливають на характер названих процесів. У цьому контексті, питання вдосконалення та уточнення понять і термінів має наукове, навчальне і практичне значення. Важливим є, на наш погляд, і визначення місця поняття «фізичні можливості людини» як у термінології фізичної культури, так і у філософсько-антропологічному сенсі.

У фізичному вихованні розглядаючи процеси, що проходять у організмі людини під впливом фізичних (тренувальних) навантажень для

характеристики конкретних складових фізичного стану людини прийнято використовувати терміни «фізичні здібності» та «фізичні якості» людини.

Ці терміни науково обґрунтовані провідними фахівцями фізичної культури (хоча і у спеціальній літературі присутні деякі інтерпретації та трактовки) та мають важливе практичне значення.

З точки зору сучасної диференціальної психофізіології загальні здібності розглядаються як сукупність потенціальних (генетичних) психофізичних властивостей людини, які визначають її здатність до діяльності як фізіологічної активності без специфікації цієї активності. Часткові здібності – це різні прояви загальних. Виходячи з постулату Б.М. Теплова (1955) – людини, що не здібна до будь-якої конкретної діяльності немає. Ще у XVIII віці Тома Тебе поділяв здібності на розумові та фізичні. Дискусія щодо генезису і сутності фізичних, або рухових, здібностей триває і досі. Найбільш розповсюджена трактовка Л.П.Матвєєва: «фізичні здібності, як і рухові здібності, являють собою свого роду комплексні утворення, основу яких складають фізичні якості, а форму прояву – рухові вміння й навички». Таким чином, рухові якості можливо розглядати, як якісні характеристики рухових здібностей. Філософський енциклопедичний словник 1983 р. трактує фізичні здібності, як сукупність рухових природних і досягнутих можливостей, за допомогою яких можливо здійснювати різні за структурою і дозировкою навантаження. Ю.Ф.Курамшин розглядає фізичні здібності як комплекс морфологічних та психофізіологічних властивостей людини, що відповідають вимогам будь-якого виду м'язової діяльності та забезпечують ефективність її виконання. Усі ці визначення практично ідентичні і підкреслюють спадковість та здатність до тренування рухових здібностей.

Однак ці визначення досить статичні, хоча тут і з'являється термін «можливості». Термін «фізичні можливості» використовувався як багаторівнева характеристика стану здоров'я і фізичної працездатності людини В.В. Петровським, В.Д. Поліщуком, Л.П. Матвєєвим, Т.Ю. Круцевич та інш. Але тут не враховано соціально-економічних чинників та індивідуальних перспектив. Загалом у спеціальній літературі поняття «фізичні можливості» використовують там де більш конкретних, але маючих визначену межу термінів «рухові здібності» та «рухові якості» недостатньо. У той же час, визначення фізичних можливостей для людини має особистісне значення. Фізична культура, якщо розглядати її в руслі загальноцивілізаційного процесу (А. Гідденс, Н. Елеас), має тісний зв'язок з антропосоціогінезом, з визначенням перспектив людини та людства. У цьому контексті фізичні можливості людини є важливим чинником людиновимірності у сучасному суспільстві.

Усвідомлення фізичних можливостей (рівень потенційної репрезентації тілесності) та пізнання фізичних здібностей (актуалізація можливостей) тісно пов'язані між собою і включаються у досвід самопізнання особистості. Фізичні можливості пов'язані з обґрунтуванням перспектив людини. Вони обумовлюються не лише природними, а й соціальними і культурними чинниками. Так заради реалізації індивідуальних цілей людина може знехтувати своїм фізичним тілом, поступитися часткою їжи, сном, гігієною, здоров'ям. Подібний підхід, у контексті (віртуального світу) інформаційного

суспільства, часто приводить сучасну людину до феномену (зради тіла). Пізнання фізичних можливостей дозволяє людині сконструювати певний ідеал тілесного розвитку як ціль фізичного виховання. Філософські, педагогічні та психологічні теорії фізичних здібностей фіксуються не на перспективі людства, а на його структурних елементах (так у теорії фізичного виховання прийнято казати про швидкісні здібності, силові здібності, координаційно-рухові здібності та інш.). Разом з тим фізичні здібності констатують потенціал фізичних можливостей.

На нашу думку, фізичні можливості обумовлені чинниками соціокультурного буття, отже можуть розглядатися як комплекс антропологічних, адаптаційних та психофізіологічних властивостей людини, що свідчить про резерви функціональних систем її організму та визначають перспективні межі її фізичних здібностей, які не в останню чергу соціокультурно обґрунтовані. Наявність цієї індивідуальної межі нагадує викладачу фізичного виховання що фізичні можливості студентів не однакові та не безмежні, що, як казав Гольбах, людина – творіння природи, не вільне від неї і нею обмежене. Тож, вимоги до виконання фізичних вправ і навантажень не можуть бути жорстко уніфіковані. У цьому контексті конкретизуємо загальну мету фізичного виховання у ВНЗ – активувати мобілізацію фізичних можливостей студентів для оптимальної адаптації до умов зовнішнього середовища (з урахуванням вікової динаміки).

Але встановлення такої мети можливо лише за умовою, що студент вже має визначені цінності, установи та адекватно усвідомлює власні фізичні можливості. Усвідомлення фізичної культури загалом з позицій теорії культури дозволяє бачити її як сферу у якій фізичні можливості не відокремлені від особистих якостей та визначаються ними. У цьому ракурсі, за думкою В.А. Косяка, фізична культура представ з домінуванням духовної складової. Тож, індивідуальні фізичні можливості повинні розглядатися у взаємозв'язку тілесного та духовного.

Висновки

1. Усвідомлення фізичних можливостей та їх актуалізація через пізнання фізичних здібностей є невід'ємною складовою самопізнання особистості.
2. Усвідомлення індивідуальних фізичних можливостей дає змогу конкретизувати цілі фізичного виховання для кожного студента.
3. Цілісність фізичних можливостей і функціоналізація фізичних здібностей людини веде до її фізичного розвитку.

Список літератури

1. Бек У. Общество риска. – М., 1999.
2. Вржесневський І.І., Вржесневська А.І., Канішевська Н.Б., Тимошкіна Н.Л. Фізична культура як чинник соціокультурних трансформацій сучасного суспільства / Фізична культура в контексті сучасної освіти: Матеріали V регіональної наук.-метод. конф. – К.: НАУ, 2010. – С. 25–26.

3. Косяк В.А. Епистемология человеческой телесности. – Сумі: ИТД «Университетская книга», 2002. – 362 с.
4. Круцевич Т.Ю. Контроль в физическом воспитании детей, подростков и юношей / Т.Ю. Круцевич, М.И. Воробьев. – К. : Поліграф-Експрес, 2005. – 196 с.
5. Култаева М.Д., Навроцкий О.І., Шеремет І.І. Європейська теоретична соціологія XX-XXI століття: Навч. посіб. – Х.: ХНУ імені В.Н. Каразіна, 2008. – 328 с.
6. Матвеев Л.П. Общая теория спорта и её прикладные аспекты / Л.П.Матвеев. – М.: ФИС, 2010. – 203 с.
7. Столяренко Л. Д. Основы психологии. Ростов н /Д.,1999.
8. Теория и методика физического воспитания / Учебник: Под ред. Л.П.Матвеева. – Москва : ФИС, 1976. – 303.
9. Теория и методика физической культуры / Учебник: Под ред. Курамшина Ю.Ф. – Москва : Советский спорт, 2003. – 464 с.
10. Элиас Н. О процес се цивилизации. Социогенетические и психологические исследования. В 2-х т. – М. – Санкт-Петербург, 2001.
11. Ellas N. Was ist Soziologie. Grundfragen der Soziologie. – Opladen, 1995.

**КОМУНІКАТИВНИЙ ТА ОСОБИСТІСНО-ЗОРІЄНТОВАНИЙ
ПІДХОДИ ДО ПРОФЕСІЙНО-МОВНОГО НАВЧАННЯ
МАЙБУТНІХ БАКАЛАВРІВ З АВІОНІКИ**

Розглядаються концептуальні підходи до формування іншомовної професійно-комунікативної компетентності майбутніх бакалаврів з авіоніки. Уточнюється зміст понять особистісно-зорієнтований та комунікативний підходи.

Сучасні вимоги ринку праці до професійної підготовки фахівців авіаційної галузі зростають залежно від темпів удосконалення авіаційної техніки та ускладнення електронного обладнання на борту літака. Рівень сформованості іншомовної професійно-комунікативної компетентності майбутнього бакалавра з авіоніки визначає результативність його майбутньої професійної діяльності. У зв'язку з цим постають актуальними питання пошуку концептуальних підходів щодо формування іншомовної професійно-комунікативної компетентності (ІПКК) у майбутніх працівників авіаційної сфери. Однак їх розробка перебуває на початковій стадії, що породжує суперечність між потребою суспільства у становленні майбутнього авіа інженера як особистості зі сформованою ІПКК та недостатньою розробленістю концептуальних основ для вирішення цього завдання.

На сьогодні в галузі педагогіки вищої школи накопичено значні напрацювання, які охоплюють різноманітні аспекти професійної підготовки майбутніх фахівців авіаційної галузі: Р.М. Макаров, Є.В. Кміта, В.В. Півень, Т.В. Тарнавська, Л.М. Зеленська, І.А. Колодій, Л.М. Конопляник. Проте, поза увагою дослідників залишилися важливі аспекти формування ІПКК саме у майбутніх бакалаврів з авіоніки.

Для досягнення успішності формування ІПКК велике значення має діяльнісний підхід, який базується на визнанні діяльності основою, засобом і вирішальною умовою розвитку особистості. Психологічна теорія (О. М. Леонтьєв) розглядає діяльність як систему, що має дві групи основних елементів, взаємно пов'язаних між собою: організаційну (суб'єкт, процес, предмет, умови, продукт діяльності) та соціально-психологічну (мета, мотив, спосіб, результат).

Суть даного підходу з проєкцією на професійну педагогіку полягає у взаємозв'язку змісту професійної освіти і навчання з професійно-трудовою діяльністю, у спрямованості зусиль на відбір і організацію діяльності студента, активізацію і перетворення його в суб'єкт пізнання, праці та спілкування, що, в свою чергу, передбачає вироблення умінь обирати ціль, планувати діяльність, організовувати, виконувати, регулювати, контролювати її, аналізувати і оцінювати її результати. Застосування теорії діяльності в процесі підготовки майбутніх інженерів авіаційної галузі дасть можливість максимально наблизити навчання до їхньої реальної професійної діяльності.

Навчальна діяльність, на думку Д.Б. Ельконіна, В.В. Давидова, А.К. Маркової, має структуру будь-якої людської діяльності та являє собою єдину, цілісну систему цілеспрямованих дій. Вона має мету, мотив, навчальні дії та завдання, контроль, самоконтроль, оцінку та самооцінку.

За професійною діяльністю стоїть практика. Знання, уміння, навички, здобуті студентом, повинні розумно застосовуватись ним в його майбутній практичній діяльності. Завдання викладача полягає в тому, щоб навчити працювати чи виконувати дії й операції, за допомогою яких реалізується діяльність, шляхом забезпечення діалектичного бачення, формування діалектичного мислення, творчості, активності, розвитку духовності. Студент на виході повинен бути майстром практичної дії.

Виходячи з вищезгаданих положень діяльнісного підходу, ми розглядаємо зміст технічного обслуговування та ремонту повітряних суден базовим навчальним матеріалом, для оволодіння професією інженера-авіоніка. Головною практичною метою його фахової діяльності є забезпечення безпеки польотів, а тому ми вважаємо доцільним у процесі навчання аналіз матеріалів розслідування авіаційних інцидентів з технічних причин, що сприятиме розвитку аналітичного мислення та формуванню мотивації студентів до навчання. Опрацювання подібного матеріалу дозволить йому усвідомити складність майбутньої професійної діяльності та сприятиме формуванню відповідальності за життя членів екіпажу та пасажирів повітряних суден. Ці матеріали доцільно використовувати для розробки проблемних завдань, ділових та рольових ігор.

Сучасною тенденцією, яка виявляється у професійній освіті, є необхідність синтезу діяльнісного підходу з особистісним, оскільки особистість є суб'єктом діяльності. Особистісно-діяльнісна парадигма розвитку професійної освіти передбачає інтеграцію особистісних показників і професійної готовності у процесі навчання майбутніх авіаційних спеціалістів. Це дає змогу подолати відокремленість розгляду навчально-виховного процесу від особистості. Професійно-педагогічна діяльність спрямовується на те, щоб поставити студента в позицію активного суб'єкта навчання, розвинути його здібності самокерування (саморегуляції, самоорганізації, самоконтролю) власною діяльністю; організувати процес навчання на підставі взаємодії, діалогу, моделювання ситуацій вибору, вільного обміну думками тощо. Особистісний підхід, на нашу думку, забезпечує формування майбутніх фахівців авіаційної галузі як різнобічно та гармонійно розвинених творчих особистостей, здатних до саморозвитку і самовдосконалення. Саме тому у нашому дослідженні ми керуватимемось такими положеннями особистісно-діяльнісного підходу: викладач не лише створює необхідні умови для розвитку позитивного потенціалу, постійного вдосконалення студентів, а й сам постійно розвивається, а головне – отримує задоволення від власного самовдосконалення і праці; професійний розвиток майбутніх бакалаврів з авіоніки спрямовується на реалізацію професійнозначущих особистісних рис і здібностей, професійних знань і умінь.

Успішне здійснення майбутньої професійної діяльності майбутніх фахівців авіаційної галузі неможливе без знання іноземної мови, яка стає

найважливішим засобом професійного спілкування фахівців різних профілів, оволодіння якою є неможливим без використання комунікативного підходу, який передбачає засвоєння правил оперування іншомовними моделями одночасно з оволодінням їх комунікативно-мовленнєвою функцією.

Основними принципами комунікативного підходу є:

- оволодіння мовою можливе лише за умови спілкування нею;
- мова є функціональним засобом реалізації мовленнєвих навичок того, хто говорить;
- орієнтованість діяльності науково-педагогічного працівника на особистість студента;
- стимулювання пізнавальної активності учнів;
- орієнтованість процесу навчання іноземної мови на задоволення мовленнєвих потреб студентів.

Компонентами комунікативного мінімуму є:

- сфери спілкування (соціально-побутова, соціально-культурна, адміністративно-правова та ін.;
- теми і проблеми;
- типи ситуацій;
- типи комунікативних проблем;
- типи ситуацій;
- мінімум мовних засобів, які реалізують дані комунікативні проблеми в певних ситуаціях.

Як мінімум комунікативного спілкування можна виділити чотири типи ситуацій:

- реальні стандартні: познайом колега з новим обладнанням;
- уявні стандартні: уявіть собі, що Вам потрібно здійснити огляд обшивки фюзеляжу ;
- реальні нестандартні можуть виникнути у зв'язку із обговорення подій, які минули;
- уявні нестандартні ситуації – це різноманітні ситуації для обміну думками.

Головною умовою комунікативності є наявність мотиву, який забезпечує активну участь студента у спілкуванні. Саме об'єктивна дійсність викликає потребу у спілкуванні. Мотивація до висловлювання виникає при умові, якщо у того, хто навчається є потреба висловити свою думку. Методичним змістом сучасного уроку іноземної мови є комунікативність, тому навчаючи майбутніх фахівців авіаційної галузі, ми вчимо їх спілкуватися на іноземній мові. А навчити цьому можливо тільки в умовах спілкування, тобто навчання іноземній мові повинно бути створено так, щоб воно було подібно процесу природної комунікації.

Формування комунікативної компетенції можливе за умови моделювання у навчальному процесі типових ситуацій реального спілкування, які виникають в різних сферах життя і стосуються різних тем. Головною метою навчання дисципліни “Іноземна мова за професійним спрямуванням” виступає не накопичення знань, як у навчанні інших дисциплін, а оволодіння

учнями умінням здійснювати іншомовне професійне спілкування. Навчання іноземної мови базується на дидактичних та методичних принципах.

Дидактичні принципи: наочності, посильності, міцності, свідомості, науковості, активності, виховуючого навчання, індивідуалізації, доступності, систематичності та послідовності, колективності, проблемності, розвиваючого навчання.

До методичних принципів відносяться принципи: комунікативності, домінуючої ролі вправ, взаємопов'язаного навчання видів мовленнєвої діяльності, урахування рідної мови.

Принцип комунікативності є провідним методичним принципом, який сприяє успішному досягненню головної мети навчання іноземної у вищому авіаційно-технічному навчальному закладі – навчити здійснювати іншомовне професійне спілкування. Принцип комунікативності передбачає побудову процесу навчання іноземної мови як моделі процесу реальної комунікації (Ю.І. Пассо). Комунікативні ситуації, що використовуються у навчанні іноземної мови, мають моделювати типові ситуації реального життя у відповідній сфері спілкування.

Комунікативний підхід у навчальному процесі з іноземної мови реалізується шляхом і завдяки здійсненню майбутніми авіаінженерами іншомовної мовленнєвої діяльності. Тобто, оволодіння комунікативними засобами спрямоване на їх практичне використання у процесі спілкування. Оволодіння уміннями говоріння, аудіювання, читання та письма можливе лише за умови застосування цих видів мовленнєвої діяльності у процесі навчання в змодельованих ситуаціях реального професійного спілкування. Відповідно до комунікативного підходу, процес навчання іноземної мови має бути моделлю процесу мовленнєвої комунікації; іноземна мова вивчається через діяльність – ситуації з професійної діяльності програються, промовляються; типовими формами роботи є парна та групова; викладач не просто дає завдання та їх перевіряє, він також керує, корегує та спрямовує діяльність студентів.

Висновки

Підсумовуючи зазначене вище, можна стверджувати, що поєднання професійних знань із знаннями з іноземної мови може стати важливою умовою формування інтеркультури майбутніх інженерів авіаційної галузі. Для реалізації завдань професійної підготовки, зокрема формування іншомовної професійно-комунікативної компетентності у майбутніх бакалаврів з авіоніки, вважаємо доцільним використання різноманітних підходів з метою оптимізації процесу навчання, з акцентом на комунікативному підході, який забезпечує оволодіння засобами спілкування (фонетичними, лексичними, граматичними), їх практичне використання у процесі здійснення іншомовного професійного спілкування.

ВИДАТНА ПОСТАТЬ ВІТЧИЗНЯНОЇ АВІАЦІЇ – ПЕТРО НЕСТЕРОВ

*Розглядається діяльність легендарного військового пілота-новатора
П.М. Нестерова, засновника вищого пілотажу, першого у світовій практиці
застосовуваного повітряний таран.*

Історія авіації, ніби барвиста мозаїка, складається з ідей, успішних проєктів та імен особистостей, які їх реалізували. До цієї плеядивходить і уродженець Нижнього Новгороду П. М. Нестеров, діяльність якого була безпосередньо пов'язана з Україною.

Петро Миколайович Нестеров народився 15 лютого 1887 р. у сім'ї офіцера-вихователя Нижегородського кадетського корпусу. Після закінчення цього навчального закладу та Михайлівського артилерійського училища П. Нестерова було призначено до артилерійської бригади на Далекому Сході. Сусідство бригади з Владивостокською Повітроплавною ротою призвело до того, що П. Нестеров зацікавився заняттями роти та авіацією загалом, а за рік перейшов на службу як артилерист-наглядач до цього підрозділу.

Перебуваючи на службі, він засвоїв практику польотів на дирижаблях, неодноразово піднімався на аеростаті, вивчав літературу з авіації. У 1910 р. його перевели до Кавказької резервної артилерійської бригади. Тут, у Владикавказі, він познайомився з пілотом-авіатором А. Кацаном, який побудував оригінальний планер, і почав створення спочатку власного планера, а згодом літака. Закінчивши проєктування, поручик П.М. Нестеров звернувся по допомогу в будівництві літака до військового відомства. Відповідь була негативною. Хоча пізніше, влітку 1913 р. воно схвалило його допрацьований проєкт, але коштів не виділялося.

Автора проєкту восени 1911 р. зарахували до Петербурзької офіцерської Повітроплавальної школи. 12 вересня 1912 р. він здійснив свій перший виліт на літаку, потім склав іспити на звання пілота-авіатора та звання військового льотчика. Після закінчення авіаційної школи, у 1912 р. П.Нестеров був відправлений до Варшави, де опановував новий швидкісний бойовий літак – «Ньюпор».

Навесні 1913 р. молодий офіцер-льотчик за направленням прибув до Києва на службу у авіаційному загоні, де продовжив свої дослідження щодо фігурних польотів. Крім того, він став активним членом Київського товариства повітроплавання (КТП), де робив доповіді з теоретичних питань авіації й техніки польоту, інформував про його одиночні і групові перельоти, був консультантом науково-технічного комітету КТП.

Не припиняв Петро Миколайович і конструкторську діяльність. 1913 р. він розробив дослідну конструкцію 7-циліндрового двигуна (120 к.с.), будував одномісний швидкісний літак, закінченню якого завадила війна. На початку 1914 р. за допомогою старшого механіка Г. Нелідова він модифікував літак «Ньюпор-IV» тощо.

У серпні 1913 р. П.Нестеров очолив груповий (у складі трьох літаків) переліт за маршрутом: Київ–Остер–Козелець–Ніжин–Київ, під час якого

вперше в авіації було проведено маршрутну кінозйомку. Наступного року виконавдв рекордних перельоти: Київ–Одеса і Київ–Гатчина, проводив нічні польоти.

Займаючись теоретичними дослідженнями, у своїй роботі «О взаимодействия рулей глубины и направления при значительных углах крена» П.Нестеров першим довів, щопід час виконання віражів з креном більше 45 градусів відбувається зміна роботи рулів: руль висоти виконує функції руля направлення, а руль направлення – руля висоти. Після його призначення командиром 11-го авіазагону він запровадив навчання польотам з глибокими віражами і посадку з вимкненим двигуном на заздалегідь визначену ділянку.

Однією з фігур, яку прагнув виконати П.Нестеров, було замкнене коло у вертикальній площині – «мертва петля». Після здійснення теоретичних розрахунків та бесід із М. Є. Жуковським П. Нестеров вирішив реалізувати задум на практиці. Це сталося у присутності кількох глядачів 27 серпня 1913 р. у Києві над Сирецьким аеродромом. Набравши висоту 800–1000 м, він вимкнув мотор свого «Ньюпора-IV» та стрімко полетів униз. Опустившись до висоти 600 м, П. Нестеров знову увімкнув мотор і літак злетів вертикально угору, потім на спину і знову вниз, і спіраллю приземлився на лєтовище, описавши таким чином, петлю. Виконання «мертвої петлі» одночасно було початком вищого пілотажу. Літак став керованим не тільки у горизонтальній, але й у вертикальній площині.

Досвід П.Нестерова мав велике значення для розробки методів бойового застосування авіації. Проте його політ викликав невдоволення консервативно налаштованого командування. Новатору навіть загрожувало 30-денне ув'язнення – за ризик казенним майном та власним життям. Інакше відреагувала громадськість та Київське товариство повітроплавання. За «наукове розроблення питань про сильні крени» і за «перше в світі вдале розв'язання з ризиком для життя питання про керування аеропланом при вертикальних кренах» Товариство присудило П. Нестерову золоту медаль.

Через тринадцять днів після здійснення П.Нестеровим першої у світі «мертвої петлі» подібну фігуру виконав французький пілот Адольф Пегу. У російській пресі іноземцю було надано пріоритет у здійсненні перших фігур вищого пілотажу, що пізніше спростував сам А. Пегу.

П.Нестеров намагався створити більш досконалий літак, рух якого найменше б залежав від навколишніх умов і майже цілком підпорядковувався б волі пілота. Для цього він модифікував один із поламаних «Ньюпорів», що знаходилися на лєтовищі. Його проєкт являв собою цікаву та оригінальну ідею. Літак типу «монокок», функції руля висоти та руля кренів якого виконував роздвоєний ластівкоподібний хвіст; крила мали переставлятися під різним кутом до корпусу; фюзеляж – обтічний та веретеноподібний. Крім того, П.Нестеров удосконалив і «серце» літака – мотор: ним було розроблено зіркоподібний семициліндровий двигун потужністю 120 кінських сил. Такий літак був швидший та повороткіший, ніж сучасні йому аналоги. Розробивши його, П. Нестеров знову звернувся до петербурзьких відомств по допомозі у будівництві. Як і вперше, урядові кола відповіли відмовою. Проте ідея П.Нестерова щодо рухомих крил все ж була реалізована, щоправда, пізніше – у вигляді систем рухливих підкрилків і закрилків.

Незважаючи на певні невдачі у спілкуванні з властями, П.Нестеров продовжував свої дослідження у галузі авіації. Ще однією його новацією було

використання літаків у далеких перельотах, адже тогочасною «нормою» були польоти лише навколо аеродрому. На початку 1913 р. П.Нестеров здійснив переліт Київ–Ніжин–Київ, а у серпні того ж року продовжив цю лінію до пункту Остер. Маршрут мав протяжність 320 км та тривав 3 години 49 хвилин. Цей переліт був прикметним й за іншими параметрами: перший в історії груповий політ (у ньому брало участь три літаки, що летіли в одному строю); перший політ, що було знято на кіноплівку. Прагнучи покращити ці результати, П.Нестеров постійно збільшував дальність перельотів – спочатку до Севастополя, потім до Санкт-Петербурга. Переліт до імперської столиці, що відбувся 11 травня 1914 р., мав протяжність 1250 кілометрів та був пройдений за 8 годин. Крім того, на 25 % було перевищено середню швидкість літака. Проте в усіх випадках допомога П.Нестерову з боку командування обмежувалася дозволом на проведення дослідів.

Зазначені вище заходи П.Нестерова мали виражену практичну ціль, а саме – доведення можливості використання літака у бойових цілях. Його активність дала поштовх розвитку російської військової авіації. Перельоти П.Нестерова переконали інших його колег у повній керованості літака. Крім того, ним було закладено основи аеронавігації, доведено необхідність встановлення компасу на літаку, з'ясовано необхідність врахування та використання погодних умов при розрахунках далеких перельотів.

Тим часом у Європі назрівала війна, до якої активно готувалися усі провідні світові держави. Отже не є дивним, що навесні 1914 р. П.Нестеров отримав від військового відомства завдання з моніторингу будівництва бойових літаків на заводі «Дукс» у Москві. Крім того, на цьому заводі за проектом П.Нестерова будували літак, призначений для далеких перельотів. Наступний з таких перельотів, який, до того ж, був безпосадковим, відбувся 11 липня 1914 р. за маршрутом Москва–Санкт-Петербург. Цей політ приніс П.Нестерову нечувану славу, його ім'я стало відомим не тільки у Росії, але й далеко за її межами.

З початком Першої світової війни штабс-капітана П.Нестерова разом з його авіаційним загоном було включено до складу 3-ї армії Південно-Західного фронту.

Розуміючи обмеженість кола завдань, що їх виконувала авіація, П.Нестеров відкрив інші види її бойового використання, а саме – бомбардування та повітряний бій. Перше бомбометання було ним здійснене 25 серпня 1914 р. у районі Рави-Руської. Крім того, П.Нестерову належала ідея встановлення на літак кулемета (спочатку повітряні бої велися пістолетами), який мав стріляти у проміжки між лопастями гвинта за допомогою синхронізуючого пристрою. Цю ідею, втім, за його життя так і не було реалізовано – через відмову командування. З цієї причини, П.Нестеров шукав інші засоби. Наприклад, шляхом приєднання до літака пилки розрізати оболонку ворожих дирижаблів, а завдяки тросу довжиною 70-80 м з гирею руйнувати гвинти літаків противника. Втім, жодної одиниці авіатехніки супротивника ним таким чином знищено не було. Ще одним прийомом боротьби з ворогом у повітрі, на думку П.Нестерова, було зіткнення, або удар зверху – колесами власної машини, яка після цього мала залишатися майже неушкодженою.

Останній і найвідоміший політ П.Нестерова, під час якого описаний тактичний прийом було застосовано, відбувся 26 серпня 1914 р. поблизу

Жовкви. Того дня П.Нестеров на літаку «Моран-Солньє» спробував зашкодити трьом австрійським літакам вести розвідку та здійснювати бомбометання над російськими позиціями. Через відсутність на літаку зброї, єдино можливий спосіб виконати це завдання П.Нестеров вбачав у прямому зіткненні, яке й здійснив. Важкий австрійський «Альбатрос» було збито, щоправда, серйозно пошкоджено було й літак штабс-капітана П.Нестерова, який загинув при падінні. За іронією долі, до складу екіпажу «Альбатроса» входив лейтенант барон Розенталь – один із відомих австрійських льотчиків та син того поміщика, в маєтку якого стояв авіазагон П.Нестерова.

За цей подвиг П.Нестерова було нагороджено (посмертно) орденом Св. Георгія IV ступеня. 31 березня 1915 р. льотчик 4-го корпусного авіазагону О.О.Казаков на моноплані «Моран-III» успішно повторив повітряний таран аероплана противника, на що потім упродовж усієї Першої світової війни жодний пілот ні союзників, ні противників не наважився.

Отже, в період між першим і останнім бойовим вильотами П.Нестерова – з 28 липня по 26 серпня 1914 р. минуло менше місяця. За цей час він здійснив 12 польотів, налітавши 18 годин 39 хвилин, що свідчить про високу інтенсивність військової роботи пілота. Поховано героя було в Києві, на Лук'янівському цвинтарі.

Висновки

П.М.Нестеров зробив вагомий внесок у розвиток вітчизняної авіації. Своїми ідеями та діями пілот-новатор він відкрив нову сторінку історії авіації – не тільки українсько-російської, але й світової. Його «мертву петлю» та повітряний таран пізніше повторювали й радянські льотчики, зберігши при цьому більше половини машин. Вони доводили на практиці обґрунтування П.Нестерова про можливість в критичних ситуаціях успішно застосовувати повітряний таран. Ім'я легендарного Петра Нестерова і нині з глибокою повагою вшановує народ України.

Список літератури

1. Нестеров Петр Николаевич: Авиационная энциклопедия. Уголок неба [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://airwar.ru/history/aces/ace1ww/pilot/nesterov.htm>
2. Основоположнику высшего пилотажа запрещали выполнять мертвую петлю [Електронний ресурс].- Режим доступу : <http://ria.ru/society/20090908/184151093.html>.
3. Савин В.С. Авиация Украины. Очерк истории / В.С.Савин. – Х.: Основа, 1995. – 264 с.
4. Троценко А.М. Історія цивільної авіації України / А.М.Троценко. – К.: Аеробізнес, 2004. – С.
5. Штик Т. Літунство в Україні на заранні історії (1876-1917). Люди і події, проекти, винаходи і конструкції як пам'ятки техніки // Пам'ятки України: історія та культура. – 1998. – №3–4. – С.25–26.

Л.Г. Дротянко, д-р філос. н., проф.
С.М. Ягодзінський, к. філос. н., доц.
(Національний авіаційний університет, Україна, м. Київ)

ОСВОЄННЯ КОСМОСУ ЯК ФІЛОСОФСЬКО-АНТРОПОЛОГІЧНА ПРОБЛЕМА ГЛОБАЛІЗОВАНОГО СВІТУ

Аналізуються погляди вчених-космістів на проблему освоєння Космосу крізь призму глобалізаційних процесів.

Споконвічна боротьба людини за верховенство в стосунках із природою, зовнішнім світом тривалий час не дозволяла їй зрозуміти своє місце в Універсумі. Тільки на початку ХХ ст. вчені-природознавці здійснили спроби дослідити світ як нерозривну єдність людини і Космосу, ввівши в обіг поняття антропного принципу. Згідно з ним існує зв'язок між значеннями фундаментальних констант (маса електрона, швидкість світала, стала Планка тощо) і виникненням життя. Хоча поява життя була явищем мало ймовірним, але, з'явившись, утвердившись, воно розвивається у бік форм, найбільш здатних до боротьби за існування.

І форми цієї боротьби, розширення її меж постійно ускладнюються, адже Космос не дає ніяких гарантій на збереження життя; він абсолютно байдужий до людини й увесь сенс існування людського генія полягає в тому, щоб берегти й стверджувати життя на Землі. В одному із останніх інтерв'ю С. Хокінг відзначив, що вижити, не вийшовши за межі своєї планети, людство не зможе. Саме тому прийшов час ґрунтовно дослідити теорію цілісності Космосу та ролі людини в ній.

Одним із перших вчених цю проблему підняв В.І.Вернадський. Як і інші космісти, він не задовольнявся існуючими науковими уявленнями про людину як центр Всесвіту й наполягав, що істинний стан речей можна зрозуміти лише на шляху синтезу всіх природничих наук. На його погляд, «в науці немає до цих пір ясного усвідомлення, що явища життя і явища мертвої природи, взяті з геологічної, тобто планетарної точки зору, є проявом єдиного процесу» [1, с. 12] й тому біологи повинні враховувати, що життя є невід'ємною частиною земної кори і здійснює на неї зворотний вплив, змінюючи її. Тобто вчених розглядав життя як елемент еволюції цілісного Космосу. Життя – не випадкове явище, а закономірний результат світової еволюції, а отже характер космічного розвитку життєвих процесів обумовлений усім космічним цілим [1, с. 43]. Людство в космологічній концепції В.І. Вернадського розглядається як частина біосфери, яка активно на нього впливає силою наукової думки і праці. Так біосфера набуває рис ноосферою; вона наповнена механізмами та пристроями, які не існують у природі, але по-новому її організовують. Тому наукова думка стає планетарним явищем, яке здійснює прямий вплив на хід історичного процесу в масштабах Всесвіту. Відповідно, історія людства та історія природи стають спільними, їх долі перетинаються, а «існування факторів, від середовища незалежних, в науці не повинно прийматися, виходячи з визнання єдності

реальності, єдності Космосу» [2, с. 342]. Отже, Космос стає середовищем організації життєдіяльності соціуму.

Основною заслугою видатного вченого є те, що він «поставив проблему життя в органічній зв'язок з історією (еволюцією) Землі. Тим самим була створена передумова для подолання обмеженості дарвінівського еволюціонізму в розумінні відношення організму й середовища, яке однобоко концентрує увагу на живій організації» [3, с. 236]. Виявилось, що середовище не є незалежною змінною величиною, до якої доводиться пристосовуватися живим організмам, щоб вижити, а нарівні з іншими складовими загальнопланетарного коловороту бере участь в еволюційному процесі.

В епоху інформаційних технологій з цими передбаченнями видатного вченого важко сперечатися. На орбіті Землі сотні супутників, ми звикли до мобільного зв'язку, мережі Інтернет, GPS-навігації та інших новацій, які стали можливими тільки завдяки освоєнню ближнього Космосу.

Антропологічні ідеї В.І.Вернадського розвивав український вчений-біолог М.Г.Холодний, який вважав, що «людина, незважаючи на істотні особливості створеного нею життєвого середовища, продовжує залишатися невід'ємною частиною космосу, яка повністю підкоряється його законам» [3, с. 142], оскільки людина знаходиться не над природою, а в ній самій. Він ввів до наукового обігу термін «антропокосмізм», сутність якого полягає в тому, що у відношення людини до природи все більшою мірою проникають нові засади – прагнення не лише підкорити її сили своїй волі, але й глибше проникнути до таємниць структури й еволюції космосу, матерії, безвідносно до можливості використання набутих знань для практичних цілей. На думку М.Г.Холодного, на зміну антропоцентризму в світогляді вчених приходять саме антропокосмізм, який сприяє виробленню нових форм суспільних взаємовідносин, гідних людини, що усвідомила своє положення й свою роль у Космосі.

Тому М.Г.Холодний, на відміну від В.І.Вернадського, покладає на людину величезну відповідальність за майбутнє всього Космосу, адже розум дає можливість передбачати наслідки своїх вчинків, а воля – спрямовувати їх» [3, с. 178]. Завдяки цьому саме людина перетворюється на активний, свідомий фактор еволюції природи в населеній нею ділянці Всесвіту, освоєння якого стає світоглядною антропологічною проблемою глобалізованого (цілісного, єдиного) світу.

Подібний аспект осмислення зв'язку людини і Космосу та прагматики освоєння останнього знаходимо у роботах видатного фізика О.Л. Чижевського. У своїх природничо-наукових пошуках він досліджував вплив космічних явищ на суспільні події, зокрема, вплив періодів сонячної активності на активність процесів на Землі. Він писав, ми не маємо права виключати людську особистість із загального строю природи, відривати її від механіки Всесвіту. Адже, «відкривається все більша кількість ниток, які зв'язують нашу поведінку – прояв нашої вищої нервової діяльності – з космічними й геофізичними явищами оточуючого світу» [4, с. 503]. Утім О.Л.Чижевський підкреслював, що цей вплив не є безпосереднім і очевидним. Його слід виявляти, розробляти і поглиблювати.

Провідна ідея антропокосмізму – зрозуміти людину як складову частину космосу, її роль і місце в еволюційних процесах, які відбуваються у Всесвіті, вплив на неї і на розвиток людської цивілізації космічних сил – стала досить перспективною для науки XX ст., породила значну кількість нових гіпотез щодо походження, становлення й розвитку Всесвіту в цілому й планети Земля, зокрема. Відкриті закони нерівноважної термодинаміки, які відображають нелінійні, стохастичні, кооперативні і т.п. властивості відкритих саморегульованих систем, якими є всі складові космічного процесу остаточно утвердили дослідників у правильності окресленої космістами світоглядної орієнтації на тлумачення Космосу як частини соціального простору.

У другій половині XX ст. змінюється відношення дослідників до природи: замість монологу встановлюється діалог, а природа вже не уявляється стійкою, динамічно рівноважною системою, що описується однозначно динамічними законами. «Нині ми усвідомлюємо, що живемо в плюралістичному світі. Існують явища, які уявляються нам детермінованими і зворотними... Але існують також і незворотні процеси, які ніби несуть в собі стрілу часу», – пишуть І. Пригожин та І. Стенгерс [5, с. 34].

Питання: що таке хаос? яке співвідношення між ними? чи можна прогнозувати становлення Всесвіту? чи можлива «теплова смерть»? і подібні до цих стали ключовими для постнекласичної науки. Так, науковою школою І. Пригожина було виявлено, що при відході системи від стану рівноваги вона може пройти через декілька зон нестійкості. В кожній із них поведінка системи якісно змінюється. Зокрема, система може перейти до «хаотичного стану», в якому її поведінка краще за все символізує те нове, що внесла у концепції порядку і безпорядку нерівноважна фізика: обидва стани – і порядку, й безпорядку – когерентні. Це означає, що для обох характерні діючі кореляції і обидва стани непередбачувані [5, с. 70-71]. Тим самим були подолані ідеї неминучості смерті Всесвіту та його замкненості. Проблема освоєння Космосу і долі людини в ньому отримала новий імпульс для пошуку шляхів її вирішення.

Плідні філософсько-антропологічні ідеї, закладені вченими-природознавцями в кінці XIX – першій половині XX століть, особливого значення набули в наш час, коли стало зрозумілим, що людство у своїй діяльності закладає не лише розумні засади для продовження космічної еволюції, але й негативні наслідки. Такими є так звані глобальні проблеми, які «загрожують існуванню антропності в світі» [6, с. 17], і вже переконали людство у необхідності зміни не лише стилю мислення, але й напрямків суспільного виробництва, яке знищує природне середовище.

Висновки

Ввійшовши в третє тисячоліття людство, перш за все, має змінити стратегію діяльності, більш обережно і дбайливо відносячись до процесів космічного масштабу. Усвідомлюючи це, людина повинна максимально ефективно й обережно використовувати дані їй від природи інтелектуальні здібності, застосовуючи їх не лише для задоволення власних потреб, а й для

розвитку різних видів соціальної діяльності та удосконалення суспільних відносин.

Список літератури

1. Вернадский В.И. Живое вещество. – М.: Наука, 1978. – 358 с.
2. Вернадский В.И. О науке. Т. 1. Научное знание. Научное творчество. Научная мысль. – Дубна: Феникс, 1997. – 576 с.
3. Холодный Н.Г. Избранные труды. – К.: Наукова думка, 1982. – 443с.
4. Чижевский А.Л. Космический пульс жизни: Земля в объятиях Солнца. – М.: Мысль, 1995. – 766 с.
5. Пригожин И., Стенгерс И. Порядок из хаоса: Новый диалог человека с природой. – М.: Прогресс, 1986. – 432 с.
6. Лук'янець В.С., Соболев О.М. Філософський постмодернізм. – К.: Абрис, 1998. – 320 с.

МОДЕЛЮВАННЯ СИТУАЦІЙ МІЖКУЛЬТУРНОЇ КОМУНІКАЦІЇ У ПРОЦЕСІ ПІДГОТОВКИ СПЕЦІАЛІСТІВ АВІАЦІЙНОЇ СФЕРИ

У статті запропоновані шляхи використання методу моделювання ситуацій комунікативного характеру у процесі професійної підготовки спеціалістів авіаційної сфери. Запропоновано етапи формування готовності майбутніх фахівців до міжкультурної комунікації.

З розвитком економічних та політичних відносин між країнами і державами провідні місця серед освітніх завдань дедалі частіше посідають питання підготовки кваліфікованих конкурентоспроможних спеціалістів не лише до професійної діяльності, але й до ефективної взаємодії з колегами на міжнародному рівні. Відповідно, складність процесу підготовки спеціалістів авіаційної сфери вимагає не тільки забезпечення відповідних педагогічних умов, що сприятимуть підготовці майбутніх професіоналів, але й окреслення та обґрунтування чіткої структури формування їхньої готовності до міжкультурної комунікації з виділенням відповідних етапів її реалізації.

Метод моделювання дуже широко використовується в різноманітних галузях науки, техніки і виробництва. Із широким упровадженням міжпредметних зв'язків та інтеграцією знань у процесі навчання у вищій школі цей метод поступово посідає чільне місце й у процесі підготовки спеціалістів авіаційної галузі. Особлива роль йому відводиться під час підготовки майбутніх фахівців до міжкультурної комунікації.

Характерна ознака структури навчання в технічних закладах проявляється в послідовності складових одиниць педагогічного процесу. Ми пропонуємо етапи підготовки майбутніх спеціалістів авіації до міжкультурної комунікації, які є основою їх фахового становлення, та які якнайкраще дозволяють використати моделювання ситуацій комунікативного характеру в навчальному процесі: *орієнтувально-підготовчий, комунікативно-тренувальний та аналітико-творчий.*

Метою першого орієнтувально-підготовчого етапу є ознайомлення студентів з теоретичними основами міжкультурної комунікації, її структурними компонентами; формування професійної орієнтації та мотивації щодо ролі міжкультурної комунікації в професійній діяльності; оволодіння майбутніми спеціалістами соціально-психологічними знаннями, необхідними для усвідомлення особливостей професійної міжкультурної комунікації, для розуміння та аналізу комунікативних ситуацій, партнерів по комунікації, підбір форм, методів і прийомів ведення розмови; засвоєння етнокультурного навантаження професійної міжкультурної взаємодії тощо.

На цьому етапі під час засвоєння студентами вищих авіаційних навчальних закладів теоретичних та операційних знань важливу роль виконує викладач, завдання якого – допомогти в підборі, опрацюванні, інтерпретації, осмисленні інформаційно-змістового матеріалу. Доцільним є використання

прийомів, які контролюють рівень розуміння студентами змістового матеріалу: риторичні запитання, короткі бесіди, попереднє опитування, робота з додатковою літературою тощо.

На першому етапі увага майбутніх авіаційних спеціалістів фокусується на таких проблемах: міжкультурна комунікація як компонент професійної діяльності; закони, основні категорії та види міжкультурної комунікативної діяльності; відмінність культур, проблема порозуміння та подолання комунікативних бар'єрів; стилі та стратегії професійної міжкультурної комунікації та ін. Під час лекційних занять студенти глибше усвідомлюють соціально-психологічні закономірності професійної комунікації в авіаційній сфері на міжнародному рівні, об'єктивно оцінюють власну готовність до здійснення такої комунікації в рамках професійної діяльності. Відповідно заняття забезпечують достатній обсяг когнітивної інформації, сприяють росту фахової компетентності студентів. Як засвідчує досвід експериментальної роботи, проблемний характер навчальної діяльності створює психологічну установку на засвоєння нового матеріалу, забезпечує позитивну мотивацію, розкриває причинно-наслідкові зв'язки між досліджуваними явищами й вимогами майбутньої професії, систематизує набуті знання та досвід.

З огляду на складність матеріалу методи одностороннього подання матеріалу (лекція, доповідь, пояснення), методи активізації слухачів (бесіда, дискусія, диспут) використовуються з елементами пошукової спрямованості. Ефективними є такі методики, як стратегії *Виклику* (за Ч. Темплом): навчальний процес відбувається краще, коли базується на вже відомому матеріалі, викликає запитання та потребує постановки власних цілей. Досягати цього можна, використовуючи моделювання певних ситуацій.

Ситуація 1. Організатор-авангард. Лекція або бесіда, проілюстрована фотографіями та малюнками, пропонує короткий огляд теми, введення ключових термінів. Метою є надати студентам можливість пригадати знання з теми, отримані раніше на інших предметах, порівняти їх, доповнити, розширити. Наприклад, вводячи міжкультурну комунікацію та поняття культурних розбіжностей, варто активізувати знання з історії, соціології, психології, культурології тощо. Доцільним є апелювання до професійних знань студентів через порівняння впливів національних особливостей на стилі розв'язання професійних проблем. Відтворення плану дій різних країн ілюструє спосіб мислення їхніх представників.

Ситуація 2. Супутник очікування. На початку заняття студентам пропонується набір запитань з короткими відповідями (правильними або ні), які відображають ключові аспекти теми "Вербальна та невербальна міжкультурна комунікація" (Наприклад: Чи існують символи та знаки для зображення авіаційних феноменів? Чи доцільним є використання невербальних елементів у діловому спілкуванні? Яких саме? тощо). Індивідуально чи в парах підшукуються відповіді, а в кінці заняття викладач знову повертається до цих запитань, перевіряючи зміни у відповідях.

Використання цих методів у навчальному процесі підсилює та оптимізує пізнавальну функцію та функцію забезпечення міжкультурного обміну. Поряд з класичними методами навчання для підготовки майбутніх

авіаційних спеціалістів до міжкультурної комунікації на орієнтувально-підготовчому етапі використовуємо й спеціально адаптовані для цього форми роботи, метою яких є залучення до аналізу й аргументації своїх рішень, передбачення та прогнозування кінцевого результату своєї діяльності й діяльності партнерів по комунікації. Наприклад, **"Вирішення професійно-значущих проблемних ситуацій-кейсів"**. Аналізується мова й поведінка учасників реальних професійних міжкультурних комунікативних ситуацій. Пояснюється зміст професійних дій, виражається думка щодо мотивів, причин і змісту дій учасників. Розвивається емпатія. Так, на заняттях з іноземної мови пропонуємо подивитися фрагмент обговорення спільного проекту Британії та Ірландії із безпечного для довкілля способу видобування нафти в шельфах, пояснити дії учасників, їхні мотиви, шляхи досягнення компромісу.

Отже, орієнтувально-підготовчий етап дає можливість студентам зануритися в атмосферу міжкультурного спілкування, отримати уявлення про інші культурні традиції, поглибити знання власних, співставити та порівняти їх. Усі завдання спрямовані на орієнтацію студентів готуватися до майбутньої професійної міжкультурної комунікації, на створення установок на оволодіння комунікативними вміннями, тому вони носять інформативний, репродуктивний та аналітичний характер.

На комунікативно-тренувальному етапі відбувається усвідомлення продуктивних і непродуктивних особливостей власної готовності до професійної міжкультурної комунікації. На основі цього за допомогою викладача майбутні авіафахівці окреслюють шляхи вдосконалення та розвитку міжкультурних комунікативних умінь на заняттях з ділової української мови, культурології, іноземних мов, необхідних для майбутньої успішної професійної діяльності як на регіональному, так і на міжнародному рівнях.

Метою цього етапу є спонукання до комунікативного самовизначення студентів; створення відповідних умов для оволодіння та реалізації навичок міжкультурної комунікації, для використання набутих знань і вмінь на практиці, в нестандартних ситуаціях професійної діяльності, для апробації нових прийомів та методів міжкультурної комунікації, використовуючи при викладанні гуманітарних дисциплін комунікативні ситуації професійного спілкування, діалогічно-дискусивні технології, моделювання різноманітних ситуацій із залученням представників інших культур, тренінгів тощо.

Ми вважаємо за доцільне тут використовувати ігрові технології (ділові, рольові, ситуативно-рольові, інтерактивні), різноманітні вправи (ситуаційні, мотиваційні, комунікативно-організаційні, саморозвиваючі ситуації, пошукові), діалогічно-дискусійні (мозкова атака, розмовні буз-групи, суперечки, есе, круглий стіл, засідання експертної групи, дебати, судові засідання) тощо.

Ситуація 3. Перехресна дискусія. Перед початком роботи викладач готує подвійне запитання формату: *Чи варто при комунікації з представником іншої культури наслідувати його культурні традиції, приділяючи менше уваги власним для досягнення консенсусу в професійних питаннях?* Кожен з учасників робить власну дискусійну таблицю з колонками *так* –*ні* й попарно обговорюють цю проблему, занотовуючи вагомі аргументи за позитивне

вирішення цього питання та за негативну відповідь на нього. Критеріями при прийнятті рішень можуть бути професійний успіх, етнічні норми, міра відмінності культур тощо. Після заповнення кожною парою обох колонок, студенти об'єднуються, діляться аргументами, знаходять одностайне рішення.

Таким чином, на комунікативно-тренувальному етапі здійснювався аналіз міжкультурної професійної комунікації, тобто в студентів формувалися уміння активного слухання, підбиралися й обговорювалися способи прояву власного ставлення, позитивного чи негативного відношення, вирішення професійних конфліктних ситуацій. На заняттях з гуманітарних дисциплін застосовувалися завдання на розкриття та розуміння поведінки та дій комунікативних партнерів. Завдання цього етапу мають проєктивно-конструктивний характер, спрямований на руйнування стереотипних уявлень, формування комунікативних умінь, оволодіння основними стратегіями й тактиками початку, продовження та завершення ділової розмови.

Третій етап – аналітико-творчий – дає можливість для творчої діяльності, для аналітичного підходу в набутті знань, умінь і навичок міжкультурної комунікації, для відповідної їх корекції в межах професійної діяльності, особистісних характеристик та індивідуального комунікативного стилю. Здійснення цього етапу проходить як на практичних заняттях, так і в позааудиторній роботі (Englishspeakingclub, дискусійний гурток "Моя думка", співпраця з іноземними колегами на семінарах, міжнародних конференціях, наприклад, "Політ", за допомогою Інтернету тощо).

Проектна або дослідницька робота, виконана в групах чи індивідуально методично готує студентів до практичної взаємодії з представниками інших культур, надає шанс мислити професійно в рамках обраної теми, критично аналізувати та дискутувати над здобутим матеріалом. Для урізноманітнення та зацікавлення учасників були використані підходи щодо варіювання ступеня формальності науково-дослідної роботи, з використанням нестандартних джерел інформації та креативною презентацією висновків.

Висновки

Запропонована методика підготовки майбутніх авіаційних спеціалістів до міжкультурної комунікації в процесі вивчення гуманітарних дисциплін є однією із спроб теоретичного обґрунтування та практичного застосування різноманітних методів формування готовності студентів до здійснення професійної міжкультурної комунікації, що носять теоретичний, прогностичний, аналітичний і творчий характер.

Список літератури

1. Темпл Ч. «Развитие критического мышления через чтение и письмо» в системе высшего образования : Стратегии для использования в любых предметных областях / Ч. Темпл. – Нью-Йорк : Институт «Открытое общество», 2001. – 240 с. 2. Плужник И.Л. Формирование межкультурной коммуникативной компетенции студентов гуманитарного профиля в процессе профессиональной подготовки : автореф. дис. на соиск. ученой степени доктора пед. наук : спец. 13.00.01 / Плужник Ирина Ленаровна ; Тюменский государственный университет. – Тюмень, 2003. – 48 с.

ЛЮДИНОВИМІРНІСТЬ СОЦІАЛЬНИХ ПРОЕКТІВ В АВІАЦІЙНІЙ ДІЯЛЬНОСТІ

Робота присвячена дослідженню динаміки аксіологічних засад науково-технічної діяльності на прикладі авіації. Відображено трансформацію високих технологій Hi-Tech до людино вимірних високих соціогуманітарних технологій Hi-Hume через призму проективного підходу.

Прадавня мрія людини підкорити небесний простір, відображена в античних легендах і міфах стала дійсністю. Близько 400 р. до н. е. Архіт Тарентський давньогрецький філософ, математик, астроном, державний діяч і стратег став, розробником можливо першого літального апарату, що подібно легендарному Ікару, був моделлю птаха і дозволив здійснити політ близько 200 метрів.

Таке прагнення «літати як птахи» є не чим іншим, як бажанням пристосувати навколишнє середовище до своїх потреб. Відповідно до логіки адаптаційного підходу, запропонованої А. Геленом, світоглядні орієнтири людини як істоти розумної характеризуються з точки зору адаптаційно-утилітарних пріоритетів матеріального забезпечення життя (дане концептуальне положення також характерне для марксизму). На його думку, «в людині втілений абсолютно унікальний проект природи, не схожий на біологічну організацію жодного іншої живої істоти» [1, 77]. Згідно з адаптаційним підходом (лат. adaptatio – пристосування), культура як тотальність являє собою специфічно «людським способом» взаємодії з навколишнім середовищем, який виступає субстанційною основою людської історії. Дане розуміння акцентує поняття діяльності для пояснення культурних явищ. До цієї – «діяльнісної» – установки можна віднести всі функціональні концепції (визначення) культури, які інтерпретують її як породжувану суспільством систему задоволення потреб людини. Визначаючи свої потреби, та надаючи ціннісних якостей не існуючим у об'єктивній реальності об'єктам, людина проектує та переносить свої прагнення з мисленевої діяльності до знаково-практичної, створюючи артефакти, які змінюють принципи закладеного природою біологічного життя людини.

Видатний філософ С. Кримський писав: “Досвід майбутньотворення та конструювання в сучасній цивілізації показав, що здійснення актів переходу від теорії до практики, від минулого до майбутнього, від потенціального до актуального потребують діяльності особливого типу. Такою діяльністю і виявляється проектування та його головне концептуальне вираження – проект. І проектування зараз набуває інтегрального статусу і починає конкурувати з традиційними засобами пізнання та дії, висуваючи навіть теорію як головну форму організації наукового знання” [2; с.6].

Найважливішою – корелятивною характеристикою людини та її існування, виступає культура, що є такою креативною (лат. create – творити)

реальністю, яка створюється людиною як автентична сфера свого «буття в світі». «Не відбувшись» для натуралістичного способу життя, не маючи своєї екологічної ніші, людина як біологічний вид *Homo Sapiens* створює навколо себе і для себе штучне середовище буття, культурний простір свого «життєвого світу». Розвиток культури надає людині всі ті адаптаційні механізми, якими не забезпечила її природа. А. Гелен вважає, що біологічна непристосованість людини до певної екологічної ніші обернулася її здатністю освоювати практично будь-які природно-кліматичні умови, причому не за рахунок зміни біологічних видових ознак, а шляхом формування й розвитку «захисного шару» штучно створюваних умов життя. Е. Фромм зазначав у цьому контексті: «людина – найбезпорадніша з усіх тварин, але ця її біологічна безпорадність – основа її сили, джерело розвитку її специфічних людських якостей» [4, с.46]. Такий біологічний недолік людини компенсується продуктивною діяльністю, що забезпечує її «тілесно-душевно-духовну» єдність. Разом із тим, спроба людини вдосконалити середовище існування, створюючи раз по раз новий незначний елемент власного життєвого середовища, загалом змінює екосистему. Врешті така діяльність має вплив на вже досліджену картину світу і спричиняє її самоорганізацію – як адаптацію до змін.

Однак, розглядаючи авіаційну діяльність варто розуміти, що створення штучного життєвого простору, яким є забезпечення здійснення польотів знаходиться виключно в площині науково-технічної діяльності. Наростаючі процеси технологізації наукової діяльності та індустріалізації науки досліджують Дж. Д. Бернал, Е. Вебстер, Ю. Габермас, Є.В. Семенов, М.М. Семенова та ін. Вони показали, що при цьому зростає роль наукового знання в розвитку технологій та суспільства (Д. Белл, Ю. Габермас, Е. Тоффлер, І.Ю. Алексєєва, В.С. Стьюпіт та ін.). Дослідженню змін у взаєминах сучасної науки, суспільства і технологічної сфери присвячені праці Б. Барнса, Р. Коена, В. Шеффера, О. Неклесса, Б. Юдіна та ін. У них констатується формування якісно нової стадії розвитку науки і техніки, а також їх взаємодій із суспільством, що виражається у формуванні так званої технаук (технологічної науки, корпоративної науки тощо). Дослідження, що базуються на методології соціокультурного релятивізму, прагнуть віднайти безпосередній сутнісний зв'язок між розвитком суспільних відносин та внутрішньою логікою наукового прогресу. Ці питання отримують широкого розгляду зокрема в працях таких вітчизняних дослідників, як В. Білогуб, М. Бургін, Р. Віхалемм, Л. Дротянко, О. Зіневич, Є. Мамчур та ін.

Найбільш яскраво характеризує специфіку і проблеми постіндустріального суспільства феномен технаук (technoscience). У даний час іде процес «огортання» сформованих протягом багатьох десятиліть організаційних та економічних схем взаємодії фундаментальної науки та практичних її прикладань, які виступають нині у формі високих технологій. Класична схема індустріального суспільства починалася від фундаментальних досліджень і через пошук практичних їх додатків йшла до розробки технічних і технологічних їх втілень, які потім виходили на ринки збуту. Це - «впроваджувальна» модель науково-технологічного циклу, головною

проблемою якої була відсутність зворотного зв'язку з виробництвом і суспільними потребами: спочатку створювалася технологія, а потім здійснювався пошук ринків збуту для неї. Контур «наука – технологія» був відносно автономним і замкнутим.

У постіндустріальному суспільстві істотно розширюються контури взаємодії науки, технології, суспільних потреб. Їх взаємозв'язки змінюються: розробка нової технології починається тоді і тому, коли виникає потреба: «Взаємовідносини науки і техніки в такому симбіозі є внутрішньо суперечливими. З одного боку, наука виступає як генератор нових технологій і саме через стійкий попит на них користується підтримкою, часом вельми щедрою. З іншого боку, виробництво нових технологій визначає попит на науку обмеженого типу, так що багато її потенції залишаються нереалізованими. Від науки не потрібно ні пояснення, ні розуміння речей – досить того, що вона дозволяє ефективно їх змінювати. Це передбачає розуміння пізнавальної діяльності (включаючи наукову) як діяльності в деякому сенсі вторинної, підлеглої стосовно до практичного перетворення, зміни і навколишнього світу, і самої людини. Тим самим відкривається можливість для переосмислення точніше навіть обертання – сформованого раніше співвідношення науки і технології. Якщо традиційно воно розумілося як технологічний додаток, застосування кимось і колись виробленого наукового знання, то тепер виявляється, що сама діяльність із отримання такого знання «вбудовується» в процеси створення і вдосконалення тих чи інших технологій» [7, с. 590]. Дійсно, у світі йде процес скорочення частки фундаментальних досліджень і послідовного розширення прикладних розробок, які дедалі більше стають домінантою науково-технологічного розвитку. Така кардинальна трансформація науково-технологічного розвитку, яку пов'язують з переходом до економіки знань і технонауки, має глибокі наслідки. Перш за все вона пов'язана з орієнтацією на нового адресата інноваційної продукції: якщо в індустріальну епоху таким адресатом було суспільство загалом у масово-безособистісному образі, то адресатом технонауки стає людина, точніше маса споживачів, на інтереси яких і орієнтується нова економіка. Їх інтереси, що постійно оновлюються і перебувають у безперервній динаміці, стають рушійною силою економіки знань і безпосередньо включаються до розширеного спектру виробництва інновацій.

Технонаука у своєрідній формі реалізує вимогу постнекласичної раціональності про орієнтацію на людину. Її технології «відповідають» і «співвимірні» людині. Досить згадати перехід до персонального комп'ютера, який замінив неповоротку і громіздку обчислювальну техніку індустріальної епохи і докорінно перетворив увесь світ людини.

Складну і суперечливу динаміку просування до суспільства, заснованого на знаннях, переконливо можна продемонструвати на прикладі співвідношення реалізації високотехнологічних (Hi-Tech) проектів і високих соціогуманітарних технологій (Hi-Hume): «Висока наукоємність Hi-Tech веде до створення таких продуктів, принципи функціонування яких незрозумілі споживачеві, тому необхідно не тільки створювати такі образи продуктів Hi-Tech, які були б доступні для розуміння непрофесіоналів, а й створювати

штучний попит на ці продукти». [8, с.34.] Ці особливості зумовили появу високих соціогуманітарних технологій - Ні-Нуме. Реалізація соціальних проектів з використанням технології Ні-Нуме набули широкого поширення і за межами Ні-Теш-виробництва. Основне призначення Ні-Нуме - це такий вплив на свідомість (індивідуальну або масову), який має на меті досягнення певних керуючих і маніпулюють впливів.

Якщо завданням соціальних проектів в царині технонауки є зміна існуючої реальності, то Ні-Нуме цілеспрямовано міфологізують і спотворюють уявлення про Ні-Теш тому соціокультурний ефект від реплікації їх продуктів є дуже значущим. Між технікознавством і гуманітарними науками існує іманентний зв'язок. Технології Ні-Нуме, що за суттю є соціальними проектами, завжди мають бути людиновимірними та людинопридатними, всебічно орієнтованими саме на людину. Адже саме їх існування можливе лише завдяки людині – їх творцю та користувачу.

Висновки

Соціальні проекти, тривалий час були синонімом створення об'єктів соціальної сфери, та життєзабезпечення людини. Однак, феномен поняття соціального проектування динамічно розширює зміст свого концептуального наповнення, і є активною формою освоєння і пізнання об'єктивно існуючої реальності. Людиновимірність є сенсоутворюючою фундаментальною цінністю соціальних проектів.

Список літератури

1. Б.Т. Григорьян Философская антропология: Критический очерк. – М.: Мысль, 1982. – 188 с.
2. С.Б. Кримський Проект і проектування в сучасній цивілізації // Метод проектів: традиції, перспективи, життєві результати: Практично зорієнтований збірник. – К.: Видавництво «Департамент», 2003. – С. 6-15.
3. М. Хайдеггер Бытие и время /; Пер. с нем. и примеч. В. В. Библихина,. –М.: Ad Marginem, 1997. –451 с.
4. Л.Г. Дротянко Феномен гуманітарного і прикладного знання. – К.: Видавництво Європейського університету фінансів, інформаційних систем, менеджменту і бізнесу, 2000. – 423 с.
5. Е. Фромм Психологія і етика. – М.: Республіка, 1993. – 415 с.
6. Б.Г. Юдин Знание как социальный ресурс // Вестник РАН. – Т. 76. – № 7. – 2006. – С. 587–595.
7. Е.А. Жукова Ні-Теш: динамика взаимодействий науки, общества и технологий / Автореферат дис. д-ра филос. н. –Томск.: 2007. – 39 с.

ДОСВІД РОЗРОБКИ ЗАГАЛЬНОЇ КОНЦЕПТУАЛЬНОЇ СХЕМИ СОЦІОЛОГІЧНОГО ТА СОЦІАЛЬНО-ПСИХОЛОГІЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ АВІАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Розглядаються зміст, об'єкт, предмет соціологічного та соціально-психологічного забезпечення авіаційної діяльності, основні етапи розробки його концептуальних засад, теоретико-методологічні, методичні та організаційні компоненти.

Соціологічне та соціально-психологічне забезпечення (в подальшому – ССПсЗ) авіаційної діяльності (в подальшому – АД) повинне розглядатися як сукупність науково-обґрунтованих та апробованих положень, що в найбільш загальному вигляді характеризують її зміст, принципи, цілі, задачі, структуру і взаємозв'язки з іншими видами та напрямками авіаційної практики. Інакше кажучи, це – певний спосіб розуміння суті ССПсЗ АД, сукупність основних алгоритмів його планування й застосування на практиці. Даний вид забезпечення повинен трактуватися як спосіб вирішення певних соціальних, моральних, психологічних та інших проблем АД, що виникають, розглядатися як процес надання, формування необхідних властивостей, характеристик особовою складові авіаційних підрозділів, екіпажів за допомогою спеціальних розроблених технологій, сприяння досягнення ним намічених професійних цілей шляхом створення для цього необхідних, відповідних умов.

Під діями авіаційних фахівців і формою їх прояву є сукупність способів та прийомів здійснення професійних задач, які стоять. Процес розробки теоретичних засад ССПсЗ АД повинен містити в собі вирішення певних теоретичних та процедурних завдань. Їх перша група включає створення єдиної теоретичної бази ССПсЗ. Її змістом є розгляд існуючих в соціологічній та психологічній науці підходів й узагальнення досвіду: діагностики; підготовки; профілактики та корекції; реабілітації; консультування, допомоги та підтримки тощо.

Уточнення теоретичних засад, вивчення світового та вітчизняного досвіду ССПсЗ АД, порівняння, класифікація вищезазначених видів соціологічної та психологічної діяльності дозволили більш чітко позначити й виділити його основні складові. Об'єктом ССПсЗ АД слід вважати: авіаційних фахівців із сукупністю взаємодіючими з ними зовнішніми явищами та факторами середовища. Предметом ССПсЗ авіаційної сфери потрібно вважати: соціально-психологічний потенціал (в подальшому – СПсП) та соціально-психологічний фактор (в подальшому – СПсФ) авіаційних фахівців як сукупність існуючих у них морально-психологічних можливостей й потенціальних здібностей, що обумовлюють ступінь ефективності виконання задач АД.

Принципи ССПсЗ АД повинні розумітися як основоположні засади його організації та здійснення, мета – як приведення складових моральної та психологічної підготовки авіаційних фахівців у відповідність із вимогами

її умов, засоби і способи ССПсЗ АД – як його часткові технології з виконання цілей, задач авіаційної практики, а організаційні основи – як алгоритми, загальна послідовність дій суб'єктів ССПсЗ.

На етапі розробки теоретичних засад ССПсЗ АД був проаналізований зміст, закономірності, механізми функціонування та розвитку СПсП та СПсФ авіаційних фахівців, вивчений та узагальнений досвід діяльності органів з соціальних й гуманітарних питань щодо здійснення практичних заходів морально-психологічного забезпечення.

Процедурний етап розробки й апробації теоретичних засад ССПсЗ АД включив у себе розробку та експериментальну перевірку методик визначення ступеня, рівня моральної та психологічної підготовленості авіаційних фахівців, уточнення, адаптацію та удосконалення існуючих соціологічних та психологічних технологій її оптимізації. Вищезазначені заходи реалізовувалися також у ході практичної підготовки спеціалістів до виконання майбутніх задач АД, безпосереднього здійснення ними професійних функцій.

В результаті здійснення вищезазначених заходів з'явилась можливість з'ясувати та уточнити найбільш важливі теоретичні положення сутності, змісту, особливостей ССПсЗ АД. Це дозволило в подальшому зробити висновок, що ССПсЗ АД включає в себе сукупність складових, які можна умовно розділити на теоретичні, процедурні й організаційні (практичні).

Перший компонент ССПсЗ містить в собі певні методологічні, теоретичні засади, знання, що є підґрунтям дослідження моральних та психологічних характеристик функціонування та розвитку СПсП та СПсФ авіаційних фахівців, визначення особливостей та умов ефективної діяльності авіаційних частин і підрозділів при виконанні задач АД. Складові цієї підсистеми ССПсЗ дозволяють аналізувати детермінуючий вплив на свідомість та психіку її суб'єктів з боку сукупності факторів АД, що проводиться, змісту й характеру передбачуваних або вирішуваних задач.

Процедурний компонент ССПсЗ АД включає методичні питання визначення в процесі її підготовки та здійснення тенденцій та закономірностей функціонування й розвитку складових психіки суб'єктів авіаційної практики; розроблення й експериментальну перевірку діагностичних, корекційних, реабілітаційних та інших методик (інструментарію), які дозволяли б ефективно визначати характеристики, показники стану СПсП та СПсФ особового складу авіаційних частин та підрозділів, факторів, що їх детермінують; сучасні технології здійснення ССПсЗ АД в умовах, що склалися; основні прийоми, засоби його всебічного забезпечення.

В аспекті викладеного одним з основних елементів змісту ССПсЗ є сукупність технологічних процедур, способів, прийомів, призначених для формування, підтримки на необхідному рівні і подальшої оптимізації складових СПсП та СПсФ авіаційних фахівців, необхідних для ефективного вирішення ними різноманітних професійних задач.

Зміст організаційного (практичного) компоненту ССПсЗ АД полягає в обґрунтуванні та створенні засад його більш оптимального складу, практичній побудові та організації функціонування; в діагностиці стану та прогнозуванні розвитку поточної соціально-психологічної ситуації (в подальшому – ПСПС);

плануванні та управлінні діяльністю органів ССПсЗ.

В процесі розробки теоретичних засад ССПсЗ АД було з'ясовано, що воно повинне здійснюватися у відповідності із рядом основоположних тверджень, до яких відносяться: принцип комплексності проведення; принцип пріоритетності, цінності особистості авіаційного фахівця; принцип всебічності й достатності забезпечення заходів ССПсЗ, що проводяться.

Принцип комплексності проведення ССПсЗ витікає, насамперед, із системної природи його об'єкту і потребує від суб'єктів його здійснення застосування всіх можливих соціальних, психологічних, ергономічних, організаційних та інших засобів, форм, методів для оптимізації, підтримки на необхідному рівні СПсП та СПсФ учасників АД. Принцип пріоритетності цінності особистості авіаційних фахівців орієнтує суб'єктів організації та проведення ССПсЗ на дотримання вимог, норм гуманності, моральності у визначенні змісту заходів, що проводяться, у виборі засобів впливу, які застосовуються. Він допомагає розглядати конкретну людину не як засіб вирішення яких-небудь задач, а як підсумок та головну мету всього того, що здійснюється.

Принцип всебічності й достатності заходів ССПсЗ АД, які проводяться, попереджує про недопустимість його організації без належної наявності та відповідної кількості й якості необхідних матеріальних, технічних та інших ресурсів.

Важливою складовою розробки теоретичних засад ССПсЗ АД є визначення його цілей та задач. Було з'ясовано, що вони полягають у вирішенні соціальних та психологічних проблем, які обумовлені змістом і специфікою авіаційної сфери і можуть здійснюватися на стратегічному, оперативному й тактичному рівнях.

Головним чином на стратегічному рівні повинні вирішуватися задачі створення необхідних соціальних та психологічних передумов для проведення АД. Для їх виконання залучаються органи державного й галузевого управління всіх рівнів. Заходи ССПсЗ проводяться не тільки із особовим складом авіаційних частин і підрозділів, що залучаються для вирішення задач АД, але і з населенням власної держави. Це потребує завчасної розробки підстав, які визначають роль і відповідальність усіх посадових осіб та формування спеціальних органів, здатних координувати процес ССПсЗ.

На оперативному рівні повинні вирішуватися наступні задачі: формування в авіаційних фахівців моральної єдності, згуртованості, спільності інтересів, потреб, ціннісних орієнтацій, відповідних традицій; проведення постійного моніторингу морального та психологічного стану (в подальшому – МПС), настрою; управління психоергономічними факторами АД (відстеження періодичності участі у її певних видах, тривалості їх відпочинку і таке інше); професійного та психологічного відбору.

На тактичному рівні головними задачами ССПсЗ повинні бути: проведення заходів, що стосуються лише авіаційних установ й підрозділів, які діють безпосередньо або готуються до вирішення професійних задач. Основним тут є створення у авіаційного персоналу такого СПсП і СПсФ, які були б передумовою ефективного виконання поставлених задач і, одночасно, збереження їх здоров'я.

Висновки

Таким чином, загальним алгоритмом, схемою здійснення ССПсЗ АД слід вважати сукупність заходів, процедур, взаємопов'язаних й взаємообумовлених його основними складовими, що можуть бути поєднані в три основних етапи.

1. Головним змістом першого етапу слід вважати: прогнозування й аналіз майбутньої АД та умов виконання задач, що плануються; визначення вимог передбачуваної діяльності до СПсП та СПсФ її учасників; здійснення професіографічних досліджень з метою створення психограм основних спеціальностей суб'єктів АД; проведення професійного відбору фахівців, які були б здатні ефективно вирішувати майбутні задачі; прогнозування успішності їх АД; формування у них необхідних професійно-важливих якостей; підготовка фахівців щодо виконання майбутніх завдань, розвиток у нього цільових елементів СПсП, формування адекватних уявлень про майбутню діяльність, прищеплення практичних навичок дій в складний обстановці, розвиток соціальної активності, мотивації участі у АД, формування здібності регулювання власних вольових та емоційних станів, порогів чутливості основних аналізаторів; розподіл фахівців по підрозділах з урахуванням психологічної сумісності; здійснення моніторингу стану їх свідомості та психіки та його своєчасне корегування.

2. На другому етапі, після початку виконання конкретних задач, головним змістом ССПсЗ слід вважати: морально-психологічну підготовку авіаційного персоналу, подолання психотравмуючих наслідків; морально-психологічну підтримку; соціальну та психологічну реабілітацію. Вищезазначені напрями ССПсЗ можуть бути реалізовані за допомогою здійснення певної сукупності заходів. До них, в першу чергу, слід віднести: моніторинг відновлення морального та психологічного стану фахівців; профілактику психогенних розладів та психічних захворювань; заходи щодо забезпечення адаптації до умов та особливостей АД; створення та підтримку у підрозділах позитивного морально-психологічного клімату, досягнення їх необхідної згуртованості; психологічне розвантаження.

3. На заключному третьому етапі головним змістом ССПсЗ є соціально-психологічна реабілітація: адаптація особового складу; проведення психореабілітаційних заходів з метою відновлення здоров'я та профілактики психогенних розладів; моніторинг негативних моральних та психологічних станів.

Ефективність ССПсЗ може оцінюватися за допомогою ряду критеріїв. Це, по-перше, ступінь успішності виконання суб'єктами АД запропонованих задач; по-друге, рівень досягнення необхідного стану СПсП та СПсФ участі у АД; і, по-третє, ступінь оптимальності залучення певних складових свідомості та психіки фахівців на різних етапах виконання завдань авіаційної практики.

Список літератури

1. Вилюнас В.К. Психологические механизмы мотивации человека. М.: МГУ, 1990. – 285с.
2. Корчемный П.А. Психология летного обучения. М.: Воениздат, 1986. –136с.
3. Титаренко Т.М. Життєвий світ особистості: у межах і за межами буденності. К.: Либідь, 2003. – 373с.

РЕЛІГІЙНИЙ КОНЦЕПТ ЛЮДИНОВИМІРНОСТІ АВІАЦІЇ

Розглянуто проблему конструювання авіаційним співтовариством символічної репрезентації, спираючись на чинники релігійного світобачення (на основі тотемізму, фетишизму, архетипу, тощо).

Мета нашої розвідки у поєднанні новітнього та архайчного підходів до осмислення феномену символу, а саме розуміння глибинної аналогії між первісними містичними уявленнями та сучасними, більшою мірою несвідомими спрямуваннями до прихованої істини. Такий підхід на нашу думку дасть змогу глибше зрозуміти феномен людини, яка належить до авіаційної професійної спільноти. Одразу обумовимо певний вектор розгляду означеної проблеми: фетишизм, тотемізм, магія через конвергенцію до репрезентації частини авіаційної спільноти завдяки марновірству (наприклад, «облітаний одяг», не фотографуватись та не стригтись перед польотом, не шити на борту літака, не говорити «в останній раз...», тощо), завдяки нанесенню малюнків на фюзеляж літака, завдяки формуванню аеронаутомів, тощо.

Із зародженням авіації надзвичайної популярності набуває своєрідний жанр мистецтва – нанесення малюнків на фюзеляж літака. За сюжетами та манерою виконання це певний реверанс у бік торованого людством шляху: наскельні малюнки-іконографія-комікси. Арт-тюнінг літаків отримав назву NoseArt, та був започаткований ВПС США та отримав популярність серед пілотів інших країн. Важливо, що сюжетні композиції можна поділити на певні групи, що мають первісно-релігійну домінанту. Наприклад, 1) зооморфну (тотем або фетиш): зображення «Тигр» на F-15 Eagle в 2003р., на літаку DassaultMirage 2000С ВПС Франції, на літаку B-1B Lancer, зображення «Акула» C-130 Hercules ВВС США, білоголовий орлан на Американському учбово-тренувальному Aero L-29, на літаку F-16, зображення «Дракон» штурмовика A-10 Thunderbolt II, зображення «Пекло Дракона» на борту бомбардувальника B-52H Stratofortress; 2) антропоморфну (архетип Матері), яку поділимо на дві гілки: а) зображення в стилі пін-ап на літаку F-16A FightingFalcon ВПС Нідерландів, «Дипломатична служба» на борту Tornado ВПС Великобританії; б) зображення «Смерть» на літаку B-1B Lancer, на борту F-14 Tomcat під час операції «Буря в пустелі» (доречно звернути увагу на певний слоган на фюзеляжі, що використовує гру слів при перекладі «Вірний розрахунок» або «Розплата за мертвих»), тощо.

Ми розглянемо синкретичний, універсальний, в цивілізаційному сенсі, образ дракона та наведемо символічну складову, що мала місце у авіаційній галузі з точки зору формування фетишу, тотему, архетипу та їх трансформацію до рівня NoseArt та аеронаутомів. Особливої уваги привертає дракон, своєрідне перетворення василіска. У грецькій міфології – це чудовисько з рисами змія [1,192]. Етимологічний словник Макса Фасмера зазначає, що

термін у слов'ян з'являється у Максима Грека безпосередньо із грецької $\delta\rho\alpha\kappa\omega\nu$ – змія, решта пов'язана із латинським запозиченням $drac\bar{o}$, $-\bar{o}n\bar{i}s$. [2]. Образ дракона поєднує два світи – небесний, горішний (птах) та земний, нижній (змія). Описи знаходимо у Плінія Старшого, Галена, Паскаля, Ісідора Сивільського, Альберта Великого. Зокрема, Пліній Старший розповідав про магічні ліки, складовою яких є мед та засушені очі дракона, що застосовуються для подолання жаків та тривожних нападів, а хвіст і голова дракона, у складі зілля із левиної шкіри та кісного мозку, пазурів собаки та піни коня що переміг у перегонах, роблять людину непереможною. Римські та парфянські воїни обрали своїм символом дракона та зображували його на прапорах. У римлян емблемою когорти був зазначений образ (цим філологи підтверджують етимологію слова «драгун»). В «Гліада» знаходимо, що щит Агамемнона прикрашав синій дракон. Антична традиція трактує дракона як антитезу космосу, впорядкованого світу – хаосу. Гностики пропонували в якості символу циклічних процесів – Уроборосі зображували кусаючим свій хвіст. Човни вікінгів отримали назву драккари, оскільки на ніс судна закріплювали вирізьблену з дерева голову дракона. Драккари були багатофункціональні та використовувались для військових цілей, торгівельних перевезень та далеких морських експедицій. Дракон вікінгів це статус, можливість, витривалість, а також оберіг-охоронець тощо. Норвезьські скельні малюнки ілюструють зазначений північноєвропейський звичай, за яким давали самоназви човнам, наприклад, «Довгий змії (дракон)». Ісландський закон свідчив, що під час походу на нову землю необхідно було перевезти фігуру з носу корабля, для того, щоб прогнати духів, що патрунували острів. Китайська міфологія передбачає, що дракон уособлює маскулінний першопочаток, першоеlement ян, є символом китайського імператора (його обличчя називали Обличчям Дракона, а трон – троном Дракона). Він уособлення світла, активності, сили, величі, енергії та розуму. Книга «І-цзин» співвідносить дракона з мислителем, мудрість якого невичерпна, а ведення полеміки досконале та недосяжне[3,102]. Леонардо да Вінчі писав, що у західноєвропейського дракона голова дога, вуха філіна, очі kota, ніс борзої, левові брови, шия водяної черепахи. Зведений опис знаходимо у Х.Л. Борхеса [4]. В його «Книзі вигаданих істот» розповідається, що дракон може приймати різні, недосяжні для людського розуміння, личини. Традиційно його уявляють із головою коня, хвостом рептилії, великими боковими крилами та чотирма пазуристими лапами. Його представлено у дев'яти подібностях – його роги аналогічні рогам оленя, очі – очам демона, шия – шиї змії, череву – череву моллюска, луска – лусці риби, кігті – кігтям орла, лапи – лапам тигра і вуха – вухам бика. Дракона часто зображують з перлиною – емблемою сонця, що висить на шиї і зосереджує його силу. Східний має дещо інший вигляд. У нього голова як у верблюда, заячі очі, вуха як у корови, шия як у змії, череву як у морського змія, луска як у карпа, пазури як у яструба, лапи як у тигра. Дракони поділяються на види: небесні, божественні, земні, підземні. Вони безсмертні та невербально спілкуються на будь-якій відстані. Видатний бібліограф, філолог, природознавець середньовіччя Конрад Геснеру XVI ст. на основі класифікації Аристотеля описав тварин та створив першу зоологічну енциклопедію того

часу. В праці «Історія тварин» надав ілюстрований опис дракона (до речі з раритетом можна ознайомитись у Державному Дарвінівському музеї РФ) та класифікував серед реально існуючих тварин[5]. Наприкінці XVIII ст. дракон вже не розглядається зоологією і стає лише культурним феноменом. Але остаточно шанси тілесної орієнтації він губить у XX та XXI століттях та займає чільне місце в сучасних полікультурних реаліях, міфології, історичній та релігійній літературі, психоаналізі тощо. К.Г. Юнг надає дракону сенс несвідомого, цілого, що поєднує фемінне та маскулінне, пише про так званих Перших Батьків (Світових Прабатьків). Філософ помістив дракона в систему архетипів людства. Нагадаємо, що зазначена система схем, що передаються спадково, мають емоційне забарвлення та впливають на формування уявлень.Е. Нойман у роботі «Міфологічні стадії людської свідомості» доводить, що Велика Мати, виходячи із її двостатевої конституції урборичного дракона (його зображення доповнював напис «все в єдиному або єдине у всьому»), втілює чоловічі, агресивні, деструктивні риси. Головна з яких – функція вбивці. Опосередковано, через ритуали жерців-євнухів, репрезентуються її наміри – здійснення жертвопринесень та кастрацій які невідворотно пов'язані із смертю. [6]. У 1992 році китайський літературознавець Ц. Чжао запропонував у роботі «Вивчення драконології: Схід та Захід» виокремити драконологію в самостійну науку, але офіційного визнання ще не відбулось.

Не маючи на меті виокремити всі етапи генези образу дракона, ми зосередили увагу на головних, які, на нашу думку, були актуалізовані як для ідеї самоназви літаків так і для ідеї піктографічного зображення з тотемічно-фетишистською та архітипічною метою. Надалі стисло, враховуючи обсяг тез, розглянемо втілення зазначеного образу в авіації. Для прикладу графічного зображення ми обрали фотографію 1943р. «Налагодження агрегатів двигуна німецького винищувача-штурмовика Fw.190A-5», що знаходиться у «Військовому альбомі»[7]. На ній зображено двигун BMW 801D-2 (14-ти циліндровий радіальний 2-х рядний) німецького винищувача-штурмовика Fw.190A-5 під час налагодження. Малюнок дракона на капоті двигуна – емблема 4./JG1. Символ дракона підкреслював боєздатність літака, оснащеного двома 20-мм гарматами MG-151 з двома 250-кг бомбами. Він слугував своєрідним фетишем в якості талісмана, формував в уяві персоналу наступні якості: надійність, витривалість, а через єдність чотирьох стихій, притаманних дракону – вдале проходження етапів «зліт-виконання бойового завдання-приземлення», як прояв взаємодії стихій «земля-повітря-вогонь-земля», тощо.

Наступні приклади належатимуть формуванню аеронаутомів. В Японії роботи зі створення літака Ki-201 Кагу («Вогняний дракон») були розпочаті в кінці 1944 року. Ki-201 Кагу («Вогняний дракон») – винищувач-бомбардувальник, розроблений японською фірмою Nakajima на базі реактивного літака Me.262. На літаку планувалося встановити РЛС TaKi-15. Перший прототип був закінчений майже на 70%, подальші роботи припинилися, оскільки закінчилася друга світова війна.

Легендарний літак-шпигун легкокрила Леді-дракон – далекий висотний розвідник TR-1 Dragon Lady, виник як модифікація U-2R з істотними змінами в розвідувальному обладнанні, установкою нової РЛС бічного огляду AN/UPO-X із синтезованим відтворенням зображення і сучасних засобів радіоелектронної боротьби. У 1990-х на його основі було створено модифікацію U-2S для потреб тактичної розвідки. Історія цього літака-шпигуна вражаюча. Польоти U-2 над СРСР. У середині 1950-х U-2 вів тактичну розвідку в ході Суецької кризи. На початку 1960-х цей літак, не випадково названий DragonLady, зіграв вирішальну роль у виявленні радянських ракет на Кубі. U-2 виконували розвідувальні завдання у В'єтнамі й Іраку. За минулі півстоліття було випущено півтора десятка модифікацій машини, в тому числі одна цілком мирна. Йдеться про ER-2 – літаючої наукової лабораторії NASA.

У XXI ст. компанія SpaceX, (м. Хоуторн, Каліфорнія) розробила космічний апарат SpaceXDragon [8]. У грудні 2010 року, він став першим приватним космічним кораблем виведеним на орбіту. Першочерговим завданням корабля Dragon є доставка вантажів NASA для Міжнародної космічної станції та перевезення до семи чоловік, або космонавтів і вантажі, з низької навіколоземної орбіти. Ці рейси планують рамках програми «Комерційних Орбітальних перевезень». Він пристосований до майбутніх марсіанських космічних польотів та має теплозахисний екран, що витримує швидкості та високу температуру. Dragon розроблено в 4 модифікаціях: пілотований (екіпаж до 7 осіб); вантажо-пасажирський (екіпаж 4 людини + 2,5 тонни вантажів), вантажний; для автономних польотів (DragonLab).

Висновки

В результаті проведеного дослідження проаналізовано релігійний концепт людино вимірності авіації.

Список літератури

1. Мифологический словарь / Гл. ред. Мелетинский. – М.: Сов. Энциклопедия, 1990. – 672с.
2. Этимологический словарь Фасмера <http://vasmer.narod.ru/index.htm>
3. Чжоу Цзинхуа. Дао И-Цзина. – К.: София, Ltd 1996, 1999. – 368 с.
4. Борхес Хорхе Луис. Книга вымышленных существ // <http://lib.ru/BORHES/creature.txt>
5. Государственный Дарвиновский музей Российской федерации // <http://dic.academic.ru/dic.nsf/bse/78855>
6. Нойман Эрих. Мифологически этапы человеческого сознания // <http://astrovic.ru/lib/neumann/2-2.htm>
7. Військовий альбом // <http://waralbum.ru/56346/>.
8. «RedDragon» Mission Mulled as Cheap Search for Mars Life by Mike Wall, SPACE.com Senior Writer Date: 31 July 2011 // <http://www.space.com/12489-nasa-mars-life-private-spaceship-red-dragon.html>
9. Армфельд БРА-ШОПАР. Філософський зоопарк. Від отваринення до вилучення з людства. – К.: Пульсари. – 312 с

МІФОЛОГЕМА ПОЛЬОТУ В РЕЛІГІЯХ СТАРОДАВНЬОГО СВІТУ

Розглянуто семантичний зміст, формування та розвиток міфологеми польоту в релігіях Стародавнього Світу.

Міфологема польоту присутня в усіх культурах світу. В міфологічній свідомості повітря виступає як первинний елемент. Повітря – це вища сфера світу, світла, ясна, легка, пов'язана з небом, місцем перебування духів, а пізніше божеств. З стихією повітря пов'язані політ і наділені даром польоту істоти – птахи. В релігіях Стародавнього Світу божества уявлялись у вигляді птахів, що підкреслювало їх одухотвореність, приналежність до надприродного, вищого. Наприклад, в релігії Стародавнього Єгипту у постаті сокола вшановувався бог Гор, ібіса – Тот. В грецькій міфології в постаті орла виступає Зевс, лебедя – Аполлон, Зевс. Пізніше, з процесом антропоморфізації божеств, птахи стали виступати як їх символи. Але ще довгий час боги і богині часто зображувались з крилами, як ознакою їх надприродної сили. В міфах особливо підкреслювалась здатність богів вільно літати в повітрі. Політ уособлював свободу, силу, непідвладність земним рамкам і обмеженням. Політ божеств асоціювався з вітром, який розумівся як творчий аспект повітря, що дає життя і в той же час руйнує. В найдавніших пластах міфології політ пов'язується з стихіями вітру, бурі, є атрибутом божеств, що їх уособлюють. З часом міфологема польоту набрала іншого сенсу – політ став втілювати духовні сили, поетичне натхнення, дар творчості. Х. Керлот відмічає, що «Політ пов'язаний з простором і світлом; в історичному плані – це символ думки і уяви» [1]. Крилатість стала ознакою не лише божеств бурі, вітру, а й божеств – покровителів мистецтва, мудрості. Політ став уособлювати не лише стихійні сили природи, а духовні сили людини, наділеної богами талантами, перш за все даром творчості.

Розвиток міфологеми польоту можна простежити в релігіях Стародавнього Світу на прикладі постатей крилатих богинь. Якщо спочатку крилаті богині виступали як божества бурі, вітру, то з часом стали вшановуватись як покровительки співу, музики, танцю, що дарують своїм обранцям дар творчості, поетичного натхнення.

В міфології Стародавньої Греції зустрічаємо багато постатей крилатих богинь. З вітром, бурею в міфах отожднюються Горгони і Грайї, крилаті богині. В хмарах, з сильними поривами вітру, пролітають вони над землею [2]. Але Медуза вже пов'язується і з поетичним натхненням, творчістю. З її крові народжується крилатий кінь Пегас, уособлення поетичного натхнення. Виділяється в міфології і інша група крилатих богинь – сирени, що уявлялись у вигляді напівптахів, напівдівчат. У сказаннях про титанів вони виступають як божества співу, музики, поетичного натхнення. Аполлона, бога мистецтва, світла супроводжували діви-музи, уособленні поетичного натхнення і молитви. У грецьких міфах виразно простежується еволюція образів крилатих

богинь від божеств бурі, вітру до богинь музики, співу, молитви, танцю. В давньогрецькій релігії крилаті богині уособлювали як стихійні, нестримні сили природи – бурі, вітер, так і таємничий дар творчості, натхнення.

Подібні образи богинь – покровительниць танцю, співу, музики, які спочатку виступали як уособлення бурі і вітру зустрічаємо і в індійській міфології. Це апсари – райські німфі, які супроводжують бога Індру. Якщо в брахманізмі на перших план виходили характеристики апсар як божеств бурі і вітру, то в індуїзмі вони шануються перш за все як покровительки співу, танцю [3]. Крилатою є і богиня мудрості, молитви, святої мови Сарасваті. «Але перш за все зміцнюється в функції богині святої мови і поезії, поширюючи свої компетенції на всі аспекти мови \санскриту\, алфавіту, письма і мудрості в цілому» [4]. Сарасваті зображується з священним птахом-лебедем, як свідченням її колишньої крилатості.

Крилатими є такі персонажі германської міфології, як валькірії. Вони перш за все виступають як божества війни, бурі, битви. Але простежується їх зв'язок з творчістю. В давньогерманських міфах згадується, що у Валгаллі, раю воїнів, валькірії співають, прославляючи подвиги героїв. Валькірій зображували з чашами, повними меду поезії, який надає вибраним поетичний талант і дар пророцтва.

Необхідно згадати, що розвиток міфологеми польоту відбувався і в релігійних уявленнях давніх слов'ян. З польотом, вітром пов'язані такі постаті слов'янської міфології, як віли. В міфології давніх слов'ян віли пов'язуються з стихіями бурі, вітру. В болгарській мові слово «віла» значить свавільність, нестримність, має спільні корені зі словами, що позначають бурю [5]. Буря в народних віруваннях персоніфікується у постатях віл, що з шумом зброї і крил проносяться по небу. Вони вважались і опікунками співу, музики, танцю, натхнення. Своїм вибранням вони надають дар співу, поезії, музики. Згідно з віруваннями горців Татр і Карпат в місячні ночі віли танцюють і співають на полонинах. Сліди віри в крилатих богинь співу, поезії, натхнення збереглися і в пізніші часи – постать Царівни-Лебідь в казках ряду слов'янських, угро-фінських народів. Подібні постаті астральних богинь, що спочатку виступали як персоніфікація вітру, бурі, а з часом стали божествами – покровительками співу, музики, танцю, поетичного натхнення зустрічаємо практично в усіх релігіях Стародавнього Світу. Це і пері в зороастризмі, феї китайської міфології, кейнарі – бірманської та ін.

Людина діяла на землі, воді, але повітря було поза сферою її діяльності. Воно сприймалось як сфера надприродного, духовного, вільного, свавільного, індивідуального. І в міфологічній свідомості натхнення, талант могли походити лише з світу свободи, божественного світу, а не земного. Крилаті богині в релігіях Стародавнього Світу спочатку виступали як божества бурі, вітру, дощу, води земної і уранічної. К. Юнг підкреслює, що кожна крилата істота символізує духовність і уособлює думку – політ фантазії [6]. Тому крилаті богині, уособлення бурі і вітру, з часом стають покровительками співу, поетичного натхнення, війни і кохання.

Ці богині втілюють стихійні, невідчужені обмеженнями сили природи і людського духу: силу, талант, кохання і мужність. Стисла визначеність

регламентованість, традиційність давнього суспільства переносила свободу в світ богів, світ надприродний. Натхнення і талант могли походити, в понятті стародавніх, лише з надприродного джерела. Крилаті богині, що уособлювали бурю, вітер, з часом стали уособлювати ті сторони людського життя, особистості, що виходили поза чітко окресленні суспільні границі, були виразом індивідуальності, як талант – божественний дар, непідвладний людським обмеженням. І так крилаті богині стали уособленням крилатості людської душі.

Висновки

В релігіях Стародавнього Світу розширилось і збагатилось символічне значення польоту. Він став уособленням, символом свободи і сили духу, вільної творчості, натхнення, крилатості людської душі. І в XX-XXI ст. політ осмислюється не лише в його утилітарному сенсі – способі найшвидшого пересування з одного пункту до іншого. Він залишається втіленням людського прагнення до висот духу, свободи. Символічне, духовне осмислення і переживання польоту зустрічаємо у творчості А. де Сент-Екзюпері, Р. Баха. Символом безмежних творчих можливостей людини залишився в суспільній свідомості політ Ю. Гагаріна. Міфологема польоту, що сформувалась в релігіях Стародавнього Світу, зумовила особливе, багатовимірне сприйняття польоту в сучасному світі – як явища утилітарного і в той же час духовного, навіть одухотворяючого.

Список літератури

1. Керлот Х.Э. Словарь символов. – М.:REFL-book, 1994. – 608 с.
2. Голосовкер Я., Сказания о титанах. – М., 1957. –С.63-64.
3. Jakimowicz-Shah, Marta; Jakimowicz, Andrzej; Mitologiaindyjska. – Warszawa–WAI F. – 1982.
4. Mikoś K. Boginiedeszczu: studiumporównawcze, Wyd. UJ, Kraków, 1997. –С. 27.
5. VakarelskiC.; EtnografiaBulgarii. –Wrocław, Wyd. PTL, 1965. – 658с.
6. Керлот Х. Словарь символов. – М.: REFL-book,1994. – 608 с.

ФІЛОСОФСЬКИЙ АСПЕКТ ОСМИСЛЕННЯ АВІАЦІЙНОГО ПРАВА В ГЛОБАЛІЗОВАНОМУ СВІТІ

Робота містить спробу філософського осмислення імплементації правових засад авіаційного права в системі міжнародних правовідносин глобалізованого світу в процесі їх конвергенції та коадаптації в правове середовище національних правових систем.

Глобалізація сучасного світу характеризується політичною, економічною, культурною інтеграцією та уніфікацією. Інтеграційні процеси торкаються усіх сфер суспільного буття включно з юридичною сферою. В глобалізованому світі юридичні системи різних країн уніфікуються відповідно до норм міжнародного права та у подальшому в процесі їх більш тісної взаємодії імплементуються на внутрішньодержавному рівні, реалізуючись у формі міжнародно-правових зобов'язань.

Формами імплементації міжнародно-правових норм є: трансформація, рецепція та відсилання [1]. Означені способи імплементації є по суті механізмом впровадження та забезпечення виконання на національному рівні міжнародних норм права.

Так, під рецепцією розуміють текстуальне відображення змісту міжнародно-правової норми у статті національно-правового акту. Рецепцію застосовують у разі прагнення реципієнта дослівно відобразити зміст міжнародно-правової норми для найбільш повного дотримання міжнародних зобов'язань. Прикладом рецептивної імплементації в міжнародному повітряному праві може слугувати ратифікація державою конвенції міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО).

Відсилання зазвичай застосовується в національно-правовій нормі у вигляді посилання на норму міжнародного права як на першоджерело правовідносин, що виникають. Наприклад, у ст. 8 Повітряного кодексу України закріплена норма посилання, що характеризує його взаємозв'язок з міжнародним повітряним правом: “якщо міжнародною угодою в галузі міжнародного повітряного права, учасницею якої є Україна, встановлюються інші авіаційні правила, ніж ті, що передбачені її законодавством, то застосовуються норми міжнародної угоди” [2].

Трансформація як форма імплементації пов'язана з адаптацією норм міжнародного права та їх інтеграцією у національну правову систему, при цьому внутрішньодержавне право приводиться у відповідність міжнародно-правовим стандартам. Прикладом трансформації слугують повітряні кодекси різних країн, де форма вираження норм може бути інакшою ніж у статтях міжнародного договору, але за змістом вони повинні збігатися.

Імплементація міжнародно-правових норм у національне законодавство країн характеризується процесами конвергенції у сучасних правових системах. В роботі Р. Яремчука [3] наводяться можливі реакції

соціально-економічних систем у результаті впливу на них чужорідних ціннісно-світоглядних складових. Такою реакцією може бути: прийняття, і як результат – адаптація шляхом рецепції; неприйняття (відкидання цінностей); часткова адаптація, або “соціо-економічний дуалізм”; трансформація (коадаптація) – “модернізація конвергенційного типу, що є компромісом між старими та новими цінностями” [3, с.93].

З точки зору соціальної філософії процес конвергенції характеризується взаємопроникненням, асиміляцією та уніфікацією світоглядних засад різних соціальних систем у результаті глобальних трансформацій. Всебічна інтернаціоналізація економічних, політичних та культурологічних аспектів під егідою цілої низки загальних функціональних і структурних складових ведуть до зближення дивергентних політико-соціальних систем із можливістю їх подальшого злиття у суспільство змішаного типу, яке поєднує в собі найкращі риси кожного з них [4, с.132].

Про специфічний тип суспільства нового типу, що на конвергенційній основі поєднує комуністичні і капіталістичні засади, говорив П. Сорокін. “Я схильний вважати, що ...пануючим типом виникаючого суспільства й культури ймовірно буде не капіталістичний і не комуністичний, а тип специфічний, який можна позначити як інтегральний... Він об’єднує більшість позитивних цінностей і звільниться від серйозних дефектів кожного типу” [5, с.16]. Означені риси конформізму та загального соціокультурного дискурсу, які характерні для сучасного суспільства епохи постмодерну, мають вплив на взаємодію національних правових систем, зумовлюючи характер узгодженості дій та уніфікації правового регулювання суспільних відносин у бік поступового формування толерантності і схожості правових систем.

Досить цікавою є думка стосовно особливості взаємодії романо-германського та англосаксонського типу правових систем у процесі їх конвергентного наближення та взаємної коадаптації. Так, в роботі “Процеси конвергенції в сучасних правових системах” О. Волощенко виділяє наступні напрямки правової конвергенції:

- створення правових систем змішаного типу у результаті взаємодії країн з різним типом правових систем. Взаємовплив двох правових систем зумовлює появу нової, більш гнучкої правової системи яка знайшла своє відображення в сучасній системі міжнародного права та, зокрема, нормах авіаційного права;

- розвиток регіональних правових систем, що характеризується: зростанням кількості правових систем під егідою міждержавних об’єднань спрямованих на вирішення вузькоспеціальних аспектів взаємодії, збільшення наддержавних повноважень суб’єктів міжнародного права та підвищення ролі регіоналізації і нормативної інтеграції в процесі виникнення нових систем;

- кодифікація та уніфікація міжнародного права в глобально-світовому масштабі, що з часом впливає на структуру державно-правового управління, зумовлюючи появу глобально-адміністративного простору;

- поступова модернізація конвергенційного типу за рахунок трансформації правових систем одного типу в напрямку зближення з правовою системою іншого типу [6].

На зламі епох, зазначені форми правової конвергенції відображають езотеричні надскладні реалії сучасного соціального світоустрою, для якого характерна постмодерністське знецінення класичного раціонально-поєснувального підходу з одночасною стійкою орієнтацією на чуттєво-описове сприйняття реального світу. Якщо класицизм характеризується своєю монологічністю суб'єкт-об'єктною спрямованістю, то сучасний посткласицизм набуває діалогічної форми інтерсуб'єктивного характеру, основою якого є пошук істини в процесі соціальної комунікації на консенсусній основі, що відповідає ідеї комунікативного розуму Ю. Хабермаса, який приходить на зміну індивідуалістичному розуму класичної філософії [7].

Розкриваючи філософські аспекти пізнання, Ю. Хабермас говорить про конвергенційний принцип, в основі якого лежить єдність пізнання і комунікативна соціальна практика. Відповідно до цього принципу, істинне розуміння об'єкта можливо завдяки “комунікативному зусиллю” різних суб'єктів пізнання, які незалежно один від одного досліджують предмет, а потім досягають консенсусу у визначенні його сутнісних рис, нівелюючи прояви суб'єктивізму [8, с.106-107]. Теорія істини постає у Ю. Хабермаса як теорія консенсусу у формі дискурсу, зорієнтованого на багатовекторний діалог, який ведеться за допомогою аргументів. Така форма діалогу дозволяє виявити загально змістовні норми у висловлюваннях, трактованих як процес пізнання і одночасно як процес формування правової соціальної реальності.

Іншу точку зору на формування соціальної реальності можна знайти у філософсько-лінгвістичному підході. З позиції означеного підходу людське буття нерозривно пов'язано з “існуванням та функціонуванням мови як суспільного феномену, невіддільного від свідомості й інших сутнісних сил людини, який формується лише в суспільстві” [9, с.11]. Так, у феноменології Е. Гуссерля “людське мислення виражається в словах, а останні при цьому набувають відповідного значення, яке корелює з об'єктивним світом” [10, с.37]. За його теорією навіть очевидності, які складають основу достовірного знання є аподиктичними – умовними нормами, адже сьогоднішня істина завтра може виявитись ілюзією.

Сутність мови у зв'язку з контекстом конкретної діяльності людини розглядав Л. Вітгенштейн у своєму поведінковому підході. Нерозривно пов'язуючи емпіричну сферу реального буття з процесом спілкування та цілями конкретної мовленнєвої комунікації, він вважав спільну поведінку людей основою денотативної системи референтативного значення норми, що формується в умовах дискурсу [11, с.164].

Отже, з позиції сучасних філософських систем раціонального вирішення, яке отримало значимість норми та з'явилося через встановлення комунікативного консенсусу, має несутнісну, незмінну, есенціалістичну, змістовну форму, а скоріше – процедурний, процесуальний характер. Звідси можна констатувати, що в сучасних міжнародних правових системах на зміну інституціоналізму, як системоутворюючій соціокультурній складовій, приходить процесіоналізм, де критерієм раціональності норм “уже є не універсальність форми, що притаманна праву, а

універсальність положень, що переосмислюються в термінах дискурсивної етики” [12]. Відповідно, легітимація прийнятих норм відбувається через регламентацію проведення дискурсу.

Висновки

У сучасному глобалізованому світі процес правотворення, імплементації, конвергенції та адаптації правових систем пов’язаний із соціальною комунікацією, яка ведеться на основі правил коректності процесу нормативно заданих завчасно як вимога ідеальної ситуації, в ході якої право формується як факт соціального буття, при цьому постійно оновлюючись в процесі соціального дискурсу.

Список літератури

1. Раскалей М. Особенности имплементации международных договоров у внутрішній правопорядок у галузі повітряного права України // Віче. – 2007. – № 5-6. – С. 72-74.
2. Повітряний кодекс України: Офіц. Видання. Міністерство юстиції України. – К : Форум, 2006.- 38с.
3. Яремчук Р. Вплив конвергенційних процесів на розвиток соціокультурного середовища в Україні // Соціогуманітарні проблеми людини. Гуманітарні аспекти соціально-економічних відносин. – 2008. – № 3. – С. 91-96.
4. Современная западная философия: словарь / сост.: Малахов В.С., Филатов В.П. – М.: Политиздат, 1991. – 414 с.
5. Сорокин П. А. Человек. Цивилизация. Общество / П.А. Сорокин ; общ. ред., сост. и предисл. А.Ю. Соколова. – М. : Политиздат, 1992. – 543с.
6. Волошенко О.В. Процеси конвергенції в сучасних правових системах // Форум права. – 2009. – №3. – С. 123-128
7. Лапаева В.В. Политико-правовая концепция Ю. Хабермаса (с позиций либертарного правопонимания) / <http://igpan.ru/articles/2964/>
8. Чичнева Е.А. Философия права в Германии после Второй Мировой войны: (Краткий обзор) / Е.А. Чичнева // Вестник Московск. ун-та. Серия 7. Философия. – 2000. – №3, – С.99-116.
9. Дротянко Л.Г. Філософські проблеми мовознавства. Навч. посібник. Вид. 2-ге, доповнене і перероблене. – К.: Вид. центр КНЛУ, 2002. – 161с.
10. Дротянко Л.Г. Феномен фундаментального і прикладного знання (Постнекласичне дослідження). – К. : Вид-во Європ. ун-ту. фінансів, інформ. систем, менеджм. і бізнесу, 2000. – 423 с. Бібліогр.: с.397-419.
11. Витгенштейн Л. Философские работы: (Часть 1). – М.: Гнозис, 1994. – 612 с.
12. Чичнева Е.А. Актуальные проблемы современного права, или новое правовое мышление (Взгляд философа) // Вестник Московского университета. Серия 7. Философия. №2, 2001.С.85-110.

М.-М.О.Рибалко, к. філол. н.
(Національний авіаційний університет, Україна, м. Київ),
А.В. Чеснокова, к. філол. н., доц.
(Київський університет імені Бориса Грінченка, Україна, м. Київ)

ЗНАЧЕННЯ УНІФОРМИ У РЕКЛАМНОМУ ДИСКУРСІ КОМПАНІЇ BRITISH AIRWAYS

У статті запропоновано докладний семіотичний аналіз вербального компонента рекламного відеодискурсу компанії British Airways, з'ясовано значення уніформи як особливого сарторіальний комунікативний коду.

Одяг як невербальний засіб має високий комунікативний потенціал, транслюючи інформацію здебільшого фактичного характеру, однак зі вкрапленнями емотивно-оцінної. Одяг, а ширше – і взуття, аксесуари – вказують на деталі, що стосуються статі і гендеру, віку, соціальної ніші, яку займає людина, її освіти, професії, уподобань, хобі, психологічних особливостей особи, звичок тощо (Г.Крейдлін, С.Махліна, Г.Почепцов, І.Серякова). Через вбрання легко транслюються і абстрактні категорії стилю, престижності, статусності, маргінальності тощо. Особливо яскраво одяг проявляє свій комунікативний потенціал у дискурсивній тканині реклами, для якої властива надзвичайно щільна наповненість смислами, їхня багатозначність, адже усе, що потрапляє в об'єкти, є значущим, у кадрі немає нічого довільного чи випадкового. Тому часто рекламний дискурс виконує функцію подвійного чи множинного *віддзеркалення* (термін Ю.Лотмана), привертаючи увагу глядача до конкретних фрагментів дійсності, наділяючи їх додатковими смислами.

Невербальний засіб одяг, який фігурує в рекламному дискурсі компанії «British Airways» (далі – ВА), виразно поділяється на дві категорії, які утворюють комунікативно значущу бінарну опозицію: *уніформа vs не-уніформа*. Комунікативна функція уніформи – увиразнити закритість професійної групи, культивувати командність, навіть кастовість, відмежувати від інших. Попри це завдання уніфікації іноді доповнюється функцією, протилежною за своїм вектором – формений одяг може фіксувати відмінності, національні особливості, етнічне розмаїття, зберігаючи впізнаваність бренду, що особливо важливо для глобально представленої організації.

Авіаційна уніформа як невербальний комунікативний засіб об'єднує розгалужену систему знаків і значень, які через цей тип одягу конструюються та актуалізуються в дискурсі. Інакше кажучи, сукупність артефактів (предметів форменого одягу) та приписуваних їм значень утворюють своєрідний сарторіальний код, що весь час зазнає змін, еволюціонує і своїм комунікативним потенціалом виходить за межі таких сфер, як мова чи мода. Складність уніформи як об'єкта наукового інтересу, що перебуває на перетині лінгвістики, семіотики, історії моди, культурології тощо, спонукає нас застосувати для його докладного вивчення метод семіотичного аналізу дискурсу, розроблений А.Греймасом [2]. Обраний інструмент дослідження

дасть змогу виявити елементи поверхневих проявів професійного саріторіального коду (йдеться про власне речі, деталі вбрання, ословлені речі у вигляді описів, згадку про уніформу чи її елементи і т.д.) на поверхневому, фігуративному рівні рекламного дискурсу, простежити, яких основних трансформацій вони зазнають на наративному рівні, і з'ясувати, з якими базовими цінностями вони корелюють на глибинному, тематичному рівні.

Загальне значення *уніформи* для компанії ми спробуємо визначити, проаналізувавши рекламний відеоролик BA *To fly. To serve* (2011), зокрема вербальний компонент дискурсу. Його можна вважати програмним, адже стосується він основоположної ідеї компанії, її гасла, яке було винесене в назву. Формений одяг пілотів репрезентується на вербальному рівні лексемою *uniform*, саме вона перебуватиме у фокусі нашої уваги.

Поданий далі текст є закадровим коментарем до стислого, пунктирного відеосюжету про історію розвитку БА з використанням кінохроніки різних років, де у фокусі уваги оператора перебувають пілоти. *«Those first young men, the pioneers, the aviators building super highways in an unknown sky. Leaving wives and children in their snug homes, with just a kiss and a promise to return. Roaring into the clouds to battle wind and stars. Their safety systems built of brain and heart. They landed where there were no lights. Transforming strange names from tall tales into pictures on postcards home. And those next young men, traveling further, faster, higher than any in history and the ones who followed them, who skimmed the edge of space, the edge of heaven, the edge of dreams. (Speedbird 1, Speedbird 1.... cleared for take off). And we follow them up there to live by an unbreakable promise. The same four words stitched into every uniform of every captain who takes their command. To Fly. To Serve»* (British Airways Advert 2011 – To Fly. To Serve).

Нафігуративному рівні досліджуваного тексту, який віддзеркалює конкретику фізичного світу, ми виявили кілька основних **ізотопів**, груп слів, об'єднаних спільністю значення:

місце

in an unknown sky
in their snug homes
into the clouds

where there were no lights
up there

об'єкти

super highways
a kiss and a promise to return
wind and stars
safety systems
strange names from tall tales
pictures on postcards home

the edge of space
the edge of heaven
the edge of dreams
an unbreakable promise
the same four words
every uniform

актори

those first young men
the pioneers
the aviators
wives and children
they

those next young men
any in history
the ones who followed them
Speedbird 1
we

every captain

станибуття

those ... building

leaving

roaring ... to battle

built of brain and heart

landed

transforming

traveling further, faster, higher

followed them

skimmed

cleared for take off

follow them

stitched into ... uniform

takes their command

To Fly. To Serve.

Наступний етап аналізу передбачає пошук опозицій у межах ізотопій і між ними, абиз'ясувати найзначущіші теми в тексті:

людина

those first young men

the pioneers

the aviators

they

those next young men

the ones who followed them

we

every captain

незвідане

an unknown sky

tall tales

where there were no lights

the edge of space

the edge of heaven

the edge of dreams

вони

those first young men

they

those next young men

ідея

a promise to return

an unbreakable promise

The same four words

their command

To fly. To serve.

vs артефакт

every uniform

vs стихія

an unknown sky

the clouds

wind and stars

vs обжите

super highways

their snug homes

built of brain and heart

vs ми

we

every captain

майже позачасовому просторові теперішнього, де на зміну активному освоєнню невідомого простору і розширенню його кордонів прийшло постійне, налагоджене функціонування у межах освоєного простору.

Наступний, наративний рівень вивчення цього тексту передбачає відтворення актантної наративної моделі досліджуваної реклами. Враховуючи семантичні опозиції, виявлені на фігуративному рівні, можна припустити існування двох основних трансформацій, які вписуються в загальну актантну наративну схему і відображають структуру тексту.

Текст розпадається на два часові пласти: а) минуле, б) сучасне; отже відповідні схеми розвитку подій матимуть такий вигляд:

а) *суб'єкт* (**вони** – those first young men, those next young men), мотивований *відправником* (**незвідане** – tall tales, the edge of dreams), вирушає на пошук *об'єкта* (підкорення **стихії** – building super highways in an unknown sky і розширення **освоєного** простору – traveling further, faster, higher), підсумок цих дій концентрується в актантній позиції *отримувач* (**ідея** – To fly. To serve).

б) *відправник* (**артефакт** як мотивуючий чинник – The same four words stitched into every uniform), спонукає *суб'єкта* (**ми** – we, every captain) вирушити на пошуки *об'єкта* (втілення **ідеї** – we follow them up thereto live by an unbreakable promise, To Fly. To Serve).

Третій, глибинний рівень дослідження тексту дає змогу виокремити його фундаментальні цінності. На нашу думку, всі опозиції фігуративного і наративного рівнів можна звести до двох загальних протиставлень, у межах яких, з огляду на об'єкти пошуків, відбуваються ключові трансформації цінностей. Так, трансформація на рівні опозиції **вони** – **ми** актуалізує спадковість, історичну тяглість, збереження традиції, ці цінності на матеріальному рівні зафіксованої в артефакті – *уніформі*. Друге важливе протиставлення, **ідея** – **артефакт**, на ціннісному рівні символізує моральний імператив як мотив праці людини в уніформі.

Висновки

Отже, уніформу ВА можна трактувати як матеріальне втілення ціннісних орієнтирів компанії. Докладний семиотичний аналіз вербального компонента відеоролика дав нам змогу акцентувати базові ідеї, які ВА транслюють у своєму рекламному дискурсі через уніформу як сарторіальний комунікативний код. Це прагнення висот і місія служіння, збереження давньої, овіяної міфічним ореолом традиції, спадкоємність поколінь авіаторів, неухильне виконання обов'язку, який людина бере на себе, вдягнувши уніформу з нашивкою *To Fly. To Serve*.

Список літератури

1. Барт Р. Система моды. Статьи по семиотике культуры / Барт Р. – М., 2003. – С. 270.
2. Бронуэн М., Рингхэм Ф. Словарь семиотики / Бронуэн М., Рингхэм Ф. – М.: «ЛИБРОКОМ», 2010. – 256 с.

ПРАКСЕОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ ПРОФЕСІЙНОЇ ЕТИКИ В АВІАЦІЙНІЙ ГАЛУЗІ

У доповіді увага концентрується на етико--праксеологічних вимірах професійної діяльності і шляхах їх актуалізації в авіаційних професіях, зокрема в тих, в яких відбувається постійна взаємодія із споживачами авіаційних послуг.

Етика як спеціальна галузь знання, орієнтована на практику, може надати загальну методологічну базу для професійної діяльності як суспільно значимої трудової діяльності індивіда, в ході якої суспільні блага створюються за допомогою здобутих індивідом спеціальних знань і практичних навичок, досвіду і стажу. Професія дає можливість індивіду розкрити себе, свій потенціал таким чином, щоб особистісна самореалізація його як працівника сприяла досягненню особистого і суспільного блага. Ця висока місія професійної діяльності знаходить відображення в мові, наприклад, у німецькому слові «професія» (Beruf) поєднано два смисли: покликання і спеціалізація, в англійському profession також є значення сповідання й обітничі. Етико-філософський потенціал моралі у поєднанні з потребою в ефективній трудовій діяльності активізує праксеологічний зміст етичних теорій.

Ідея праксеології була представлена у середині ХХст. видатним польським філософом, представником Польсько-Варшавської школи Т.Котарбінським. Він у своїх працях розглядав нормування правильної, ефективної і максимально доцільної діяльності, приділяв увагу вивченню динаміки розвитку доброякісної праці. За Котарбінським, праксеологія у професійній діяльності активується у сутнісних проявах, що відображають внутрішню природу даної діяльності та суттєві, зовнішні, характерні саме для даної діяльності [1].

Праксеологія сформувалася на перетині філософського знання, за допомогою якого пояснюється феномен трудової діяльності; загальнонаукових підходів, пов'язаних із розглядом і вирішенням проблем професійної активності людини і закономірностей побудови її діяльності. Вона є міждисциплінарним феноменом, акумулюючи сукупний теоретичний і практичний досвід раціонального здійснення професійних дій та безпосередньо професійних знань.

Етико-праксеологічна складова активується в тих авіаційних професіях, які впритул взаємодіють із споживачами послуг даної галузі і перш за все з пасажиром цивільної авіації. Так, в «Енциклопедії безпеки авіації» вказано, що «важливе значення у цивільній авіації має вміння бортпроводників знаходити взаєморозуміння з пасажиром і впливати на їх поведінку, особливо у позаштатних ситуаціях» [2, с.201]. Однак взаєморозуміння з пасажиром не вичерпується позаштатними ситуаціями. Не менш важливим і повсякчас затребуваним є спілкування з пасажиром у рутинних ситуаціях професійної діяльності бортпроводника. Більше того, з пасажиром і ширше – клієнтами

авіаційної галузі окрім бортпровідників пов'язана діяльність служб наземного обслуговування. Саме в цьому секторі цивільної авіації затребується професійна етика як система регламентації професії і ширше – її моральної регуляції.

Соціально значимими моральними якостями, у яких виникає необхідність в ході професійної діяльності індивіда є відповідальність, довіра, справедливість, взаєморозуміння, законослухняність. Відповідальність – це особистісне відбиття суспільного обов'язку, який скеровує індивіда на належне прийняття рішень і вчинення. Довіра – це ставлення до дій інших індивідів, що засновується на переконанні в їх правоті, вірності, сумлінності, чесності. Справедливість – це належний порядок людської взаємодії під кутом зору наявних конкуруючих бажань, інтересів і обов'язків. Взаєморозуміння – відношення між особами, яке формується в процесі взаємодії на основі спільного досягнення змісту інтелектуальних і нормативно-ціннісних установок. Законослухняність – в етичному плані це слідування цінностям, прийнятим нормам, принципам, що дозволяє впроваджувати їх у практику професійної діяльності.

Соціальні чесноти, актуалізовані у професійній діяльності, сприяють формуванню робочої атмосфери у колективі, гармонізують виробничі відносини, уможливають командну роботу. Це позитивно впливає на виробничу діяльність індивіда, його професійну реалізацію. Не менш важливим є вплив практики індивідом цих чеснот на розвиток організаційної культури, ефективності і конкурентоспроможності організації.

Йдеться про формування спеціальних, професійних, моральних якостей, які повною мірою відбивають особливості професії в плані морально-етичної проблематизації. Постійне практикування індивідом загальних соціальних і професійних чеснот призводить до формування відповідного способу життя. Дотримання норм і правил професійної діяльності при ненормованому графіку роботи призводить до проникнення професійних чеснот у всі сфери життя людини. Професійне вдосконалення як умова професійної компетентності впливає на поведінку фахівця й визначає весь спосіб його життя.

Висновки

Кожне підприємство вибудовує свою роботу з клієнтами, засновуючись на чітко артикульованій політиці. Вона може бути зафіксована тільки у внутрішніх документах компанії. А може бути і (частково чи повністю) піддана публічному розголосу, якщо компанія зацікавлена в інформуванні партнерів і клієнтів про принципи своєї діяльності. Звичайно політика компанії представлена у вигляді різних само презентацій на сайті компанії, в рекламних матеріалах тощо.

Список літератури

1. Kotarbinski T. Praxiology. An introduction to the sciences of efficient action/ T. Kotarbinski, tr. O. Wojtasiewicz. – NY: Pergamon Press, 1965. – 219p.
2. Енциклопедия безопасности авиации [Н.С.Кулик, В.П.Харченко, М.Г.Луцкий и др.; под ред. Н.С.Кулика]. – К.: Техника, 2008. – 1000 с.

С.М. Романова, канд.пед.наук
(Національний авіаційний університет, Україна, м.Київ)

БАЗОВІ БАГАТОВИМІРНІ КОМПЕТЕНЦІЇ В ІНЖЕНЕРНІЙ ПРОФЕСІЇ

Розкрито перспективні вимоги до інженера в умовах сучасного технологічного суспільства, визначено сутність та проаналізовано значимість багатовимірних компетенцій як необхідної умови інтегрованої діяльності інженера.

Перспективні вимоги до спеціаліста, зокрема до інженера ХХІ століття, розроблені ЮНЕСКО, передбачають:

- стійке, усвідомлене і позитивне ставлення до своєї професії, обраної сфери діяльності, прагнення до постійного особистісного і професійного вдосконалення і розвитку свого інтелектуального потенціалу;
- висока професійна компетентність, оволодіння всією сукупністю необхідних в трудовій діяльності фундаментальних і спеціальних знань і практичних навичок;
- розвинена здібність творчого підходу до розв'язання професійних задач, уміння орієнтуватися в нестандартних умовах і нештатних ситуаціях, аналізувати виникаючі проблеми, самостійно розробляти і реалізовувати план необхідних дій;
- розуміння тенденцій і основних напрямів розвитку техніки і технології, науково-технічного прогресу в цілому, його вплив на оточуюче природне середовище, життєдіяльність людини і суспільства, а також глобальні (планетарні) процеси у світі;
- висока комунікативна готовність до роботи в професійному (виробничому, науково-технічному, інформаційному) і соціальному середовищі;
- усвідомлена особиста громадянська і професійна відповідальність за результати своєї діяльності.

На фоні зростання суспільної значимості професії відбувається модифікація в ієрархії особистісних якостей інженера. О. Тоффлер відмічає, що в умовах третьої технологічної хвилі на перший план виходять вже не вузькопрофесійні особливості людини, а його здатність швидко реагувати на зміни - творчість, ініціативність і різнобічність. Ці якості визначають багатовимірність професійної діяльності, що передусім передбачає володіння ключовими компетентностями.

Ключові компетенції мають надпредметну природу, це такі знання і уміння, що забезпечують усвідомлення процесу власної діяльності і її реальних результатів. Ключові компетентності є багатофункціональними, оволодіння ними дозволяє вирішувати різноманітні проблеми у щоденному, професійному чи соціальному житті; ними необхідно оволодіти для досягнення різних важливих цілей і розв'язання різних складних задач в різних ситуаціях; вони потребують значного інтелектуального розвитку: абстрактного мислення, саморефлексії, визначення своєї власної позиції,

самооцінки, критичного мислення та ін.; вони включають різні мисленнєві процеси і інтелектуальні уміння (аналітичні, критичні, комунікативні та ін.), "ноу-хау", а також здоровий глузд.

Конкретний прояв феномену багатовимірності в життєдіяльності людини залежить від характеру діяльності. В різних сферах професійної діяльності багатовимірність реалізується по-різному. В творчій сфері багатовимірність більше всього проявляється як *здатність інтегрувати* (синтезувати) різні напрями, предмети і явища, підходи і погляди, технології і методи. В результаті інтеграції (синтезу) творчі люди здійснюють відкриття, розробляють високі технології, створюють унікальні витвори мистецтва, нові композиційні матеріали, тобто створюють інновації, що сприяють істотному прориву в науково-технічній, соціально-економічній і культурній галузях. У виконавській сфері багатовимірність спеціаліста найбільше проявляється як *здатність виконувати одночасно декілька видів діяльності*. Завдяки цій здатності виконавці досягають високого рівня професійної майстерності, добиваються найвищої продуктивності праці. Таким чином, в професійній діяльності *багатовимірність проявляється як здатність спеціаліста інтегрувати (синтезувати) різні напрями, уміння виконувати одночасно декілька видів діяльності*.

Здібності і уміння, що забезпечують людині багатовимірність її діяльності ми називаємо багатовимірними компетенціями. Інтелектуальні здібності і уміння, що відносяться до базових багатовимірних компетенцій, безпосередньо пов'язані з особливостями функціонування психічних процесів, зокрема з асоціативно-структурованою пам'яттю, багатовекторною увагою, нелінійним мисленням, структурованістю і системністю.

Асоціативно-структурована пам'ять. Пам'ять є психічним процесом, що проявляється у здатності запам'ятовувати інформацію. Ефективність пам'яті визначається здатністю людини швидко відновлювати інформацію, актуальну для провідної діяльності. Щоб забезпечити якісне відтворення, процеси запису і збереження інформації повинні бути вибудовані згідно з принципами організації провідної діяльності людини. Для цього значима інформація структурується за ключовими для даної діяльності словами. Структурована інформація утворює певну стійку сукупність і фіксується в певних центрах пам'яті. За необхідності вибірково відтворюється інформація, актуальна в даний момент часу. При повторному відтворенні інформація з оперативної пам'яті переводиться в довгострокову пам'ять, де майже вся інформація знаходиться в асоційованому вигляді. Чим більше зв'язків і асоціацій буде встановлено між новим для запам'ятовування і вже відомим людині матеріалом, тим краще новий матеріал запам'ятається, довше збережеться у пам'яті і легше згадається у потрібний момент. Достатньо буває людині пригадати будь-який збережений у пам'яті фрагмент або ключове слово, щоб за відповідними асоціаціями відновити всю необхідну інформацію. При такій організації процесу запам'ятовування значима для провідної діяльності інформація буде швидко і точно відтворена. Кожна людина має свою стратегію і техніку запам'ятовування. Загальними для всіх є етапи запам'ятовування і відповідні їм фізіологічні процеси. Спочатку виконується

короткострокове сприйняття об'єкту і його окремих ознак. Потім відбувається утворення енграм, тобто нервових зв'язків. Далі здійснюється закріплення і збереження інформації за рахунок біохімічних змін в клітинах кори головного мозку і міжклітинних утвореннях. Включеність об'єкту запам'ятовування у провідну діяльність обґрунтовує схожу з нею структуру запам'ятовування і зручну схему відтворення. Таким чином, асоціативно-структурована пам'ять є найбільш ефективним способом запам'ятовування і відтворення структурованої відповідно з провідною діяльністю інформації з використанням асоціацій і ключових слів.

Розподілена багатовекторна увага. Увага підтримує тривалу концентрацію активності людини на певному об'єкті. У будь-якому виді діяльності увага випереджає дію. Вона здійснює організуючий вплив на фізичну і розумову діяльність людини. Організуюча і мобілізуюча функція уваги розподіляється на усі психічні процеси. Поки здійснюється мисленнєвий процес, завдяки увазі у пам'яті відновлюється актуальна для даної діяльності інформація, у свідомості утримуються думки, що безпосередньо стосуються цієї діяльності. Для того, щоб вести декілька напрямів діяльності одночасно, увага має бути різнонаправлена, тобто розподілена на декілька напрямів. Такий тип уваги ми називаємо багатовекторним. Здатність розподіляти увагу можливо сформулювати. Діяльність авіадиспетчера демонструє необхідність володіння таким типом уваги як елементом професійної придатності.

Гнучке нелінійне мислення. Гнучкість мислення – це здатність швидко переключатися до нового виду мисленнєвої діяльності. Вона залежить від швидкості протікання психічних процесів, тому також відноситься до багатовимірних компетенцій. Для ведення мисленнєвої діяльності (аналіз, синтез, порівняння, встановлення причинно-наслідкових зв'язків, узагальнення і т.д.) необхідний матеріал, пов'язаний з даною діяльністю. Мисленнєвий процес не починається до того часу, поки не буде накопичений достатній для цього об'єм інформації. Чим скоріше відбувається збір інформації, тим швидше починається мисленнєвий процес, тим швидше людина вникає в проблему. Отже, гнучкість мислення залежить від швидкості протікання психічних процесів. Вона визначається рухливістю уваги і швидкістю відновлення у пам'яті актуальної інформації. Рухливість уваги характеризується інерційністю і акомодациєю. Інерційність уваги оцінюють за часом її відриву від попереднього об'єкту або виду діяльності. Акомодацию визначають за часом її фокусування на новому об'єкті чи виді діяльності. Швидкість відновлення визначається кількістю відтвореної у пам'яті інформації за одиницю часу. Також наголошуємо, що увага швидше звертається на структуровану інформацію, а пам'ять швидше відновлює інформацію, записану з використанням асоціацій, яскравих образів. Професійне поле діяльності є багатовимірним, але людині властиво спрощувати свою діяльність. Проектуючи багатовимірне поле діяльності на певну площину, вона переходить до двохвимірного, одномірного виміру, де достатньо мати лінійне мислення. Людина з лінійним мисленням проблему розглядає односторонньо, відповідно отримує фрагментарне рішення. Часто в житті людина стикається із складними проблемами, для вирішення яких не

хватає лінійного (одномірного) мислення. Необхідно розглянути проблему з різних точок зору, під різними кутами, враховуючи різні фактори. Це не можливо зробити без нелінійного мислення. Для формування *нелінійного мислення*, що є основою багато вимірності, необхідно задіяти роботу обох півкуль головного мозку одночасно. З роботою лівої півкулі пов'язані такі якості, як раціональність і логічність, здатність встановлювати причинно-наслідкові зв'язки, сприймати окремі деталі предметів і явищ, аналізувати і структурувати. *Структурованість* – це умінь людини подумки розбивати складні явища, процеси на складові частини за певними ознаками. У кожному конкретному випадку є своя ознака для структурування, тобто свій структуроутворюючий параметр. Пам'ять людини так влаштована, що запам'ятовування інформації відбувається, як правило, в хронологічному порядку. Людина запам'ятовує послідовність предметів або явищ – інформаційний ряд – незалежно від змісту інформації, тобто запам'ятовується інформація ніяк не структурована. Для кращого запам'ятовування інформацію необхідно структурувати за різними *ознаками*, наприклад: за *часом* інформація може бути терміною, середньостроковою, довгостроковою, безстроковою; за *значимістю* – першорядною, другорядною; за *важливістю* – стратегічною, тактичною (поточною). Інформація, що знаходиться у віртуальному світі, є жорстко структурованою. Завдяки структурованості віртуального світу, ми маємо можливість знаходити необхідну інформацію за ключовими словами за секунди. З правопівкульним мисленням пов'язані інтелектуальні якості протилежного сенсу: ірраціональність і нелогічність, умінь поступати інтуїтивно, прислуховуватись до внутрішнього голосу, слідувати образам, що створюються уявою і фантазією, здатність сприймати предмети і явища цілісно. *Системність* – це здатність людини сприймати явище, що вивчається, цілісно, розглядати складні явища як результат взаємодії внутрішніх сил і зовнішніх факторів, це здатність інтегрувати, синтезувати. Без системного мислення неможливо займатися творчістю, неможливо створювати щось нове. поєднання двох типів мислення – лівопівкульного і правопівкульного формує у людини нелінійне мислення, в якому логіка підтримується інтуїцією і навпаки. У найбільш складних і критичних ситуаціях, коли лівопівкульне мислення не видає рішення, в якості останнього засобу включається права півкуля: спрацьовує інтуїція, приходить нестандартне рішення.

Системно-структурований підхід виступає найбільш ефективним інструментом формування багатовимірності. За допомогою системності досягається широта вивчення проблеми, структурованість забезпечує глибину дослідження, а їх єдність – повноту дослідження і високу швидкість розумової діяльності. Єдність системності і структурованості складає основу швидкісного нелінійного мислення, без якого неможливе формування багатовимірності.

ВИСНОВКИ. Розвиток психічних процесів, що визначають багатовимірність діяльності, є основою формування ключових компетентностей у майбутніх спеціалістів, що відповідає перспективним вимогам до сучасних інженерів.

АВІАЦІЯ ЯК СОЦІАЛЬНИЙ ФЕНОМЕН

Протягом багатьох тисячоліть люди мріяли, подібно птахам, злетіти у небо. Спочатку туди вони подумки відправляли героїв своїх міфів та казок, які долали всі перепони на шляху до мети. Згодом, вже у середні віки європейські алхіміки і ремісники, селяни та різночинний люд на вітчизняних теренах ладнали собі крила як у птахів, піднімались на найвищі церкви або скелі щоб стрибнути з них,= часто сплачуючи за неповторну мить польоту власним життям. А літати люди навчилися, як відомо, спираючись на силу свого розуму, створивши для цього на початку минулого століття літак – як унікальне поєднання досягнень тогочасної науки та інженерної винахідливості. Це означало вступ людства у незнану до того епоху – епоху авіації, яка стала унікальним досягненням людського розуму і людської діяльності.

Авіація дала можливість людству подолати обмеженість свого «площинного», у двох вимірах, існування: глянувши на Землю з висоти пташиного польоту людина відкрила новий, третій вимір простору свого життя. Причому політ дозволив людині, за образним висловом знаменитого пілота – випробувача М. Галлая, по-новому побачити не лише Землю, але й саму себе [5]. Адже тепер для людини не лише фізично розширилися горизонти, але й відбулася корінна зміна соціального буття в суспільстві і природі, завдяки виникненню якісно нового способу переміщення у часі та просторі. На цій підставі результат діяльності людського розуму і рук – феномен авіації, може розглядатися з соціологічної точки зору як один з основних елементів конструюванню нового соціального простору людства.

Виникнення авіації, створення та використання авіаційної техніки стало не лише закономірним етапом розвитку науки та виробничих сил суспільства але і фактором соціального розвитку людства. Вбираючи в себе практично найновіші досягнення науково-технічного прогресу вона стала пріоритетним напрямом розвитку людського суспільства. Причому динамічний розвиток авіації постійно актуалізує доволі давно зроблене, уславленим авіаконструктором А. Туполєвим зауваження стосовно того, що швидкість змін в авіації часто визначається днями, а інколи, навіть, і годинами [2]. Пов'язані з її використанням кардинальні зміни різних аспектів соціальної та інших сфер життя суспільства є свідченням того, що авіація стає не лише економічною категорією, але і умовою розвитку як сучасної цивілізації в цілому, так і майбутнього українського суспільства, визначення перспектив його розвитку.

Україна, за свідченнями авторитетних авіаційних фахівців, по праву входить до когорти авіаційних країн. Вона дала світу багато відомих вчених, авіаконструкторів, інженерів та організаторів авіаційної галузі, які збагатили людство важливими науковими теоріями, передовими технологічними розробками, унікальними зразками авіаційної техніки. В сучасних умовах

українське суспільство шукає шляхи відродження могутності національного авіаційного комплексу, забезпечення його відповідності вимогам часу. Нинішній стан вітчизняної авіації, рівень і темпи її розвитку, взаємозв'язок з соціальним розвитком суспільства обумовлюють необхідність соціологічного аналізу феномену авіації у житті нашої країни.

Соціологічний аналіз проблем суспільства базується на особливій точці зору, яку часто називають «соціологічним підходом» [6]. Суть цього підходу розкрив американський соціолог П. Бергер, назвавши чотири його основоположні принципи:

По-перше, необхідність бачити загальне в особливому, тобто фіксувати здатність суспільства визначати думки, почуття та дії індивідів;

По-друге, вміння бачити незвичне у банальному, що означає відмову від шаблонної думки, що поведінка людини обумовлюється лише її рішеннями;

По-третє, дотримуватися умови розглядати індивідуальність у соціальному контексті, зясовуючи вплив рівня соціальної інтеграції на поведінку індивідів;

По-четверте, враховувати глобальні зв'язки конкретного суспільства у світі.

Соціальний феномен авіації наприкінці XX століття формується в особливих соціальних реаліях, які зазнають впливу гуманістичних начал та науково-раціонального пізнання світу. Змінюються форми соціального життя, стилі діяльності, способи світосприйняття людини. Результати цього відображаються на зростанні кількості літальних апаратів різноманітного функціонального призначення, розширенні спектру застосування авіації. Паралельно відбувається формування певних цінностей, які формують якісний компонент створення та експлуатації авіаційної техніки. Наукові досягнення, значні матеріальні та фінансові ресурси спрямовуються на розробку, створення і експлуатацію авіаційно-технічної бази, адже авіація як важливий компонент соціального простору суспільства зобов'язана відповідати таким якісним і кількісним параметрам, які визначаються сучасним станом певного суспільства. Загалом, якісний зміст авіації передбачає створення літальних апаратів, здатних задовольнити матеріальні та соціальні потреби особистості, що передбачають: життєздатність літального апарата, безпеку польотів, комфорт користувачів, ефективність сфери обслуговування, вплив на навколишнє середовище. Це досягається завдяки формуванню вимог до особистості, залученої до процесу створення та експлуатації авіаційної техніки.

Авіація як соціальний феномен, на наш погляд, досить комплексно проявляється через визначення особливості її діяльності у певних сферах взаємодії з суспільством:

1. У сфері державотворення авіація виступає фактором суттєвого підвищення могутності суспільства через сприяння досягненню владою визначених соціальних, політичних, економічних та військових цілей.

2. У сфері соціальних відносин авіація стала засобом вирішення цілого ряду протиріч між окремими індивідами та соціальними групами, а також державами та їхніми коаліціями завдяки посиленню мобільності політичного, дипломатичного, релігійного та інших видів необхідного впливу.

3. У сфері екології та захисту довкілля авіація ставить перед людиною

та суспільством вимоги замислитись про рівень відповідальності щодо використання та розвитку певних типів авіаційної техніки та принципів авіаційної діяльності в умовах нових соціальних та соціально-екологічних реалій.

4. Стосовно сфери науки, економіки та якості життя розвиток авіації корегує не лише волю політиків та державних діячів, але і творчу енергію вчених, виробничі потужності промисловців та підприємців тим самим обумовлюючи рівень життя певних країн та народів. Авіаційна промисловість та експлуатація авіаційної техніки не лише стимулюють науковий і технологічний прогрес, але і забезпечують роботою і засобами існування десятки мільйонів людей на всій планеті.

5. Розглядаючи авіацію як соціальний феномен українського суспільства, ми маємо всі підстави стверджувати, що тут наявний безпосередній зв'язок зі сферою духовного життя суспільства, де серед іншого формуються соціальні норми, які дають змогу проводити багатоаспектну оцінку стану авіації в країні та перспектив її розвитку.

Адже попри всі труднощі свого розвитку сучасна авіація України – це цілий світ, що увібрав величезний масив наукових, технічних, духовних та соціальних компонентів. Це, передусім, багатотисячна спільність людей, що включає конструкторів, випробовувачів, інженерів, техніків, пілотів, представників різноманітних служб забезпечення, а також величезна кількість прихильників авіації. Цей світ має свої потреби, інтереси та закони, логіку виникнення, розвитку і вдосконалення, керується певними соціальними нормами та цінностями. Тому аналіз авіації як соціального феномену виходить з того, що це – елемент соціальної структури суспільства тому передбачає виділення основних статусних ознак людей, об'єднаних світом авіації (світом соціальних відносин і соціальної дії), з точки зору реального поділу суспільства на спільності, класи, верстви і групи та визначення показників рівня соціальної стратифікації індивідів включених у функціонування авіаційного комплексу України.

Як відомо, концепції соціальної стратифікації базуються на, положенні, що страта (від латинського "statum" – шар), це соціальна група, що може бути реально емпірично зафіксована як спільність тому що об'єднує людей на загальних для них позиціях або спільній справі., Це призводить до конституювання даної спільності в соціальній структурі суспільства і протиставлення, у разі потреби, іншим соціальним спільностям .

Страта виділяє соціальну диференціацію за сукупністю соціальних, передусім ціннісних ознак. Такі поняття, як "престиж", "статус", "ранг" мають чільне значення в аналізі стратифікації Згідно концепцій соціологів М. Вебера, П. Сорокіна, Р. Дорендорфа, Е. Гіденса, Л. Уорнера Т. Заславської особливе значення для стратифікації має змістовно-культурний рівень життя, , що виражається в престижі, способі життя, обов'язки влади, самооцінці особистістю своєї соціальної позиції, визнанні заслуг і, як наслідок цього – в авторитеті.

Виходячи з даної методології, аналіз соціальної стратифікації авіаційної компоненти в українському суспільстві доцільно на таких показниках, як ієрархічне розташування певних категорій авіаційного персоналу: за рівнем доходів; за критеріями способу і стилю життя індивідів; за політичною і економічною значимістю діяльності, а також за рівнем суспільного престижу.

Спираючись на основи теоретичного аналізу соціальної стратифікації, стратифікованість авіаційної складової (тобто, індивідів, включених до її функціонування) у соціально-ієрархічній структурі суспільства важливо розглядати, як взаємодію двох основних чинників: соціальної системи (процесів соціальної диференціації, які відбуваються в українському суспільстві) з одного боку, і домінуючих у суспільстві соціальних потреб, цінностей та норм з іншого.

Аналіз авіації як соціального феномену в соціальному осмисленні зв'язку авіації з державною політикою та економікою, соціальною та духовною сферами підтверджує необхідність зміцнення її положення в політичному, економічному і військовому аспектах діяльності української держави. Це потребує посилення акценту на місце авіації в системі суспільного розподілу праці завдяки передовим науково-технічним розробкам, впроваджувані інновацій, як основної умови розвитку, а також використанні високих технологій, що дають змогу залучати найбільш кваліфікованих фахівців усіх рівнів і рангів. Важливою соціальною вимогою залишається забезпечення високого ступеню відповідальності при експлуатації авіаційної техніки як на етапах конструювання та створення, так і в процесі функціонального використання льотним та льотно-технічним складом, що може відобразитись в системі матеріальних та моральних оцінок – винагород.

Як відомо, М. Вебер, крім економічного (відношення до власності і рівня доходу) виводить такий критерій соціальної стратифікації, як соціальний престиж, іншими словами, оцінка соціальної позиції дається професійній діяльності індивідів у галузі авіації [3]. Історія вітчизняної авіації, з перших кроків свого становлення, включаючи номенклатурну форму радянської стратифікації і умов сучасного постіндустріального суспільства яскраво ілюструє значимість, елітарність, привабливість авіаційно-професійної діяльності людей. Досягнення вітчизняної авіації здобули високий авторитет і заслужену повагу в суспільстві, наслідком чого є стійкий стереотип носія авіаційної форми, що відбивається в суспільній свідомості українців (не проводячи відмінностей між льотними спеціальностями), як зразок героїзму, мужності, самовідданості, принципів обов'язку і честі, відповідальності, фізичної досконалості, еталоном високих моральних і моральних якостей, що володіє особливими унікальними здібностями і талантом-умінням літати, є символом, що вселяє людині гордість за свою країну і народ.

Список літератури

1. Адорно Т. О технике и гуманизме. Философия техники в ФРГ. – М, 1989. – 275с.
2. Арлазоров М. Конструкторы. – М., 1975. – 371 с.
3. Вебер М. Избранные произведения. – М., 1991. – 646 с.
4. Волков Г. Истоки и горизонты прогресса: Социологические проблемы развития науки и техники. – М., 1976. – 340 с.
5. Галлай М. Третье измерение. – М., 1971. – 331 с.
6. Масионис Дж. Социология. СПб, 2004. – 760 с.

О.М. Сідоркіна, к.філос. н., доц.,
О.П.Скиба, к.філос.н., доц., І.П.Скиба, зав. лаб.
(Національний авіаційний університет, Україна, м. Київ)

ІНФОРМАЦІЙНО-КОМУНІКАТИВНІ СИСТЕМИ В АВІАЦІЇ: ФІЛОСОФСЬКИЙ АНАЛІЗ

У статті проведений філософський аналіз засобів зв'язку, навігації та інформаційно-комунікативних систем в авіації та їх ролі в підвищенні безпеки авіаційних польотів.

В останні роки виникає безпрецедентна можливість розширення комунікативного простору за допомогою новітніх інформаційних засобів. Інформаційно-технічні засоби передачі інформації, як інноваційна форма комунікації змінюють форми взаємовідносині схеми соціальної взаємозалежності, а також кожен аспект нашого особистого життя. Безмежне розширення доступу до інформаційної реальності дозволяє охарактеризувати цей процес як інтелектуальну, «інформаційно-комунікативну революцію» [7].

Як відомо, обмін інформацією при спілкуванні дозволяє досягати взаєморозуміння, тому суспільне життя більшою мірою залежить від характеру засобів, за допомогою яких люди підтримують між собою зв'язок, ніж від змісту їх повідомлень... Не знаючи дії засобів комунікацій неможливо зрозуміти суспільні і культурні зміни. Електронний зв'язок знищив панування "простору" і "часу" і втягнув нас в турботи всіх інших людей. Він перевів діалог на глобальні масштаби, що поклало кінець соціальній, економічній і політичній ізоляції [5,с.341-342]. «Інформаційно-комунікативна революція» не могла не торкнутися такої розвинутої галузі як авіація. Адже, якщо раніше процес взаємодії людини з повітряним судном забезпечувався з боку пілотів простими руховими реакціями, то сьогодні, внаслідок постійного ускладнення авіаційної техніки, пілотові доводиться працювати зі складною інформаційною системою. На його професійну діяльність зростає вплив інтелектуальних, індивідуально-психологічних якостей решти екіпажу та спеціалістів наземних служб. Крім того, успіхи інженерної і соціальної психології, а також соціальної філософії, в галузях дослідження характеру взаємодії пілотів, диспетчерів, операторів з технічними пристроями, оточуючим середовищем і з іншими спеціалістами по спільній діяльності, свідчать про необхідність врахування соціального і комунікативного аспектів при дослідженні авіаційних пригод. Підтвердження цієї думки, отримуємо, пригадуючи визначення прийняте ІКАО, згідно з яким «людський фактор – це наука про людей в тих обставинах, в яких вони живуть і працюють, про їх взаємодію з машинами, процедурами і оточуючими обставинами, а також про взаємодію людей між собою» [8].

В авіаційній галузі поняття «людський фактор» включає велику кількість елементів, пов'язаних із поведінкою людини, її працездатністю, способами прийняття рішень, пізнавальними процесами, правильною роботою

технічних пристроїв, навігаційного обладнання, удосконаленням навчання персоналу. Тобто, це наука про людей, які живуть і працюють у певних умовах, про їхню взаємодію з машинами, процедурами та навколишнім середовищем, а також про взаємодію людей між собою [3, с.9-10]. Зрозуміло, що від взаєморозуміння членів екіпажу, від уміння користуватися засобами комунікації і наявності зв'язку з диспетчерами в останню чергу залежить успіх пілотів у врегулюванні надзвичайної ситуації. Крім того, складність та багатогранність людського фактора вимагає більш широкого погляду на людину як соціальну особистість, що передбачає врахування соціокультурного, або комплексного гуманітарного підґрунтя (необхідність дослідити все, що є незв'язною множиною у філософському аналізі взаємодії людини і технічних пристроїв в ергастичних комплексах [6, с.31]). Тому науково-технічний прогрес у авіації вимагає наявності контингенту фахівців, що відповідають вимогам, які висуває сучасна авіаційна техніка. Ці спеціалісти повинні бути здатними протягом всієї професійної діяльності уміти сприймати нові знання, постійно підвищувати свою кваліфікацію, швидко пристосовуватися до мінливості середовища і нових технічних засобів і т.д.

Від неявино присутніх у процесі професійного спілкування соціально-психологічних чинників залежать особливості міжособистісних механізмів взаємодії, які є «... засобом, який забезпечує інтеграцію індивідуальних дій в спільній груповій діяльності і спілкуванні. Без розуміння партнера, його намірів, смислів, планів, інтенцій... цілеспрямована спільна діяльність, міжособистісне спілкування просто неможливі» [1, с.223-224]. Отже, можна погодитися з Л.Флемом, який відмічає, що добре організований колектив – це носій знань, обсяг яких переважає можливості окремої людини [11, с.54]. Це свідчить про зростання ролі комунікацій між членами колективу: між членами екіпажу, між екіпажем повітряного судна і наземними службами.

Серед засобів комунікації в авіації слід виділити радіотехнічні засоби зв'язку, що є двосторонніми. Фактично, авіаційний повітряний (рухомий) взаємозв'язок є єдиним засобом зв'язку диспетчерських центрів з екіпажами повітряних суден і між екіпажами, що знаходяться у польоті. Технічні засоби радіозв'язку призначені для передачі і прийому телефонних повідомлень і даних по каналах авіаційної рухомої і фіксованої служб зв'язку цивільної авіації. Досягнення високої системи польотів забезпечується наявністю неперервного і надійного радіозв'язку екіпажів повітряних суден з наземними центрами управління повітряним рухом на всіх етапах польотів і зв'язку цих центрів з радіотехнічними системами забезпечення польотів [9].

Важливим елементом забезпечення безпеки польотів є вдосконалення систем авіаційного радіозв'язку на повітряному транспорті. Для здійснення радіотехнічного забезпечення польотів літаків і радіозв'язку з ними виділяються спеціальні радіочастоти. Повітряне судно, що має засоби радіозв'язку і відповідний орган управління польотами зобов'язані підтримувати між собою радіозв'язок. Так, за їх допомогою екіпаж літака передає повідомлення про хід польоту, про метеоумови, надзвичайні випадки і т.д. В свою чергу диспетчери повідомляють екіпажу дані про погоду, про атмосферний тиск, здійснюють радіолокаційний контроль, дозволяють чи

заборонять здійснення маневрів. Вказівки диспетчера обов'язкові для виконання екіпажем. Для об'єктивного контролю і розслідувань авіаційних пригод, в усіх аеропортах цивільної авіації і в автоматизованих системах управління повітряним рухом, ведеться реєстрація мовних переговорів повітряного і наземного зв'язку. У перспективі передбачається використання наземних і бортових супутникових засобів комунікації і багатофункціональних космічних систем. Використання перспективної авіоніки, що основана на супутникових технологіях для зв'язку, навігації, управління і організації повітряного руху дозволить підвищити рівень авіаційної безпеки у кілька разів[4]. Як бачимо, вплив комунікативних засобів на безпеку польотів є очевидним. Адже, комунікативний чинник – це здатність до співпраці і взаємодії в колективі, відповідальність, ініціативність, система життєвих цінностей. Усі повідомлення повинні бути чіткими, зрозумілими і недвозначними. Члени екіпажу, диспетчери і пілоти, повинні розуміти одне одного з півслова, адже їх взаємодія, інтуїція, уміння вирішувати конфліктні ситуації можуть зберегти багато життів. І навпаки, культурні відмінності, мовний бар'єр, неухважність, перевтома, стрес і т.д. можуть призвести до фатальних наслідків. Тому, деякі учені пропонують розглядати професійну надійність пілота через призму авіаційної системи, кожного її компонента, для якого характерні свої специфічні особливості. При цьому, наголошується увага на одній з найважливіших особливостей професії пілота, а саме на тому, що діяльність пілота в штатній ситуації і в надзвичайних випадках польоту за своїм механізмом є двома різними видами діяльності. Оскільки, у «...позаштатній ситуації потрібні не стереотипи, а нові форми реакції»[10]. Розрахунок на те, що сам по собі досвід роботи пілота, дозволить пілоту успішно впоратися в складних умовах польоту стає мало обґрунтованим.

Розвиток авіаційної техніки супроводжується зростанням кількості інтерпретативних ланок. Зростає залежність спостереження від особистісних особливостей спостерігача і здійснюваних ним інтерпретативних процедур, що певною мірою є суб'єктивними. Тому, ускладнення управління сучасними повітряними суднами, вимагає від людини-оператора наявності певних особистісно-психологічних якостей, уміння швидко переробляти великий об'єм інформації, приймати рішення і втілювати його в життя в короткий проміжок часу. Отже, як це не дивно, поява новітніх інформаційно-комунікативних засобів є рівнозначною зростанню їх опосередкованості особистісними факторами. Адже, як наслідок, результат спостереження має мало спільного з фотографічним відображенням спостережуваних об'єктів, а несе на собі відбиток самовираження суб'єктів пізнання.

Висновки

Авіаційний транспорт починає відігравати усе більшу роль у системі пасажирських і транспортних перевезень світу. Одночасно із підвищенням технічних можливостей здійснення польотів, ускладненням систем управління літаками і появою новітніх засобів комунікації, збільшується ризик небезпечних аварійних ситуацій. Це вимагає подальшої розробки заходів безпеки на авіаційному транспорті і нових підходів до підготовки фахівців

наземного керування польотами та екіпажів повітряних суден. В підвищенні рівня авіаційної безпеки, крім рівня професійної підготовки спеціалістів, об'єму загальних і спеціальних знань, також мають значення індивідуально-психологічні і соціальні чинники. Новітні інформаційно-комунікативні технології і супутникові системи авіаційного зв'язку якісно видозмінюють весь процес професійної діяльності пілотів, змінюють механізм взаємодії машини і людини. Втім є небезпека забувати, що хоча жоден комп'ютер не може замінити людину.

Список літератури

1. Агеев В.С. Межгрупповое взаимодействие: социально-психологические проблемы / Агеев В.С. – М.: Моск. ун-т, 1990. – 240с.
2. Гандер Д.В. Личностно-ориентированный подход в психологическом обеспечении авиационной безопасности/ Д.В. Гандер // Проблемы безопасности полетов. – 2012. – №5. – С.36-39.
3. Дмитрієв С.О. Людський фактор при технічному обслуговуванні авіаційної техніки /С.О.Дмитрієв, В.І. Бурлаков, Р.М.Салишев, Ю.П.Пучков, О.В. Попов– К.: НАУ, 2011. – 184 с.
4. Новиков В.А. Безопасность полетов авиации обеспечивают спутники связи и навигации // [Режим доступа]: <http://www.tssonline.ru>
5. Маклюен М. Средство само есть содержание/ М.Маклюен// Информационное общество– М.:Издательство АСТ, 2004. – С.341-349.
6. Плотников Н.И. Исследование состоятельности концепции «человеческого фактора»/Н.И. Плотников // Всесоюзный институт научной и технической информации. – М.: 2008. – № 11. – С.27-35.
7. Пространства жизни субъекта: Единство и многомерность субъектнообразующей социальной эволюции / [Отв. ред. Э.В.Сайко] – М.: Наука, 2004.–608с.
8. Руководство по обучению в области человеческого фактора.(Дос.9683-AN/950). – Издание первое. – Канада, Монреаль, ICAO, 1998. – 333с.
9. Силяков В.А. Системы авиационной радиосвязи /В.А.Силяков, В.Н.Красюк– [Режим доступа]: <http://window.edu.ru>
10. Фигарова Ш.А., Фигаров А.А. Человеческий фактор в авиации и безопасность полетов–[Режим доступа]: <http://medicport.ru>
11. Флек Л. Возникновение и развития научного факта: Введение в теорию стиля мышления и мыслительного коллектива / Флек Л. – М.: Доминтelleктуальной книги, 1999. – 220с.

ПРОБЛЕМИ СУЧАСНОЇ ОСВІТИ У ФОРМУВАННІ ЛЮДИНОВИМІРНОСТІ АВІАЦІЙНОГО СЕРВІСУ

Розглянуто проблему фундаменталізації освіти у вищих технічних закладах та її вплив на формування людиновимірності авіаційного сервісу.

Проблема людиновимірності різноманітних галузей людського існування, авіації в тому числі, стала більш актуальною на початку ХХІ століття, в зв'язку з переважання людської свідомості потужним потоком інформації різного плану і гатунку, що викликає багато питань до сучасної освіти і вимагає невідкладного їх вирішення. Неспроможність деяких людей обирати серед величезного об'єму наданої в електронних мережах інформації, приводить, як показав досвід, до психічних розладів і нервових зривів.

Найнебезпечніша з криз – освітня і вона вже заявила про себе на світовому рівні. Виняткова її небезпека полягає в тому, що вона стає причиною всіх інших загальнолюдських криз на фоні інформаційного суспільства ХХІ століття, в якому на передній план виходить ринок послуг і головною цінністю стає інформація. Безумовно вносяться корективи в освітній простір людини. Водночас виникає спокуса економічного сектору держави виправдати через освіту потребу виховання такої людини, яка б погодилася з усіма віртуальними, «потрібними і необхідними» проектами на її благо. Так, трансформуючись під впливом глобалізаційних та інформаційних технологій, система освіти набуває нових контурів, щоправда, далеко не однозначних як у контексті сьогодення, так і в більш віддаленій перспективі для України.

У контексті означеної проблематики спробуємо визначити проблеми сучасної освіти у формуванні людиновимірності авіаційного сервісу. А також розглянемо, які вимоги ставити до освіти людини у ХХІ столітті, щоб вона не втратила свого магістрального призначення – бути відповідальною особистістю. Для цього проаналізуємо основну освітню проблему фундаменталізації освіти і стан авіаційних послуг на теренах сучасного українського суспільства.

За останні десять років, провідними вченими світу, все чіткіше прописуються тенденції визначення основних рис постіндустріального розвитку світової співдружності і нового технологічного способу виробництва. На передній план такого переліку виходить гуманізація техніки, що проявляється як у структурі, так і в характері її використання. Також підкреслюється тенденція підвищення наукоємкості виробництва, пріоритетність високотехнологічних, що використовують досягнення фундаментальної науки, технічних систем. До цього додається мініятуріалізація техніки та децентрація виробництва, що запрограмовано на швидку реакцію в зв'язку з швидкоплинними змінами технологій і попиту на продукцію. Однією з магістральних рис також є і екологізація виробництва з жорсткими екологічними стандартами, використання безвідходних або

маловідходних технологій, комплексне використання природної сировини і її заміна на синтетичну. Важливою рисою також є й одночасна локалізація та інтернаціоналізація виробництва на основі локальних технологічних систем, обміну готовою продукцією, підсилення інтегративних зв'язків між регіонами і країнами, зорієнтованих на задоволення попиту, що в свою чергу, збільшує рушійність населення і можливість працювати спеціалістам в різних регіонах країни.

Все це формує нові вимоги до системи сучасної освіти, коли велика увага приділяється підсиленню її гуманітарної і фундаментальної складовим. Таким чином, підвищується увага до процесів фундаменталізації та гуманізації вищої освіти, зростає необхідність інтеграції фундаментального і гуманітарного спеціального знання, яке б змогло забезпечити всебічне бачення фахівцем своєї професійної діяльності у контексті тих змін, які передбачаються ближчим часом у соціумі та технологіях.

На сьогодні, такі наукові галузі як: мікроелектроніка, інформатика і біотехнології – стали ядром постіндустріального технологічного способу виробництва. Між тим, усі досягнення в цих галузях науки повинні базуватися на новому типі мислення сучасної людини, що зорієнтоване на загальнолюдські цінності. Оскільки в усі часи існування людства, пріоритетним у його розвитку був не стільки матеріальний аспект, скільки духовний. Матеріальне виробництво, розподіл і споживання матеріальних благ передбачалося проводити дотримуючись моральних норм і загальнолюдських цінностей, ігнорування якими призводило і призводить до негараздів різного рівня – терористичних актів, війни, голодоморів, епідемій тощо. На сьогодні ці негаразди проявляють себе і в знищенні навколишнього середовища, екологічний катастрофі. Відчуваючи себе безмежно всемогутнім, людство вмикає «механізм самознищення». Отже, тільки за умов орієнтації особистості на загальнолюдські цінності, людина може захистити себе від негативних наслідків процесу технологізації, інакше, за І. Кантом, «ідеал заявляється як мета, заради якого усі засоби будуть виправданими» [1, с. 471].

Для виховання повноцінної багатовимірної творчої особистості, у вищому навчальному закладі повинні оптимально співвідноситися фундаментальні, гуманітарні та професійні блоки дисциплін, їх взаємопроникнення на підставі міжпредметних зв'язків, інтегрованих курсів, міждисциплінарних форм контролю, які б забезпечили формування цілісної свідомості на основі системного знання.

Найважливішим завданням вищої школи завжди лишається підготовка висококваліфікованого фахівця, але за умов відсутності фундаменталізації освіти це завдання так і лишатиметься не виконаним в повній мірі.

Аналізуючи реальний стан української освіти, слід зауважити на те, що реформатори освіти в нашій державі, схоже заплуталися самі і заплутали суспільство. Це вилилося в незрозумілому і неадекватному втілення Болонської угоди у всіх навчальних закладах. Сьогодні вже мало хто розуміє, що вони намагалися зробити для свого народу. І на фоні освітньої світової кризи, це є проблемним не тільки для нашої держави.

НТП перетворив фундаментальні науки в безпосередню, постійно діючу й найбільш ефективну рушійну силу виробництва, що відноситься не тільки до найновіших наукоємних технологій, а й до будь-якого сучасного виробництва, в тому числі й авіаційного. Результат фундаментальних наукових досліджень забезпечує високий темп розвитку виробництва, виникнення нових галузей техніки, насичує виробництво засобами вимірювання, контролю та моделювання, які раніше були тільки у спеціальних лабораторіях, а також залучає до виробництва нові галузі наукового знання: квантову механіку, лазерну і плазмову фізику і т.д. Багато фундаментальних теорій починають використовуватися для практичних цілей, трансформуючись у інженерні теорії. Конкурентоспроможність найбільш успішних у світі фірм значною мірою забезпечуються фундаментальними розробками в дослідницьких лабораторіях при фірмах та провідних університетах. Все більше фундаментальних досліджень початково передбачають вихід на конкретно прикладні та комерційні цілі.

Фундаментальна освіта завжди ефективно сприяє формуванню творчого інженерного мислення, ясного усвідомлення місця своєї професії в системі загальнолюдського знання і практики. А якщо вищий навчальний заклад не привчить своїх студентів освоювати досягнення фундаментальних наук і творчо використовувати їх в інженерній діяльності, то він не зможе забезпечити їм конкурентоспроможність на сучасному ринку праці. Отже, починаючи з першого курсу навчання у вищому навчальному закладі повинно культивуватися серед студентів прагнення до освоєння фундаментального знання.

Сучасне природознавство, яке сформувалося за останні 20-30 років, вибудувало і теоретично обґрунтувало, а ще й більшою мірою емпірично довело, модель Всесвіту з потужними передбачувальними характеристиками [2]. Це надало сучасній людині більш чіткого бачення світу та своєї ролі і місця в ньому. «Цивілізація, яку ми називаємо сучасною, техногенного типу – це особливий тип цивілізаційного розвитку. На відміну від традиціоналістського типу, вирішальну роль в ньому відіграє науково-технічний прогрес. Наука забезпечує не лише технологічні прориви, що змінюють соціальне життя. Виборовши право на світоглядний статус, вона пропонує свою картину світу як фундамент світогляду. Ця картина світу втілюється у масову свідомість в процесі навчання і виховання» – підкреслює В.С. Стюпін [3]. Побудована ж за допомогою цієї моделі картина світу, викорінила недоліки попередніх моделювань і продовжує вдосконалюватися. Керуючись космологічним принципом єдності всього живого і мислення, вона створила наукову базу для високої моралі і, в результаті, стала невід'ємною частиною загальнолюдської культури, підсиливши зв'язок між різноманітними галузями науки і культури в межах сучасної цивілізації. Саме це й є підставою для посилення взаємозв'язку між гуманітарною і науковою складовими вищої технічної освіти. На такій основі викладачі вищих навчальних закладів будуть спроможними сформувати у своїх студентів високі особистісні якості, що на сьогодні є вкрай необхідними для плідної професійної діяльності молодого фахівця в сучасних умовах.

Ідея єдності світу, що проявляється у всезагальності зв'язків неживого, живого і духовного – є вихідним теоретичним положенням фундаментальної освіти. Ця ідея також проявляється в єдності культурної, наукової і практичної сфер нашої цивілізації і, як наслідок, в органічному взаємозв'язку природничих, гуманітарних та технічних наук. Саме це повинно бути відображено в навчальних планах, програмах, моделях спеціалістів, підручниках та організації всього навчального процесу в цілому. Відповідно, виникає потреба у формуванні нової моделі освіти в вищому технічному університеті, яка ґрунтується на засадах переосмислення взаємозв'язку фундаментальної і технічної складової, формування багаторівневої інтеграції технічного і гуманітарного знання.

До числа фундаментальних наук входять як природничі науки, так і філософія, математика, інформатика, без яких не можна глибоко переосмислити знання про природу і людину в ній. За допомогою фундаментальних наук людина пізнає природу, тоді як прикладні науки створюють щось нове, базуючись виключно на фундаментальних законах природи.

Оскільки більша частина прикладних наук сформувалася і розвивається на основі використання законів природи, то фундаментальну складову мають практично всі інженерні дисципліни. Те ж саме можна сказати й про гуманітарні науки. Тому в процес фундаменталізації повинні бути залучені всі дисципліни які вивчають студенти впродовж навчання у вищому навчальному закладі.

Висновок

Розвиток освіти є такою потребою, без задоволення якої українське суспільство не має майбутнього. Особливу увагу на сьогодні необхідно приділити фундаменталізації освіти, що передбачає її постійне збагачення досягненнями фундаментальних наук і забезпечить людиновимірний підхід у всіх сферах людського існування та сприятиме вдосконаленню сфери послуг, в тому числі й авіаційних.

Список літератури

1. Кант И. Критика практического разума. /Соч. В 8 т., – Т. 4, – М.: ЧОРО, 1994. – С. 471.
2. Стёпин В. Теоретическое знание. – М.: 2000. – 460 с.
3. Стёпин В. Наука и лженаука /Науковедение. – № 1. – 2000.
<http://vivovoco.rsl.ru/vv/journal/scilog/stepini.htm>

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ СОЦІАЛЬНО-ПРОФЕСІЙНОЇ КОМПЕТЕНТНОСТІ СТУДЕНТІВ ВИЩИХ ТЕХНІЧНИХ НАВЧАЛЬНИХ ЗАКЛАДІВ

Розглядаються сучасні теоретичні підходи формування соціально-професійної компетентності студентів вищих технічних навчальних закладів.

Аналізуються позитивні та негативні тенденції професійної підготовки сучасного фахівця технічної галузі, характеризуються резерви для визначення стратегії формування соціально-професійної компетентності студентів вищого технічного навчального закладу.

На сучасному етапі розвитку суспільства, ключовим ресурсом економічного розвитку держави стає інтелектуально-освітній потенціал, який є джерелом розвитку технічної галузі країни. Тому професійна підготовка висококваліфікованих фахівців у вищих технічних навчальних закладах набуває стратегічного значення, і перетворюється у головний засіб забезпечення конкурентноздатності вітчизняної економіки. На світовому ринку праці конкурентноздатність фахівця технічної сфери підтримується не лише професійною компетентністю, але й соціальними навичками, гнучкістю поведінки та високою соціальною активністю. Для цього необхідна орієнтація системи вищої технічної освіти на розвиток особистісних якостей майбутніх фахівців, яка буде сприяти подальшому професійному становленню випускників вищих технічних навчальних закладів. Одним із головних завдань сучасної освіти є підготовка компетентної людини, яка повинна розуміти складну динаміку процесів соціального і природного розвитку, впливати на них, орієнтуватися у всіх сферах соціального життя, і разом з тим, уміти оцінювати власні можливості, передбачати власні досягнення, брати на себе відповідальність.

Постійні зміни у суспільстві, нештатні ситуації, великі обсяги інформації, непередбачуваність соціально-економічного життя, взаємовідносини між людьми вимагають побудувати процес формування особистості фахівця таким чином, щоб він був здатен жити в такому соціальному середовищі, успішно вирішуючи як професійні так і особистісно-значимі завдання. Майбутній фахівець має бути гнучким, динамічним, здатним постійно змінюватися відповідно до сучасних вимог які висуває життя до професії.

В останнє десятиріччя у всьому світі вимоги до результату вищої професійної освіти формуються виключно в категорії компетенції /компетентності. Але виникає питання, як процес формування компетентності співвідноситься з загальною культурою майбутнього фахівця? Так, зокрема, відома російська дослідниця І.Зимня підкреслює, що загальна культура людини – соціально-детермінований спосіб життєдіяльності людини, соціально-професійна компетентність це проекція цього способу на визначену

сферу діяльності. Таким чином, соціально-професійна компетентність – це сформована на основі загальної культури людини якість, яка забезпечує можливість вирішення типових та позаздатних соціально-професійних завдань.

В теоретичному аспекті проблема формування соціально-професійної компетентності шляхом залучення молоді до вітчизняної та світової культури, пов'язана з виконанням вимог і правил педагогічного принципу культуровідповідності, що передбачає максимальне використання у вихованні та навчанні культури того соціального середовища де знаходиться вищий навчальний заклад.

SWOT-аналіз позитивних та негативних тенденцій професійної підготовки сучасного фахівця технічної галузі допоміг виявити резерви для визначення стратегії формування соціально-професійної компетентності студентів вищого технічного навчального закладу.

Сильною стороною виступають:

- практична спрямованість спеціальності;
- формування інтегрованих професійно важливих якостей.

Слабкими сторонами виступають:

- неоптимальне співвідношення між технічними та гуманітарними циклами дисциплін, недостатньо сформована у випускників соціально-професійна компетентність;
- відсутність активного застосування сучасних педагогічних технологій в навчальному процесі;
- професійна підготовка інженера без врахування принципу культуровідповідності;
- низька мотивація до професійної діяльності майбутніх фахівців;
- слабкі міжпредметні зв'язки, та різномірні концептуальні підходи до організації навчального процесу інститутами, кафедрами, викладачами одного вищого навчального закладу;
- проблеми пов'язані з розвитком професійної кар'єри.

Можливості:

- отримання престижної спеціальності;
- наявність вільних робочих місць на ринку праці;
- стабільна робота;

Загрози:

- низька відповідальність фахівців за власну працю, може призвести до небезпечної ситуації;
- недостатня увага з боку держави, суспільства, роботодавців до формування соціально-професійної компетентності фахівців технічної галузі призводить до збільшення техногенних катастроф, аварій, конфліктних ситуацій на виробництві.

Тому до проектування змісту вищої технічної освіти необхідно підійти з нових позицій, і відповідно до принципу культуровідповідності, створюючи спеціальні педагогічні умови для формування і розвитку соціально-професійної компетентності майбутніх інженерів.

Основні напрями модернізації змісту вищої технічної освіти у відповідності до вимог принципу культури відповідності та соціально-професійної компетентності студентів, на наш погляд, мають бути такими:

- розуміння педагогічного процесу як складової частини культури суспільства, сім'ї, як культурно-історичної цінності минулого, теперішнього, майбутнього;

- планування змісту освіти пріоритетних видів діяльності майбутніх інженерів;

- максимальне використання в змісті освіти сімейної, регіональної, народної, духовної культури;

- формування таких якостей особистості майбутнього інженера, які є потрібними в сучасному соціокультурному середовищі;

- забезпечення єдності національних, міжнародних та глобалізаційних поглядів в освітньому процесі;

- поетапне ускладнення та поступове розгортання змісту навчальної інформації у вищому технічному навчальному закладі;

- відображення у змісті професійної підготовки інженера взаємозв'язків теорії та практики;

- спрямованість змісту професійної підготовки на інтегративні процеси, взаємозв'язок соціальних, гуманітарних та фундаментальних дисциплін;

- оволодіння навичками культурної самоосвіти, самовиховання та саморозвитку, установка на збереження та створення нових культурних цінностей;

- введення в зміст навчання матеріалу, що сприяє розвитку творчої та дослідницької діяльності;

- забезпечення гнучкості та варіативності змісту освіти у відповідності з динамікою суспільних потреб та індивідуальними здібностями майбутніх інженерів

Одним із головних факторів, на наш погляд, при відборі змісту підготовки фахівців є синтез та діалектичний взаємозв'язок перспектив розвитку системи освіти, виробництва, техніки, праці, кваліфікованих фахівців та культури.

Висновки

На наш погляд, система побудови змісту вищої технічної освіти передбачає співвідношення основ принципу культуровідповідності, із інтегративними конструктами змісту професійної освіти. При цьому результатом внутрішньо особистісної інтеграції стає інтеграція соціально-гуманітарного та професійного знання. Це можливо здійснити при поєднанні внутрішніх зусиль студента та зовнішнього впливу цілеспрямованого навчально-виховного процесу, що завжди пов'язано із усвідомленням майбутнім фахівцем що він є відповідальним за власне навчання. В цьому багатовимірному процесі ключові компетентності виступають в якості центрального тематичного ядра, поєднуючи інтелектуальну та професійно-прикладну складові освітнього процесу. Ключові компетенції інтерпретують

знання, уміння, досвід із соціально-професійною ситуацією (конкретною професійною діяльністю), мають широкий спектр дії і відкривають доступ до виконання загально професійних видів діяльності, забезпечуючи тим самим універсальність фахівця; ключові кваліфікації являють собою комплекс психологічних якостей, здібностей, знань, умінь, та навичок фахівця, які забезпечують ефективне виконання професійних функцій.

Завдяки такій конструкції побудови вищої технічної освіти інтеграція забезпечує сумісність наукових знань з різних галузей не як механічне поєднання суми частин, а як їх органічний взаємозв'язок, який дає новий результат – системну, комплексну і якісну освіту.

ОСВІТА В НАЦІОНАЛЬНОМУ АВІАЦІЙНОМУ УНІВЕРСИТЕТІ: ПОГЛЯД В МАЙБУТНЄ

У статті висвітлюються трансформаційні процеси у системі вітчизняної вищої освіти. Акцентується увага на важливості її модернізації на основі вітчизняних освітніх традицій та з врахуванням передових європейських освітніх напрацювань, які мають перш за все критично оцінюватися з позиції відповідності національним інтересам.

В умовах переходу суспільства до індустріальної інформаційної стадії розвитку освіти відводиться не тільки економічна, а й соціальна і політична роль. Сучасна освіта – це потужний механізм соціальної інтеграції, вирівнювання стартових можливостей громадян. При різкому майновому та соціальному розпорощенні українського суспільства, освіта є єдиним соціальним інструментом, який забезпечує молодому поколінню активну участь у ринковій економіці на рівних правах і умовах. Решта видів соціальної діяльності – охорона здоров'я, соціальне забезпечення, боротьба з бідністю – лише пом'якшують негативні наслідки ринкового господарювання.

Сучасна економіка, яка засновується на нових знаннях, інноваційній діяльності й на нових технологіях, потребує висококваліфікованих випускників загальної і професійної освіти. У зв'язку з цим завдання, які стоять перед науковцями, полягають у забезпеченні переходу від розробки коротко і середньострокових програм розвитку освіти до довгострокового бачення такої моделі освіти, яка може забезпечувати підвищену адаптивність громадян до змін, навчити їх специфічним компетенціям пошуку, оцінки та впровадження інноваційних технологій [1, с. 13].

Формування у молодих людей культури пошуку й оновлення знань, практико-орієнтованих навиків дають підстави для професійного зростання і соціальної самореалізації, забезпечуючи молоді можливість адаптуватися в умовах динамічного розвитку сучасного світу. Масштаби та якість системи освіти України, які характеризують її конкурентоздатність із розвинутими країнами, повинні бути тими імперативами, які визначають соціальну мобільність економічно активного населення. Подібна постановка проблеми у країнах, що претендують на висхідний економічний тренд, вважається загальноприйнятною [2, с. 342]. В Україні інвестиції в освіту глобального інноваційного укладу мають відповідати міжнародній конкуренції на ринку праці й сучасних технологій.

Судити ж про динаміку освітніх процесів і трансформаційних тенденцій у вищій освіті можна на прикладі конкретного ВНЗ. Так, у січні 2013 року було проведено опитування студентів середніх курсів в рамках дослідження навчально-практичної лабораторії «АІСТ» кафедри соціології Гуманітарного інституту НАУ. Опитування охопило всі 12 інститутів закладу

(вибірка – 850 студентів). Її метою була оцінка студентством різних аспектів навчально-освітнього процесу, якості навчання в НАУ, рівня корпоративної культури, соціальної згуртованості та рейтинг викладачів ВНЗ.

Переважає більшість опитаних студентів (сумарно 75%) задоволена якістю освіти в НАУ. Важливим є те, що 73% респондентів влаштовує якість організації навчального процесу. Близько половини опитаних (46%) стверджують, що кадровий склад інституту, де вони навчаються, відповідає вимогам часу. Більше третини (39%) опитаних оцінюють свій рівень практичних знань як достатній, 29% – як малодостатній тому, що практичні знання на середніх курсах ще накопичуються.

Цікавим є розподіл відповідей на питання щодо оцінок студентством інтеграції НАУ в СОП (світовий освітній простір) і збільшення академічної мобільності (як ознака цієї інтеграції).

Менше половини опитаних (43%) переконані, що академічна мобільність збільшилась, але не суттєво. Лише менше чверті опитаних (21%) впевнені, що мобільність суттєво збільшилась. Стільки ж опитаних вагаються з відповіддю, а тих, які стверджують, що «мобільність залишилась на тому ж рівні» всього 12%. З вищезазначеного можна зробити висновок, що ситуація з академічною мобільністю покращилась і мобільність збільшилась, відповідно інтеграція НАУ в світовому освітньому просторі триває як очевидний процес. Однак слід зауважити, що цей процес триває досить повільно і це вочевидь підтверджується розподілом відповіді на наступне запитання щодо досвіду участі у міжнародних конференціях.

Так, слід відзначити, що переважно більшість опитаних жодного разу не брала участь у міжнародних конференціях (86%). Лише 12% опитаних (сумарно) змогли похвалитися участю у таких заходах, однак більшість з них робили це тільки один раз. І хоча опитування стосувалося саме середніх курсів, які не відзначаються високою мобільністю, проте подібна диспозиція є показником недостатнього рівня інтегрованості ВНЗ в міжнародний освітній простір, що відповідно потребує оптимізації ситуації.

Варто відмітити стан задоволеності рівнем інформатизації в НАУ (що є ще однією ознакою інтеграції в СОП). Задоволені рівнем інформатизації виявились лише чверть опитаних студентів. На противагу ним таких, хто вважає, що інформатизованість у вузі є малодостатньою, більше третини (40%). Ще майже третина (32%) зовсім недоволена станом інформатизованості навчального закладу. Така диспозиція відповідей однозначно є свідченням того, що інформатизованість в НАУ залишає бажати кращого і на сьогоднішній день в цілому є незадовільною. Це і не дивно, адже студентство – найбільш інформатизована верства суспільства і освітні технології важко встигати за інноваціями в інформаційній сфері.

Як свідчить дослідження, більше половини опитаних користуються Інтернетом не просто часто, а цілодобово (57%)! Ще третина респондентів робить це до п'яти разів на день. Лише 7% опитаних користуються ним порівняно рідко – більше одного разу на день, а тих, хто користується Інтернетом всього 1 раз на тиждень, відшукалось менше 1 % (7 осіб). Окремо варто зауважити, що наведена інформатизація студентства є підставою для

оптимізації освітніх технологій в цій галузі, а також вимагає від викладачів креативності і жорсткішого контролю за рівнем знань. Такий рівень інформатизованості студентів є цілком закономірним з огляду на розподіл відповідей на наступне питання щодо цілей використання Інтернет-ресурсів.

Цікаво, що більше третини опитаних (37%) використовують Інтернет для навчання, ще приблизно стільки ж – для спілкування (36%), для розваг і відпочинку – трохи більше чверті (26%). Отримана диспозиція даних характерна і для результатів інших досліджень (зокрема останніх досліджень центру Горшеніна і КМІСу). Вочевидь, Інтернет стає невід'ємною частиною студентського життя і основним знаряддям навчання, що саме по собі має ряд суттєвих недоліків, які можуть мати в перспективі серйозні соціальні наслідки.

Показовими є відповіді і щодо майбутнього працевлаштування студентів. Характерно, що половина опитаних планує шукати роботу за кордоном (50%). Менше чверті опитаних (23%) цього не робитимуть і трохи більше чверті (27%) ще не визначилися з цим питанням. Така увага до пошуку роботи за кордоном обумовлюється нестабільністю на вітчизняному ринку праці, занепокоєністю студентами своїм майбутнім, їх недостатньою інформованістю стосовно ринку праці за кордоном, підвищеними вимогами до рівня якості життя тощо.

Більше половини опитаних (68%) висловлюють бажання навчатися за кордоном. Лише 18% зізналися, що не хотіли б цього, а 13% респондентів досі не можуть визначитися з цим питанням. Вочевидь, більшість опитаних були б не проти отримати освіти в інших країнах; а перспективизнайти роботу за спеціальністю викликають у студентів занепокоєння. Сукупність опитаних майже рівномірно поділяється на три частини, які демонструють протилежні позиції. Кількість песимістів рівноцінна кількості оптимістів і тих, хто ще не визначився з відповіддю.

Подібна ситуація ймовірніше за все пов'язана з тим, що хоча на середніх курсах студент починає себе чітко ідентифікувати за обраною спеціальністю, але часто ще не має практичного досвіду роботи за фахом і, відповідно, не здатен себе оцінити об'єктивно. Не в останню чергу песимістичні оцінки обумовлені і кризовою ситуацією на українському ринку праці в сфері кремійних галузей.

Так, трохи більше половини опитаних (57%) висловили бажання виїхати на ПМЖ за кордон. Не залишатимуть батьківщину всього 18% респондентів. Близько чверті студентів з цим питанням не визначились. Вочевидь, серед студентства панує велика невпевненість щодо можливостей успішного працевлаштування і життя в Україні, що не в останню чергу пов'язано з нестабільною економічною ситуацією в державі.

Цікаво, що незважаючи на бажання залишити батьківщину, яке висловили трохи більше половини опитаних, більшість респондентів при цьому (67%) вважають себе патріотами України. 9% студентів зізналися, що патріотами себе не вважають і ще майже чверть респондентів досі не визначились з цим питанням. Означені вище протиріччя і диспозиція даних, при яких майже чверть опитаних не змогли дати чіткі відповіді, свідчать про

низький рівень національної свідомості у молоді, що на загал видається більш ніж загрозливою ситуацією для молоді держави.

Висновки

Завершуючи короткий аналіз, хотілось би зазначити, що населення будь-якої країни пов'язує майбутнє своєї держави, перспективи добробуту співгромадян із життєдіяльністю, розвитком, покращенням якісних характеристик молодих поколінь.

В умовах посилення ролі людини як суб'єкта суспільно-економічного розвитку, висунанням на перший план інтелектуального і діяльнісного потенціалів населення як факторів цивілізаційного поступу саме освітній рівень, освітньо-професійні установки, трудові можливості молоді значною мірою визначають якість людського потенціалу країни наразі і на перспективу. [3, с. 19]. В цьому сенсі освітня система України потребує вдосконалення і модернізації, а інтеграційні процеси світового освітнього простору – оптимізації і прискорення. Ці питання є гостро актуальними і для НАУ, адже майбутнє авіації неможливе без якісної освіти.

Список літератури

1. Кряжев П.В. Болонський процес і нові підходи до реформування освіти / Проблеми освіти: Наук-метод. зб. – К: НМЦ ВО МОН України, 2005. – Вип. 46: Болонський процес в Україні. – Ч. 2. – С. 12 – 17.
2. Зарецька С.Л. Міжнародна складова сучасної вищої освіти / Збірник оглядів: Глобалізація і освіта. – М.: Наука. 2001. – 434с.
3. Добреньков В.І., Кравченко С.А. Соціологія. М.: Прогрес, 2000. – 324 .

ЕТИЧНИЙ АСПЕКТ ПІДГОТОВКИ СУЧАСНИХ ФАХІВЦІВ У ГАЛУЗІ АВІАЦІЇ

*Розглянуто етичний аспект підготовки сучасних фахівців в галузі авіації, що
входить до загального поняття моральності*

Молодість – весна людського життя. Саме в цю пору студенти визначають свій шлях, обирають ту систему цінностей, які будуть нормою і правилами протягом наступних років у житті.

В Національному Авіаційному Університеті за час навчання студентами вивчається комплекс суспільних дисциплін, які виходять на моральне виховання та формування культури фахівців в галузі авіації. Серед таких дисциплін важливе місце займають філософські дисципліни «Естетика» та «Етика» – які вивчають сукупність понять, що входять до загального поняття моральності: совість, честь, добро, справедливість, людяність, взаємоповага тощо. І важливо обрати той шлях по якому пройде по якому пройде людина з роздумами над проблемою буття.

Совість означає усвідомлення моральної відповідальності особи за свою поведінку, яка включає моральну самооцінку, вольовий самоконтроль. Совість не виникає раптово і не зникає безслідно, а поступово формується в процесі моральної діяльності людини. Залежно від самої людини вона може прогресувати або деградувати, але поряд з цим, вона завжди присутня у самосвідомості людини. На основі встановлених, прийнятих у суспільстві норм моралі, загального світогляду людина виробляє власні моральні переконання і керується не тільки усталеними вимогами і нормами, а й своїми внутрішніми переконаннями. Якщо людина не впевнена в своєму обов'язку творити добро, то не відчуває потреби чинити справедливо, тобто не володіє совістю(1).

Гідність – це коли людина оцінює себе як моральну особистість, що має важливе значення для оточення, для суспільства. Повага до самого себе, чи почуття власної гідності – це те, що більш за все підносить людину. Гідність – це потреба позитивної самооцінки своїх вчинків, самоповага, осмислена гордість за себе.

Іноді в цілях завоювання певної репутації людина може створювати певний образ в очах оточуючих, або імідж, що пов'язано з проявом продуманого відповідного стилю поведінки і стосунків. Людське життя безпосередньо пов'язане із спілкуванням. Оволодіти наукою і мистецтвом спілкування прагнуть усі культурні люди. Успіх чи неуспіх у стосунках супроводжує нас від народження до самої смерті. На роботі, крім професійної майстерності, важливе значення для людини має вміння встановлювати і підтримувати добрі стосунки з людьми, у ставленні до друзів, колективу, суспільства в цілому(2). Скількох непотрібних сварок, нарікань, конфліктів можна було б уникнути, якби люди знали і вміли формувати

високу культуру стосунків. Спілкування призначене для того, щоб людина самовизначилася, самовиразилася, самореалізувалася. Саме у спілкуванні людина має можливість дізнатися, хто є та особа, з якою вона спілкується, встановлює стосунки, визначити погляди, почуття, світосприйняття. Але, якщо людина бачить вищу цінність тільки в самій собі, якщо ставить перед собою неблагородні, корисливі цілі, якщо інша людина для неї є тільки засобом для досягнення особистих цілей, то таке спілкування можна назвати тільки аморальним і безкультурним.

Визначення цінності кожної людини виявляється у конкретних вчинках, оцінках, поглядах, міркуваннях, а також у міміці, жестах, умінні виділити позитивні якості і ставити їх вище окремих недоліків.

Не менш важливою цінністю для людини є вихованість її, яка проявляється у зовнішньому вияві моральності кожного з нас. Чуйність, розуміння інтересів інших людей навіть у дрібницях – це основа поведінки вихованої людини. Також важливі прояви зовнішні з боку студента у людських стосунках: поводження з людьми, правила звертання, привітання, вибачення, подяка, поведінка у місцях загального користування, манери. І важливу роль у житті людини відіграє інтелект, адже від нього залежить вибір майбутньої професії та місця людини у суспільстві.

Важливе значення у нас час відіграють знання та навички людини. Одним із основних завдань для студента – це докласти максимум зусиль для оволодіння знаннями обраного фаху, щоб у майбутньому стати висококваліфікованим спеціалістом. Важливо на цьому шляху чітко виокремити свою мету і впевнено крокувати до неї.(3)

Товариськість, дружба і любов виступають і справжньою мірою гуманності, людяності, і типами спілкування, і видами міжособистісних стосунків, і специфічними емоційно-чуттєвими й морально-естетичними смаками, і, врешті-решт, моральними цінностями людини.

Товариські стосунки виникають на основі спільної діяльності і можуть розвиватися навіть за відсутності симпатії товаришів, об'єднують спільні інтереси, і, головне, почуття відповідальності за спільну справу. Характер діяльності людей, безумовно, впливає на тривалість товариських стосунків. Вони міцнішають, коли діяльність буде пов'язана з труднощами, які є і в авіації. Особливої міцності товариським стосункам надає ідейна спільність, однакове розуміння сенсу життя, місця людини в суспільстві.

Товариськості треба вчити, прищеплювати відповідні їй риси, і тоді виникає розуміння тих обов'язків, які покладаються на людину в ході товариських стосунків – поваги до інших, принциповості, нетерпимості до моральних вад, доброзичливості.

Цілком очевидно, що розвиток всебічно гармонійної особистості залежить від формування цілого спектру складових частин: розумового, трудового, естетичного, фізичного, патріотичного, екологічного та морального виховання. Останнє має особливе значення, адже є поняттям багатограним та різноманітним. Саме через моральність, формуються конкретні громадянська та політична мораль, трудова та професійна мораль, мораль побутова та сімейна, мораль дозвілля та споживання тощо.

Формування моральної свідомості особистості, моральних почуттів, звичок здійснюється протягом всього життя. Основні риси формуються у дитячому, підлітковому та юнацькому віці. Пізніше людина не стільки набуває нових якостей, скільки вдосконалює набуті, в тому числі і ті, що пов'язані з недоліками виховання. Тому для морального виховання є важливими поняття самовиховання, самоконтролю, самооцінки, самодисципліни, самовдосконалення.

Особливістю моральності є те, що вона постійно ставить особистість перед вибором, який є добровільним, орієнтованим не на прагматичні, корисливі міркування, а на певну «надзадачу», практична можливість якої не завжди гарантована. Словом, ситуація морального вибору для людини є ситуацією невпевненості і ризику. Оскільки моральний вибір передбачає відмінне знання відповідного морального кодексу, формування моральної свідомості тісно пов'язане з інтелектуальним розвитком особистості. Моральний максималізм, звернений передусім до самого себе, проявляється в тому, що людина не хоче і не може приховати від себе свої ж слабкості. Моральні почуття людини є неоднозначними. Їх умовно можна поділити на дві групи. Перша пов'язана з самоконтролем і самодисципліною, здатністю стримувати себе і підкорятися правилами нормам поведінки. Ці почуття є соромом і провинною, що утримують людину від аморальних вчинків. Друга група моральних почуттів – це позитивні стимули: доброта, симпатія, толерантність, що спрямовують людину на соціально і морально добрі вчинки(4).

Досвід показує, що молодь по – різному розуміє моральні норми. Але, навіть, розуміння всіх моральних понять не дають змоги стверджувати про моральність особистості. На основі моральних понять і суджень повинні формуватися і моральні переконання. Це не просто завдання про моральні норми і їх розуміння, а це те, що усвідомлено особистістю і є керівництвом до дії. Моральні переконання є найбільш досконалим вираженням моральної свідомості людини. Вони характеризують її відношення до суспільства, до людей, до діяльності, до самого себе.

Одна з гострих проблем виховання полягає в тім, що часто самі обставини, вимоги життя прирікають процес виховання на пошуки нових шляхів розвитку. А проблеми формування культури сучасної молоді є самими хворобливими. Представлений в статті матеріал узагальнює досвід мистецтва виховання, показує, у чому виявляється мудрість вихователя. Завдяки вихованню розкриваються кращі сторони людини, його прагнення до досконалості й ідеалу. Моральне виховання повинне бути орієнтоване на майбутнє.

Висновки

Таким чином, виходячи з приведених вище визначень етичних аспектів підготовки сучасних фахівців у галузі авіації, можна зробити висновок про необхідність формування моральної свідомості, моральних почуттів, звичок серед студентської молоді, і важливу роль в цьому займають такі філософські дисципліни як «Етика» та «Естетика».

Список літератури

1. Мовчан В.С. Етика: Навч. посіб. – 3-тє вид., випр. і доп. – К.: Знання, 2007. – 27 с.
2. Савельєв В.П. Етика: Короткий навчальний словник: терміни, поняття, персоналії .- Львів: «Магнолія 2006», 2007. – 45-47 с.
3. Шопенгауєр А. Обоснование этики // Шопенгауєр А. Свобода воли и нравственность. – М., 1992. – 243 с.
4. Малахов В.А. «об'єктивні» та «суб'єктивні» категорії моральної свідомості // Етика. Курс лекцій. – К:1995. – 71-89 с.

ВИМІРИ ЛЮДСЬКОЇ СУБ'ЄКТИВНОСТІ В СИСТЕМІ АВІАЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ

*Розглянуто роль людської діяльності в забезпеченні безпеки польотів.
Проаналізовані індивідуальні фактори, що впливають на працездатність
людини та різновиди помилок в контексті експлуатаційних умов.*

З кожним кроком у розвитку авіаційної індустрії повітряні судна дедалі удосконалюються й стають все більш надійними. Основні етапи польоту виконуються в автоматичному режимі. Автомати контролюють роботу різних систем і навіть правильність виконання операцій членами екіпажу. Проте, не зважаючи на завидні успіхи у досягненні показників безпечності авіаційного транспорту, аварійні ситуації продовжують траплятися і число їх не скорочується. В документах ІКАО прямо попереджається – якщо не будуть прийняті належні заходи для зниження кількості авіаційних пригод, то очікуване глобальне зростання обсягу повітряних перевезень призведе до їх значного збільшення. Аналіз зведень аварійних ситуацій в світовій цивільній авіації показує, що їх головною причиною виступають збої в діяльності людини. Так, принаймні три з чотирьох авіаційних аварій трапляються в результаті робочих помилок, які здійснені явно здоровими і належним чином сертифікованими людьми. В науково-технічній літературі весь комплекс аспектів діяльності людей в системі авіаційної безпеки позначають терміном «людський фактор». Згідно документам ІКАО, сучасний підхід до забезпечення безпеки польотів не обмежується аналізом характеристик працездатності окремих індивідуумів (та окремо взятої діяльності експлуатаційного персоналу – пілотів, авіадиспетчерів УПП, інженерного складу, диспетчерів), а вимагає розширеного розгляду недоліків у забезпеченні безпеки польотів системи авіації в цілому. Система безпеки має багато аспектів, що виходять за рамки кабіни екіпажу, такі як керування авіакомпаніями, підготовка персоналу, виробництво і технічне обслуговування устаткування, інфраструктура, включаючи аеропорти і служби обслуговування повітряного руху, ефективність нормативної діяльності і вплив професійних асоціацій і союзів.

З кінця 80-х років ІКАО послідовно сприяє розширенню розуміння того, що «людський фактор» присутній практично у всіх аспектах діяльності цивільної авіації. У 1989 році була створена Дослідницька група ІКАО з безпеки польотів і людському факторові з метою поглиблення розуміння ролі людської діяльності в забезпеченні безпеки польотів. Стандарти та Рекомендована практика (SARPS), в яких визначаються вимоги до обліку людського фактору, як на індивідуальному, так і на системному рівні, включені в різні Додатки до Чикагської конвенції. Одночасно з тим ІКАО ввела курс навчання людському факторові в свої вимоги до підготовки і видачі свідчень авіаційному персоналові (Додаток 1 (1989 р.)), у вимоги до

експлуатації повітряних суден (Додаток 6 (1995 р.)), а також у вимоги до льотної придатності повітряних суден (Додаток 8 (2001 р.)). Крім того, головним чином за посередництвом Дослідницької групи з вивчення безпеки польотів і людському факторові, ІКАО з 1990 року займалася підвищенням поінформованості про людський фактор міжнародного авіаційного співтовариства [1, с. 2-1].

Розуміння контексту помилки людини залишається одним з головних викликів в авіації. Якщо причини помилок людини будуть правильно зрозумілі, то з'явиться можливість розробки більш ефективних стратегій їх запобігання, по їх контролю і безпечного усунення.

На працездатність людини в контексті забезпечення безпеки польотів переважно впливають три чинника. По-перше, це психологічні, психофізіологічні, біомеханічні, комунікаційні характеристики працездатності індивідуума (або групи); По-друге, це організаційні та управлінські фактори у створенні безпечного робочого середовища; По-третє, це фактори культури, які знаходять свій відбиток у проявах як індивідуальної, так і організаційної поведінки.

Нас здебільшого цікавить той вимір в системі безпеки польотів, що безпосередньо пов'язаний із індивідуумом. Найбільш істотними факторами, що впливають на працездатність індивідуумів у складному високотехнологічному робочому середовищі, називають наступні. *Фізичні*. Вони включають фізичні можливості в тій мірі, в якій пов'язані з виконанням необхідних задач, такі як сила, зріст, здатність дотягтися до чого-небудь, зір і слух. Тому конструкційні рішення повинні враховувати фізичні розходження між людьми у межах норм, як з погляду конструювання фізичного робочого місця, так і виконуваних задач. *(Психо)фізіологічні*. Це фактори, що впливають на внутрішні фізичні процеси, скажімо, наявність кисню, загальний стан здоров'я і фізична форма, харчування, хвороби або нездужання, вживання тютюну, наркотиків або алкоголю, особистий стрес, втома, вагітність. Сьогодні спеціалісти погоджуються, що є такі фізичні параметри реальності, скажімо, швидкість, яка є непереборною для психофізики людини і саме вона може поставити край для розвитку пілотної авіації. За твердженням медиків швидкість впливає на людину на клітинному рівні і руйнує її відчуття часу. Тож ті частки секунди, у які пілот може встигнути прийняти правильне рішення, виправити смертельно небезпечну ситуацію, як правило, не залишають йому жодного шансу. Його дії неадекватні секундам. Він виявляється в перекрученому, віртуальному часі. *Психологічні*. Фактори, що роблять вплив на психологічну готовність до дій за будь-яких обставин, які можуть виникнути під час польоту. Серед них: належна підготовка, знання і досвід, зорові або вестибулярні ілюзії та робоче навантаження. Індивідуальна психологічна підготовленість до виконання професійних задач включає мотивацію, відношення до поведінки, що викликає ризик, впевненість у собі, стрес і т.д. Кожний з цих показників впливає на ефективність суджень, на вміння підтримувати спілкування і приймати рішення, а також на здатність правильно діяти в аварійних ситуаціях. Існує різниця в припустимих відхиленнях з обліком таких психофізичних факторів, як нудьга, стрес і

невизначеність. *Психосоціальні фактори*. Включають ті зовнішні фактори соціальної системи індивідуума, які діють як в робочому, так і в неробочому середовищі, та викликають додаткове навантаження, наприклад сварка з начальником, трудові конфлікти, смерть члена родини, особисті фінансові й інші сімейні проблеми. Ці психосоціальні фактори можуть впливати на підхід до робочої ситуації і на здатність переборювати стрес і діяти у випадку виникнення непередбачених обставин.

Експлуатаційний персонал функціонує в складі груп, а вплив групи відіграє роль у визначенні поведінки й ефективності діяльності індивідуума. Дана взаємодія стосується питань лідерства, спільної роботи екіпажу, роботи в колективі і міжособистісних відносинах. Поява програми оптимізації роботи екіпажу (CRM) сприяла тому, що цій взаємодії стало приділятися значно більше уваги, особливо роботі в колективі, та виправленню звичайних людських помилок. Підготовка членів льотного екіпажу і тестування їхнього професійного рівня традиційно проводилися на індивідуальній основі. Якщо окремі члени групи демонстрували досить високий рівень професійної підготовки, то передбачалося, що і група, що складається з таких індивідуумів, буде також демонструвати досить високий рівень професійної підготовки й ефективності роботи. Але так буває не завжди. Згідно базовому принципу CRM, екіпаж – це не група професіоналів-індивідуалів, а єдина команда. На літаку кожен спеціаліст повинний уміти стежити як за собою, так і за діями своїх товаришів по кабіні, повинен осмислювати будь-які слова, команди і по можливості самі помилки. Якщо взаємодія між членами екіпажу з якої-небудь причини незадовільна, то комунікаційні помилки і помилки в прийнятті рішень неминучі.

Розглянемо гносеологічні особливості людських помилок і їх різновиди. Вони були проаналізовані в Програмі проведення перевірок безпеки польотів при здійсненні польотів авіакомпаніями (LOSA). Так, серед помилок, що орієнтовані на експлуатаційні умови виділяють. *Процедурну помилку*. Це ненавмисна помилка, що може виявлятися у вигляді промахів, недоглядів і оман при виконанні авіаційних правил і/або встановлених процедур авіакомпанії. Наміри вірні, але виконання помилкове. Сюди також входять помилки, коли льотний екіпаж (або авіамеханік, або диспетчер керування повітряним рухом) забув що-небудь зробити. При здійсненні процедурних помилок завжди є в наявності і записані процедури і наміри екіпажу. *Помилка зв'язку*. Це так само ненавмисна помилка в результаті неправильної передачі або невірного розуміння інформації, або невдалої спроби повідомити потрібну інформацію іншим членам льотного екіпажу або обмінятися нею між льотним екіпажем і зовнішнім адресатом (наприклад, УПР або наземними службами). Помилка, що характеризує *професійний рівень підготовки*. Це ненавмисна помилка, яка викликана недоліком знань або фізичних навичок. На Європейському семінарі, що проходив в Женеві і був організований Всесвітнім фондом безпеки польотів (FSF) і Європейською асоціацією регіональних авіаліній в 2003 р., директор технічних програм FSF Джим Бурин, повідомляв, що детальний аналіз, проведений у всесвітньому масштабі, свідчить, що «за останні 10 років 95 відсотків зіткнень справних

повітряних суден із землею (тобто аварій і катастроф) відбулися на етапі заходу на посадку і при посадці» [2]. Було з'ясовано, що пілоти з великим нальотом годин нерідко зневажають основними принципами керування повітряних суден; зарозуміло відносяться до вимог техніки безпеки; переоцінюють свої можливості; легко порушують технологічну дисципліну, зневажають можливістю піти на друге коло навіть при очевидній погрозі НС. У більшості екіпажів відсутня взаємодія, яка в польоті підмінюється безвідповідальним панібратством. Наступна помилка, тісно пов'язана із попередньою – помилка *в прийнятті експлуатаційних рішень*. Вона ненавмисна, і не пов'язана прямо з виконанням авіаційних правил або експлуатаційних процедур авіакомпанії, тобто помилка, що невинувато завдає шкоди безпеці польотів (наприклад, рішення екіпажу пройти крізь відому зону зрушення вітру під час заходу на посадку). І, найсерйозніший вид помилки – навмисне недотримання. Це навмисне відхилення від авіаційних правил і/або експлуатаційних процедур авіакомпанії. Якщо екіпаж випробує підвищене робоче навантаження або робить помилку тільки один раз, це, швидше за все, буде процедурною помилкою. Однак якщо екіпаж робить ту саму помилку неодноразово, або, якщо помилка викликана недбалістю, тоді це навмисне недотримання (тобто порушення). Так, на просторах СНД з 90-х років стала бідою проблема перевантаження транспортних суден, яку спричинили фактори криміналізації економіки та корупції у вищих ешелонах влади.

Висновки

Для контролювання людських помилок потрібно два різних підходи. Перший підхід полягає в мінімізації імовірності помилок на основі забезпечення високої кваліфікації персоналу і конструювання органів керування з урахуванням характеристик працездатності людини. Другий підхід полягає в пом'якшенні наслідків будь-яких помилок за допомогою перехресного моніторингу і шляхом поліпшення взаємодії членів льотного екіпажу. Свій внесок в усунення помилок і їхніх наслідків також вносять конструкції устаткування, що забезпечують оборотність помилок, і устаткування, що відслідковує або доповнює і підтримує ефективність діяльності людини.

Список літератури

1. Основные принципы учёта человеческого фактора при проведении проверок за обеспечением безопасности полётов. Дос 9806-AN/763. Издание первое, 2002.
2. Бочаров Г. Безопасность самоубийц [Електронний ресурс] / Российская газета за 17.04.03. – Режим доступу: http://www.rg.ru/Anons/arc_2003/0417/8.shtml

САМОСТІЙНА РОБОТА ЯК СИСТЕМОУТВОРЮВАЛЬНИЙ ФАКТОР ПРОФЕСІЙНОГО СТАНОВЛЕННЯ МАЙБУТНІХ ПЕРЕКЛАДАЧІВ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ

У статті розглянуто проблеми щодо організації самостійної роботи як одного із системоутворювальних факторів професійного становлення майбутніх перекладачів авіаційної галузі та уточнено сутність поняття «професійне становлення майбутніх перекладачів авіаційної галузі».

Сучасний рівень розвитку авіації висуває нові, вищі вимоги до підготовки фахівців. Від майбутніх перекладачів авіаційної галузі постають вимоги не лише знати мову, але й володіти певними знаннями з авіаційної термінології, базовими знаннями про історію авіації, основні компоненти повітряних суден, структуру і особливості функціонування аеропортів.

Мета статті – розгляд проблеми щодо організації самостійної роботи як одного із системоутворювальних факторів професійного становлення майбутніх перекладачів авіаційної галузі та уточнити сутність поняття «професійне становлення майбутніх перекладачів авіаційної галузі»

Майбутні перекладачі авіаційної галузі покликані стати спеціалістами вищого профілю. Існуючі підходи до професійного становлення майбутніх перекладачів авіаційної галузі є недосконалими. Від рівня професіоналізму перекладача авіаційної галузі часто залежить не лише якість перекладу, а й безпека польоту і часто життя людей. В сучасній системі формування у студентів професійних якостей, пізнавальних інтересів не існує наукових методів досліджень впровадження у навчання навичок самоосвіти. ІКАО рекомендує приступати до вивчення авіаційної англійської після досягнення авіаційним спеціалістом 3-го рівня за шкалою ІКАО, не раніше. Можна зробити висновок, що підготовку майбутнього фахівця авіаційної сфери все ж таки слід починати з вивчення загальної англійської. Виходячи з того, що при підготовці майбутніх перекладачів авіаційної галузі слід враховувати той фактор, що майбутні спеціалісти мають засвоїти не лише фонетичні, граматичні та лексичні особливості мови, що вивчається, досконало знати українську мову, історію англійської мови, стилістику, лексикологію, теорію перекладу, майбутні спеціалісти повинні вміти перекладати галузеву літературу, знати про національні та міжнародні організації цивільної авіації, мати базові знання з перекладу англійської авіаційної термінології. Під професійним становленням перекладача авіаційної галузі ми розуміємо наявність у спеціаліста знань і вмінь зі спеціальності, вмінь їх застосовувати, засвоювати нові знання, необхідні для здійснення професійних обов'язків. Крім того, фахівець у галузі авіаційного перекладу має досконало володіти рідною та іноземною мовами, застосовувати лексику базових і суміжних наук і

галузей, мати стійкі професійно значущі особистісні якості (цілеспрямованість, відповідальність, уважність).

Розвиток цих компетенцій багато чому визначається особистістю активністю і самостійністю учнів, рівнем їх самосвідомості, адекватністю самооцінки, рефлексивністю мислення, умінням планувати свої дії задля досягнення поставленої мети, здатність до самокорекції, в прояві ініціативності і готовності до творчої діяльності. Головним підсумком самоосвіти є конкурентоздатність особистості, адже самоосвіта спрямована на практичний результат.

Для вирішення завдання професійного становлення майбутніх перекладачів авіаційної галузі важливе значення має органічне включення самостійної роботи студентів у навчальний процес, коли зміст навчання тісно пов'язаний із сучасністю, з життям, коли майбутні перекладачі авіаційної галузі яскраво бачать перспективи суспільного розвитку, розуміють важливість удосконалення науки й техніки. У сучасних ВНЗ час відведений на самостійну та індивідуальну роботу студента визначається навчальним планом, зміст її детально розписаний викладачами у навчально-методичних комплексах та методичних рекомендаціях, розроблені різні форми контролю та самоконтролю, проте кількість проблем, що постає перед студентами та викладачами не зменшується.

Самостійна робота майбутніх перекладачів авіаційної галузі включає у собі:

- самостійну роботу з формування навичок перекладацької практики;
- організація власного дослідження з питанням теорії та практики перекладу;
- формування навичок роботи з картотеками, базами даних, переказ через програм для самого персонального комп'ютера (текстових редакторів, програм-перекладачів та інших);
- перегляд періодичних видань, спрямований пошук інформації, систематизацію і повідомлення отриманих результатів в усній чи письмовій формах;
- роботу у комп'ютерній мережі Internet, пошук інформації до виконання планових і індивідуальних навчальних завдань, зокрема курсових робіт і випускний кваліфікаційної роботи;
- використання комп'ютерних варіантів навчальні програми (CD).

Щоб відповідати вимогам до професії, майбутній перекладач авіаційної галузі повинен постійно розширювати свої запаси знань по суспільно-політичним дисциплінам, економіці, політики і культурі країн, за дисциплінами майбутньої спеціалізації. Усе це становить основну частину самостійної позааудиторної роботи майбутнього перекладача. Крім професійних компетенцій, щонайменше важливими у роботі перекладача є її індивідуально-психологічні особливості. Мовна реактивність, пильність, хороша пам'ять, контактність і психічна стійкість визначають професіоналізм перекладача.

Самостійну роботу майбутнього перекладача авіаційної галузі треба організувати, тобто запропонувати завдання, застосовувши не тільки

традиційні форми навчання, але й активні методи роботи, новітні технології. Саме викладач контролює й оцінює самостійну роботу студентів. Ефективність виконання роботи вимагає від викладача додаткового часу та зусиль, що не фіксується у навантаженні. Самостійна навчальна діяльність майбутнього перекладача буде лише тоді результативною, коли вона ґрунтуватиметься на внутрішній потребі та мотивації. Рішення даної проблеми базується на особистісному підході. Кожен студент повинен: чітко визначити і усвідомити для чого потрібен певний рівень знань; окреслити перспективи реалізації отриманих знань у майбутній професії. Отже, майбутній перекладач, який хоче краще оволодіти професією, має розуміти, що викладач лише подає основи знань, навчає, як учити, скеровує процес самоосвіти. Все це має спонукати студента до поглиблення, удосконалення знань. Студент самостійно опрацьовує навчальну літературу, конспекти лекцій, матеріали до практичних, лабораторних та семінарських занять; вміє опрацьовувати матеріали з мережі Інтернет, виконувати реферати, готуватись до виступів та повідомлень.

Організація самостійної роботи студентів забезпечується комплексом навчально-методичної літератури – підручниками, посібниками, практикумами, методичними рекомендаціями; навчальними програмами з кожної дисципліни, текстами лекцій, матеріалами та завданнями для самостійної роботи студентів, темами рефератів та науково-дослідних завдань, завданнями для практики, тестами для контролю рівня навчальних досягнень студентів. Забезпеченість студентів навчально-методичною літературою є важливою складовою і необхідною умовою ефективної та якісної підготовки фахівців. Для успішного процесу професійного становлення, майбутні перекладачі повинні бути забезпечені навчально-методичними виданнями для аудиторної та самостійної поза аудиторної роботи. Навчально-методичні видання регламентують зміст навчання і спрямовані на формування самоосвітньої компетентності і якостей, які необхідні у професійній діяльності майбутніх фахівців з авіаційної галузі. Важливе місце в якості матеріалу дослідження посідає авіаційна термінологія, яка є вагомою частиною термінологічної системи, що обслуговує різні сторони діяльності авіаторів: від виробництва авіаційної техніки до способів, характеру, особливостей польоту літального апарату у повітряному просторі. Авіаційна терміносистема становить собою чітко окреслену єдність, що складається з низки сегментів, кожен з яких має свою організацію, різний ступінь поповнень і нових надходжень за законами мовної взаємодії, але в той самий час належить до всієї лексичної системи української мови та підпорядкована їй.

Висновки

Аналіз психолого-педагогічної літератури дозволив уточнити сутність поняття «професійного становлення майбутніх перекладачів авіаційної галузі». Це дало можливість сформулювати поняття самоосвітньої компетентності майбутніх перекладачів авіаційної галузі з урахуванням результатів наукових досліджень, описаних у науковій літературі. Професійна компетентність перекладача авіаційної галузі – динамічне системно-інтегративне, особистісно-професійне психічне новоутворення, що реалізується в психологічній та

технічно-операційній готовності особистості до виконання успішної, продуктивної та ефективної професійної діяльності з використанням засобів іноземної мови та в умовах іншомовної культури, яке забезпечує можливість ефективної взаємодії з оточуючим середовищем. Визначено структуру професійного становлення: когнітивного рівня у складі знаннєвого, розумового та металінгвістичного усвідомлення; лінгвістичного рівня, які охоплюють фонологічний, лексичний, граматичний та соціолінгвістичний компоненти; комунікативного та соціолінгвістичного рівнів; ключові компетентності у складі аксіологічного, культурологічного та морально-естетичного компонентів; загальнопрофесійні (предметна, міжпредметна, професійно-комунікативна, психологічна, рефлексивна, інформаційна) та спеціальні; наявність стійких професійно значущих особистісних якостей (цілеспрямованість, відповідальність, уважність). Студенти, майбутні перекладачі, мають засвоїти не лише фонетичні, граматичні та лексичні особливості мови, що вивчається, а й досконало знати українську/ російську мови, історію англійської мови, стилістику, лексикологію, теорію перекладу. Майбутні спеціалісти повинні вміти перекладати галузеву літературу, знати про національні та міжнародні організації цивільної авіації, мати базові знання з перекладу англійської авіаційної термінології. Суттєвим при формуванні професійної компетентності майбутніх перекладачів є узгодження навчальних і робочих програм загальноосвітніх і професійно-орієнтованих дисциплін, що дозволяє засвоїти необхідні для формування професійної компетентності інтегровані знання та інтелектуальні уміння.

Список літератури

1. Cox, SJ & Cheyne, AJT (2000). Assessing safety culture in offshore environments. *Safety Science*. vol.34, no. 1-3, p111-129
2. Leape, L.L. (1994). Error in medicine. *Journal of the American Medical Association*, 272, 1851-1857.
3. Reason, J. (1990). *Human error*. New York, NY: Cambridge University Press.
4. Sawacha, E., Naoum, S & Fong, D. (1999). Factors affecting safety performance on construction sites. *International Journal of Project Management*, Vol.17, No.5, pp309-315.
5. Simard, M & Marchand, A. (1994). The behaviour of first-line supervisors in accident prevention and effectiveness in occupational safety. *Safety Science*, 17, pp169-185.
6. Toellner, J (2001). Improving safety and health performance: Identifying & measuring leading indicators. *Professional Safety*, Vol.46, No.9, pp42-47.
7. Varonen, U & Mattila, M. (2000). The safety climate and its relationship to safety practices, safety of the work environment and occupational accidents in eight wood processing companies. *Accident Analysis and Prevention*; Vol.32(6), pp761-769

*Н.І. Турчина, к. наукзфіз. вих. таспорту, доц.,
О.С. Харун, ст. викл., Е.Г. Черняєв, к. біол. н., доц.
(Національний авіаційний університет, Україна, м. Київ)*

ГЕНДЕРНІ ОСОБЛИВОСТІ ВІДНОШЕННЯ СТУДЕНТІВ НАЦІОНАЛЬНОГО АВІАЦІЙНОГО УНІВЕРСИТЕТУ ДО ФІЗИЧНОГО ВИХОВАННЯ

Проведено анонімне анкетне опитування 40 студентів та 25 студенток основного відділення других курсів різних інститутів НАУ. Зіставлення відповідей студентів та студенток на поставлені питання дозволило виявити гендерні особливості відношення респондентів до учбових занять по фізичному вихованню.

Фізичне виховання у ВНЗ являється одним із компонентів підготовки спеціалістів в сфері їх майбутньої практичної діяльності. Разом з тим, серед студентів та студенток спостерігається недостатньо відповідальне ставлення до проблем особистого здоров'я та наявності у них необхідних професійно-прикладних якостей.

З ціллю вивчення особливостей відношення студентів до проблеми своєї фізичної підготовленості нами в квітні 2012 р. проводилося анкетне опитування студентів в рамках виконання кафедральної теми НДР №68/12.01.12. Всього опитано 40 студентів та 25 студенток основного відділення II курсу різних інститутів НАУ.

Основним завданням опитування стало вивчення відношення студентів та студенток до вдосконалення обов'язкових контрольних нормативів з фізичного виховання. В процесі вивчення підсумкових показників враховувалися гендерні відмінності у відношенні респондентів як до занять в цілому, так і запропонованих контрольних фізичних вправ.

За підсумками обробки результатів анкетного опитування ми прийшли до наступних висновків:

1. На питання про загальне відношення до контрольних нормативів по фізичній підготовленості (ФП) 80% студентів і 80% студенток відповіли, що воно оптимальне або легко виконуване (17.5% студентів).

2. За підсумками виконання нормативів відсоткове співвідношення думок респондентів, які вважають, що вони легко виконуванні або оптимальні, розділилися наступним чином (див. Табл. 1).

Таблиця 1.

Контрольні нормативи	Студенти %	Студентки %	Примітка
Біг 100м.	97.5	76.0	Найвищий показник у студентів
Біг 3000м. студ-ти/2000м. студентки	75.0	60.0	Студенти та студентки більш схильні до нормативу 12хвилинний біг
Біг 12 хв.	87.5	68.0	

Човниковий біг 4х9 м.	95.0	84.0	
Стрибок у довжину з місця	87.5	64.0	
Підтягування студенти згинання/розгинання рук студентки	87.5	56.0	Низькі показники у студенток
Піднімання тулуба в сід.	92.5	88.0	
Піднімання ніг у висі на перекладені	77.5	52.0	Найнижчий показник у студенток
Гнучкість виконання нахилів тулуба у перед	85.0	76.0	
Нормативи за обраним видом спорту	87.5	92.0	Найкращий показник у студенток

Звертає на себе увагу загальне і більш позитивне відношення студентів до виконання контрольних нормативів з фізичного виховання (ФВ) ніж у студенток для характеристики аеробної витривалості, воліють виконувати норматив 12 хв. Біг, а не біг на дистанції 3000м. юнаки/2000м. дівчата.

Очевидно, в цьому випадку провідне значення набуває, з однієї сторони, завдання просто щодо вільного (при ЧСС 25 за 10с) бігті на протязі 12 хв., а з іншої виконувати конкретне завдання пробігти дистанцію 3000м./ 2000м.

Найнижчі показники позитивних оцінок у студентів відносяться до бігу на 3000м. (75.0%) та підніманню у висі ніг до торкання стопами перекладки (77.5%).

У студенток із самими низькими оцінками зв'язаний біг на 2000м. (60.0%), згинання-розгинання рук в упорі лежачі (56.0%) та підніманні зігнутих ніг у висі на перекладені (52.0%).

Іншими словами, такої низької самооцінки, як у студентів так і у студенток, обумовленні направленістю цих вправ на прояв загальної витривалості.

3.У відповідях на питання про пропозиції по приводу можливого введення додаткових нормативів для характеристики рухових, якостей, значно велику активність проявили студенти (Табл. 2).

Таблиця 2.

Рухові якості	Студенти	Студентки
Швидкість	48% опитаних	10% опитаних
Витривалість	36%	7.5%
Силові можливості	68%	2.5%
Спритність	2.8%	2.5%
Гнучкість	32%	5%

Звертає увагу відносно велика кількість пропозицій у студентів по розвитку силових можливостей (68%) та швидкості (48%) при співвідношенні 2.5% або 10% таких пропозицій у студенток.

Явно недостатня увага студентки приділяють розвитку гнучкості.

Що стосується спритності, то сенситивний період її формування до

цього вікового періоду, у студенток, уже завершився.

4.Цей розділ анкети був присвячений основній постановки, на яку орієнтуються респонденти при виконанні нормативів по ФВ.

Відповіді опитаних групувалися наступним чином (Табл. 3):

Таблиця 3.

Питання анкети	Відповіді	
	студентів %	студенток%
а. Я краще від інших	10% опитаних	4% опитаних
б. Я не гірше від інших	15%	8%
в. Головне отримати бали	25%	60%
г. Хочу показати хороший результат	50%	28%

Звертає на себе увагу питання «в» та «г», на які відповіло велика кількість респондентів.

Так 50% студентів хочуть показати хороший результат в порівнянні з 28% таких відповідей у студенток.

Однак у відповідях, на питання «Головне отримати бали» більш прагматичними виявилися студентки 60% у порівнянні зі студентами 25%.

Вказані формулювання мотивації опитаних, в значній мірі визначають їх відношення не тільки до інститутських занять фізичним вихованням. У подальшому, ці установки зберігаються на протязі всього життя, та багато в чому передаються наступному поколінню.

5.Заключне питання анкети був присвячений можливості об'єктивної оцінки своєї ФП на основі виконаного комплексу контрольних нормативів.

Відповіді респондентів були одноставно позитивні як у студентів 90% та у студенток 84%.

Висновки

1.Студенти і студентки НАУ одноголосні в думці (80%), що контрольні нормативи з фізичного виховання в цілому оптимальні для оцінки рівня фізичної підготовленості.

2.Найважче виконувати для респондентів являються нормативи зв'язані з проявом аеробної витривалості.

3.Найнижчі показники контрольних нормативів у студенток відмічені у вправах зв'язаних з проявом силової витривалості м'язів черевного пресу та рук.

4.Значну активність проявили студенти в пропозиціях про можливість введення додаткових нормативів для характеристики силових можливостей (68%) та швидкості (48%) в порівнянні з подібними пропозиціями у студенток (відповідно 2,5% та 10%).

5.Значні відмінності відмічені в психологічних установках, на, які орієнтуються респонденти при виконанні контрольних нормативів. Так, якщо 50% студентів орієнтуються на установку «Хочу показати хороший результат» то більшість студенток (60%) керуються установкою «Головне отримати бали».

Студенти (90%) та студентки (84%) одноставні у твердженні, що на основі виконання контрольних нормативів вони можуть здійснювати достовірну оцінку своєї фізичної підготовленості.

Ю.А. Усачев, к.пед.н., доц.,
В.В. Билецкая, к. наук. по физ. восп. и спорту, доц.,
В.Б. Зинченко, к. пед. н., проф.
(Национальный авиационный университет Украина, г. Киев)

ПЕДАГОГИЧЕСКИЕ ТЕХНОЛОГИИ ФОРМИРОВАНИЯ ФИТНЕС-КУЛЬТУРЫ СТУДЕНТОВ НАУ В ПРОЦЕССЕ ФИЗИЧЕСКОГО ВОСПИТАНИЯ

Дана характеристика новым педагогическим технологиям в процессе физического воспитания как условия продуктивной инновационной деятельности преподавателей при формировании фитнес-культуры студенческой молодежи.

Постановка проблемы, анализ последних исследований и публикаций. Сравнительно недавно появившийся термин «фитнес-культура» трактуется как структурный компонент системы физической культуры, выполняющей ее базовые социокультурные функции с использованием широкого спектра видов двигательной активности с целью укрепления здоровья занимающихся, создания необходимых предпосылок и условий для плодотворного умственного труда [3, с. 32-33; 4, с. 31; 7, с. 162; 9, с. 10].

Фитнес-культура является многомерным социокультурным феноменом и служит в системе высшего профессионального образования важным инструментом становления физически развитой и психически устойчивой личности, способствует ее воспитанию, образованию, социализации. Как сегменту физической культуры, ей свойственно решение основных задач: ценностно-ориентационных, гедонистических, зрелищных, интегративных, информационных, социальных и нравственно-воспитательных с конечной целью создания условий, обеспечивающих удовлетворение потребностей студентов в двигательной активности и формирования на этой основе физической дееспособности [3, с. 44-45; 4, с. 3; 6, с. 4].

Интерес молодежи к фитнес-культуре обусловлен доступностью, эффективностью и эмоциональностью составляющих ее основу средств оздоровительного фитнеса, в числе которых – физические упражнения избирательной направленности с использованием инновационных программ и технологий, компоненты здорового образа жизни, диагностика физического состояния, косметические процедуры и т.д. В настоящее время термин «фитнес» нередко используется как обозначение самостоятельного, обладающего несомненной спецификой, объекта в области физической культуры [9, с. 8].

Фитнес сегодня рассматривается как кондиционная тренировка, обеспечивающая гармоничное развитие физических качеств и двигательных навыков, как социальное явление, затрагивающее разные стороны жизнедеятельности человека, как форма организации досуговой сферы, как система физкультурного образования. Основная идея и базовые положения фитнеса пригодны для любых национальных ареалов и природно-

климатических зон [2, с. 330; 3, с. 12; 5, с. 11-12; 6, с. 4; 7, с. 163-165]. Проблема состоит в том, что формирование востребованного в молодежной среде общественно-значимого явления – фитнес-культуры с активным созданием новых соматопсихических и социокультурных приоритетов, требует от специалистов физического воспитания внедрения новых педагогических технологий для решения специфических задач приобретения студентами современных физкультурных знаний, развития необходимых двигательных умений, навыков и способностей, положительного мотивационно ценностного отношения к занятиям.

Работа выполнена в соответствии с госбюджетной темой НИР кафедры физического воспитания Национального авиационного университета (НАУ) «Совершенствование педагогических технологий формирования фитнес-культуры студентов в процессе физического воспитания».

Целью статьи является характеристика новых педагогических технологий, применяемых в процессе физического воспитания при формировании фитнес-культуры студенческой молодежи.

В работе были использованы методы теоретического исследования – анализ, осмысление и обобщение философской и психолого-педагогической литературы.

Результаты исследований. По мнению ученых (В.К. Бальсевича, Н.Ф. Вишняковой, Л.Е. Ворфоломеевой, Т.Ю. Круцевич, Л.И. Лубышевой, И.В. Переверзева, Н.А. Пономарева, С.А. Сычова, А.А. Томенко) обязательным условием продуктивной инновационной деятельности преподавателей физического воспитания является разработка и использование педагогических инноваций – «конечного результата внедрения новшеств с целью улучшения объекта управления и получения должного эффекта» [8, с. 176].

Свое выражение инновационная деятельность находит в разработке и внедрении новых технологий организации процесса физического воспитания студентов в период формирования личностно-ориентированного образования, осуществления перехода от обязательных учебных программ к отдельным вариативным форматам. Известно, что понятие «технология» относительно недавно появилось в спортивной педагогике и в различных источниках трактуется неоднозначно. Данное понятие было внесено в педагогику из сферы материального производства, наиболее точно цель его использования в педагогике и вкладываемое содержание определил В.П. Беспалько [1, с. 97], отмечая, что «обновление сегодняшней школы возможно только через научно-обоснованное совершенствование педагогической технологии, предполагающей строго научное проектирование и точное воспроизведение... гарантирующих успех педагогических процессов». В свою очередь, Ф. Янушкевич [12] определяет педагогическую технологию как систему научных принципов программирования процесса образования и использования их в образовательной практике с ориентацией на детальные и допускающие оценку цели обучения.

В педагогической деятельности преподавателя физического воспитания И. В. Переверзева [8, с. 105-106] выделяет следующие алгоритмизированные технологии: анализ ситуаций физического развития студентов в учебном

процессе; диагностика индивидуальных способностей и проектирование психологической структуры занимающихся; прогнозирование возможных изменений в личностном развитии студентов при использовании тех или иных способов педагогического воздействия; контроль за результатами педагогической деятельности и корректировка ее программы по данным тестовых (зачетных) оценок.

При этом необходимо подчеркнуть, что определяя структуру и содержание системы зачетных семестровых требований, одного из важнейших объектов приложения инновационных технологий в физическом воспитании студентов, необходимо учитывать ряд объективных, как правило, дестабилизирующих факторов. К ним относятся подтвержденный результатами исследований ученых – Е.Н. Амосовой, Г.Л. Апанасенко, А.Д. Дубогай, Т.Ю. Круцевич, В.А. Леоновой, Ю.М. Николаева, В.Н. Платонова, Е.С. Садовникова, В.В. Шигалевского критический уровень здоровья студенческой молодежи, отрицательный эффект перестройки физкультурного образования в вузах в соответствии с Европейской кредитно-модульной системой, недостаточная для достижения и поддержания должного уровня физического состояния студентов кратность учебных занятий в недельном микроцикле и отсутствие материально-технических условий для самостоятельных и индивидуальных тренировок, дефицит методически обоснованных рекомендаций. В связи с этим, на основе обобщения и практического опыта работы кафедр физического воспитания ведущих вузов г. Киева и исходя из собственных реалий был разработан инновационный подход к формированию семестровых зачетов для студентов 1 курса НАУ. В его основу были положены учет выполненного объема двигательной активности на учебных занятиях (по итогам их посещаемости студентами) и анализ динамики показателей общей и специальной физической подготовленности. Как показали результаты проведенных исследований, данный подход способствовал формированию мотивационной основы активного участия студентов в учебно-тренировочном процессе и как следствие – статистически достоверному росту показателей уровня физического состояния юношей и девушек [5, 11, с. 68].

Выводы и перспективы дальнейших исследований. Формирование фитнес-культуры, современного общественно-значимого явления студенческой молодежи, требует от специалистов физического воспитания разработки и внедрения новых педагогических технологий, которые рассматриваются в широком смысле как совокупность средств и методов воспроизведения теоретически обоснованных процессов обучения и воспитания, позволяющих успешно реализовывать поставленные образовательные цели. Ориентируясь на нормативно-ценностную систему приоритетов фитнес-культуры молодежи, педагогам необходимо уделять особое внимание разработке фитнес-технологий, в которых реализуются принципы оздоровительной направленности физического воспитания студентов.

Список литературы

1. Беспалько В.П. Слагаемые педагогической технологии / В.П. Беспалько. – М.: Педагогика, 1989. – 192 с.
2. Булатова М.М. Сучасні фізкультурно-оздоровчі технології у фізичному вихованні / М.М. Булатова, Ю.О. Усачов // Теорія і методика фізичного виховання / за ред. Т. Ю. Круцевич. – К. : Олімпійська література, 2008. – Т. 2. – С. 320–354.
3. Григорьев В.И. Фитнес-культура студентов: теория и практика : учеб. пособие / В.И. Григорьев, Д.Н. Давиденко, С.В. Малинина. – СПб. : Изд-во СПб. ГУЭФ, 2010. – 228 с.
4. Давыдов В.Ю. Новые фитнес-системы : учеб. пособие / В.Ю. Давыдов, А.И. Шамардин, Г.О. Краснова. – Волгоград : ВГАФК, 2005. – 287 с.
5. Зінченко В.Б. Фітнес-технології у фізичному вихованні : навч. посіб. / В. Б. Зінченко, Ю. О. Усачов. – К. : НАУ, 2011. – 152 с.
6. Иващенко Л.Я. Программирование занятий оздоровительным фитнесом / Л. Я. Иващенко, А. Л. Благий, Ю. А. Усачев. – К. : Наук. світ, 2008. – 198 с.
7. Менхин А. В. Оздоровительная гимнастика: Теория и методика / А. В. Менхин, Ю. В. Менхин. – Ростов н/Д : Феникс, 2002. – 384 с.
8. Переверзева И.В. Психолого-педагогическое сопровождение профессионального развития преподавателей по физическому воспитанию в вузе / И.В. Переверзева – Ульяновск: Ул. ГТУ, 2011. – 225 с.
9. Сайкина Е.Г. Семантические аспекты отдельных понятий в области фитнеса / Е.Г. Сайкина, Г.Н. Пономарев // Теория и практика физической культуры: науч. – теор. журнал. – 2011. – 08. – С. 6-10.
10. Сичов С.О. Прилучення студентської молоді до цінностей фізичної культури: теоретико-методичні засади: монографія / С.О. Сичов. – К.: НТУУ «КПІ», 2010. – 346 с.
11. Усачов Ю.О. Технологія розвитку силових якостей при формуванні фітнес-культури студентської молоді / Ю.О. Усачов // Нові технології навчання. – 2012. – № 72. – С. 63-69.
12. Янушкевич Ф. Технология обучения в системе высшего образования / Ф. Янушкевич. – М.: Высшая школа, 1986. – 215 с.

*В.Г. Фотинюк, старший викладач
(Національний Авіаційний Університет, Україна, м. Київ)*

НЕТРАДИЦІЙНІ ВИДИ СПОРТУ ЯК ЕФЕКТИВНИЙ ЗАСІБ ПРОФЕСІЙНО – ПРИКЛАДНОЇ ФІЗИЧНОЇ ПІДГОТОВКИ

У даній статті приділена увага ефективності засобів нетрадиційних видів спорту для здійснення професійно-прикладної фізичної підготовки студентів.

Постановка проблеми в загальному вигляді. Розробка шляхів удосконалення професійної підготовки у ВНЗ зумовлена закономірностями суспільного розвитку та високим соціальним значенням проблеми підвищення якості підготовки фахівця-професіонала, яка заснована на гуманістичних ідеалах та принципах. В умовах неперервного оновлення сучасного суспільства різнобічна підготовка молоді і дорослого населення до тієї чи іншої трудової діяльності є одним з найважливіших напрямів подальшого розвитку соціального потенціалу особистості і держави в цілому. Відомо, що така підготовка впливає на різноманітні якості, здібності, можливості людини, форми її взаємодії у сфері функціонування, яка постійно змінюється.

Однак пошук шляхів підвищення ефективності навчального процесу з фізичного виховання, формування у студентів стійкої потреби в руховій активності припускає використання нетрадиційних видів фізичних вправ і спорту, що є особливо популярними у студентської молоді.

З огляду на зазначене вище, вважаємо доцільним використання нових форм і засобів фізичного виховання, що значно покращить ефективність процесу викладання навчальної дисципліни „Фізичне виховання”.

На нашу думку, навчальний процес повинен базуватися на організації занять за вибором студента того чи іншого виду спорту та з урахуванням психофізіологічних особливостей їхнього організму. У якості оптимізації засобів професійно-прикладної фізичної підготовки студентів і більш точного врахування індивідуальних можливостей їхнього організму під час занять ми обрали нетрадиційні види фізичних вправ із *стретчингу, калланетики, дартсу, бадмінтону, поліатлону, гирьового спорту*. Вказані види рухової діяльності більшість фахівців рекомендують використовувати як ефективний засіб зміцнення здоров'я, фізичного вдосконалення, досягнення краси тіла, що викликає великий інтерес у молоді. Водночас університетськими програмами з фізичного виховання практично не передбачено проведення занять з використанням нетрадиційних видів спорту. Ці обставини вимагають обґрунтування методики використання нетрадиційних видів спорту відповідно до фізичних можливостей організму студентів та перевірки її ефективності.

Метою даної статті є теоретичне обґрунтування ефективності впливу занять з нетрадиційних видів спорту як ефективного засобу професійно – прикладної фізичної підготовки на мотивацію, рівень фізичного розвитку, рухову підготовленість та функціональний стан організму студентів.

Виклад основного матеріалу. Професійно-прикладна фізична підготовка (ППФП) є одним з найважливіших напрямів фізичного виховання студентів напряму «Авіація та космонавтика» у зв'язку з підготовкою їх до майбутньої трудової діяльності. Досягнення ефективності професійної діяльності визначається початковим рівнем важливих професійних властивостей особистості і впливом професійної діяльності на розвиток суб'єкта трудової діяльності.

Розділ програми з професійно-прикладної фізичної підготовки складається з опису двох блоків нетрадиційних видів фізичних вправ:

- засоби фізкультурно-оздоровчої спрямованості;
- додаткові, прикладні види спорту.

Реалізуючи завдання програми щодо використання засобів фізкультурно-оздоровчої спрямованості, ми спиралися перш за все на особистісні потреби й інтереси студентів, які, у свою чергу, виявляються в опосередкованому зв'язку із запитамі соціуму на нову, відповідну його потребам, особистість висококваліфікованого фахівця. Використовувались вправи для розвитку психологічних, фізичних якостей, профілактики професійних захворювань і негативних факторів, оздоровлення, підтримання працездатності, необхідної для ефективної освітньої та професійної діяльності. Вони включали в себе вправи з елементами дихальної гімнастики, прийоми самомасажу, аутотренінгу, які використовувались як нетрадиційні засоби психофізичної та функціональної підготовки і відновлення. Дані засоби використовувались у заключній частині заняття.

Даному блоку програми нами приділено велике значення, оскільки він відіграє прикладну роль з огляду на надмірне психоемоційне навантаження і наявність значної кількості стресових ситуацій у діяльності в майбутньому інженера – механіка з обслуговування та ремонту повітряних суден. У процесі фізичної підготовки майбутніх бакалаврів з авіації та космонавтики значна частина часу приділялася психорегуляції. Реалізація завдань з використання даних вправ вимагала дотримання таких основних принципів:

- комплексного застосування вербальних, ідеомоторних, дихальних вправ;
- свідомості й активності впливу на рухову й особистісну сфери студента;
- мобілізації сил на подолання професійних труднощів;
- змістової наповненості, дозування, контролю та індивідуалізації.

Теоретичні відомості з даного блоку повідомлялися на лекційних заняттях; методика виконання відповідних завдань відпрацьовувалася на семінарських та самостійних заняттях з обов'язковим контролем правильності їх виконання.

У процесі реалізації методики використовувались елементи *стретчингу, каланетики*. *Стретчинг* є одним з найважливіших напрямів гімнастики (гімнастика на розтягування). Вправи із стретчингу розраховані на залучення до роботи всього організму, включаючи психіку. Вони спрямовані на розслаблення, налаштування і відновлення функцій м'язів. У результаті м'язова тканина краще забезпечується киснем, обмінні процеси в ній протікають швидше, отже, швидше виводяться і продукти розпаду. Відчуття більшої рухливості, гнучкості, володіння своїм тілом сприяє й появі відчуття

психологічного комфорту. При регулярних заняттях стретчингом поліпшується загальний стан суглобів, зменшується відкладення в них солей, рухи стають більш координованими, плавними, з'являються спритність і пластика. Позитивно впливає стретчинг і на нервову систему: мозок отримує більше кисню, за рахунок чого ви відчуваєте себе свіжою, повною сил та розумової енергії людиною. Вправи із стретчингу розраховані на залучення до роботи всього організму, що дозволяє без шкоди, використовуючи захисні сили організму, попереджати багато захворювань: впливу на хребет, внутрішні органи, м'язи, залози внутрішньої секреції, дихальну і нервову системи, виробляють природну опірність організму [1].

Каланетика - це унікальний комплекс вправ для всіх частин тіла: ніг, сідниць, стегон, рук, плечей, спини і черевного пресу. Він включає вправи з різних видів східних гімнастик та спеціальні дихальні вправи. Це гімнастика, заснована на розтягуючих і статистичних вправах, що викликають активність глибоко розташованих м'язових груп. Кожна вправа розроблена таким чином, що одночасно працюють всі м'язи тіла. Фізіологічний ефект заснований на тому, що при тривалому статичному навантаженні на м'язи зростає рівень метаболізму (збільшується швидкість обміну речовин), це набагато ефективніше, ніж при циклічному навантаженні. Крім того, цей комплекс вправ може допомогти в боротьбі з остеохондрозом, болями в шийному і поперековому відділах хребта [2]. Такі вправи забезпечують вдосконалення функціональних можливостей організму, підвищення працездатності та опірності несприятливим виробничим чинникам, профілактику професійних захворювань, компенсують брак рухової активності, сприяють загальному оздоровленню студентів.

Додаткові прикладні види спорту (дартс, бадмінтон, поліатлон, гирьовий спорт) - нетрадиційні для існуючої програми навчання студентів. Вони застосовувалися самостійно і у формі кругового тренування. Використовувані засоби впливали на чутливість тактильного аналізатора і точність оціню, виховання здатності дозувати силові напруги, розподіл зусиль і т. ін.

Дартс - спортивна і розважальна гра, полягає у кидках спеціальними стрілками в мету в такий спосіб, аби здобути якомога більше очок. У дартсі руховий компонент виражений при малих енергетичних витратах і невеликому діапазоні ациклічних рухів. Вправи цієї групи викликали напруженість функцій центральної нервової системи, в процесі чого розвивалась здатність зосередження, розподілу і переключення уваги [4].

Бадмінтон - вид спорту, суть якого полягає в перекиданні ігрового снаряда «волана» за допомогою «фракеток». Бадмінтон сприяв розвитку оперативного, тактичного мислення, навичок вирішення завдань в короткі відрізки часу при чергуванні різних дій і т. ін [5].

Поліатлон являє собою комплексне багатоборство, до якого входять: стрільба, силова гімнастика, лижні гонки, біг, метання, плавання, ігри і багато інших видів. Прийнято виділяти зимовий і літній поліатлон. Зимовий поліатлон, у свою чергу, може бути представлений двоєборством або триборством. Літній поліатлон представлений двоєборством, триборством,

чотириборством або п'ятиборством. Поліатлон – це не просто вид спорту, він є універсальним видом фізичних занять, які виконують декілька функцій (фізкультурно-оздоровчу, розвивальну, спортивну; формують військово-професійно-прикладні навички, тестуючи фізичний розвиток), а також формують найбільш життєво важливі якості молоді (силу, витривалість, швидкість, спритність, волю і т. ін.). Головною метою застосування поліатлону є розвиток основних фізичних якостей, а також прикладних навичок [6]. Використання *гирьового спорту* спрямоване на розвиток основних фізичних якостей людини - сили і силової витривалості, а також дозволяє досягти високого рівня фізичної працездатності, а отже і функціональних можливостей організму людини. Гирьовий спорт як один з найбільш простих, доступних і в той же час ефективних засобів фізичного виховання допомагає формуванню життєво важливих навичок та вмінь правильного поводження з вагами з метою попередження травмування хребта, а також для зміцнення м'язів спини, профілактики сколіозу, підтримки здоров'я в будь-якому віці [3]. Поліатлон і гирьовий спорт позитивно впливають на формування професійно важливих фізичних якостей і рухових умінь і навичок. Ці види спорту мають високу прикладну цінність у вихованні психофізичних здібностей, забезпеченні новизни, різноманітності і привабливості фізкультурно-спортивної діяльності.

Окреслені види спорту нами часто використовувалися у формі неперервної та інтервальної вправи при круговому тренуванні, з почерговим проходженням серій. Поєднання різних видів вправ чинило цілеспрямовану дію на організм.

Висновки

Використання комплексу засобів професійно – прикладної фізичної підготовки студентів з обслуговування та ремонту повітряних суден авіаційного профілю передбачає реалізацію нетрадиційних видів спорту, які орієнтовані на аспекти майбутньої професійної діяльності студентів.

Список літератури

1. Ванесса Томпсон Стретчинг для здоровья и долголетия. - Ростов н/Дону: Феникс, 2004. – 127 с.
2. Ванесса Томпсон. Калланетика для красоты и здоровья. - Ростов н/Дону: Феникс, 2006. - 208 с.
3. Воротынцев А.И. Гири. Спорт сильных и здоровых. – М.: Советский спорт, 2002. – 272 с.
4. Дэвид Нортон, Патрик Маклафин, Стив Браун. Дартс. Энциклопедия. - М.; Арт-родник, 2010. – 224 с.
5. Мачнев В.М. Бадминтон в системе физического воспитания студенческой молодежи: Методические указания. - Оренбург: ГОУ ОГУ, 2003. - 27 с.
6. Полиатлон. Правила соревнований. 3 - е изд. с доп. и изм. - М.: 2002. - 144 с.

ПРАКТИЧНЕ ЗАСВОЄННЯ ГУМАНІТАРНИХ ДИСЦИПЛІН У ТЕХНІЧНОМУ ВНЗ

Автором розглядається проблема підготовки сучасних фахівців у технічних ВНЗ, уточнено місце і функцію гуманітарних дисциплін у сучасній освіті. Утверджується необхідність цілеспрямованої організації гуманітарних технологій для формування професійної позиції випускника.

В рамках сучасних ідей раціонального антропоцентризму (повернення до особистості учня, учень – суб'єкт) актуалізуються поняття гуманізації та гуманітаризації навчання у сучасній парадигмі освіти (Мальований Ю. І.). Парадигма освіти як сукупність цінностей, методів, способів, прийнятих у суспільстві в певний час в рамках наукової традиції, передбачає сьогодні орієнтацію у великій сукупності знань, спрямовує на розв'язання проблеми перевантаження знанням та інформацією, відбору необхідної та достатньої їх кількості для успішного виконання завдань різного типу, забезпечення подальшого розвитку наук за умови збереження цілісної картини світу.

Гуманізація спрямована на поєднання інтелекту та фізичного аспекту, що в цілому активізує педагогічне співробітництво. Гуманітаризація має забезпечити відмову від утилітарно-технократичних підходів до освіти, зорієнтувати на формування гуманістичного та системного мислення студентів шляхом збільшення питомої ваги гуманітарних предметів у ВНЗ [1].

Таким чином, у навчальних планах ВНЗ, зокрема технічного напрямку, гуманітарні дисципліни є важливим доповненням профільних дисциплін та покликані виконувати функцію виховання цілісної особистості. Розуміємо, що перенасиченість інформацією, відкритість знань та розвиток інтернет-технологій ставлять організаторів вищої освіти перед складним вибором кількості навчальних дисциплін та їхньої наповненості. Уведення в план нових дисциплін гуманітарного циклу (наприклад, психології, історії, філософії, педагогіки тощо) потребує чіткої відповіді на запитання: яку роль виконуватиме вони у підготовці фахівця технічного напрямку?

Професійна підготовка забезпечує готовність людини зайняти місце в світі діяльності. Як зазначає О.Зінченко, «універсум спеціалізації історично з'являється як контрположення принципу епохи Відродження, за яким (кожна людина – універсум). Новий принцип – визначається по відношенню до універсуму. Так оформлюються сфери професійної діяльності як форми закріплення та трансляції певних систем знань» [2, с. 28].

Вважаючи, що одним з основних завдань вищої школи є вирощування самовизначених студентів, спрямованих на прориви та нові досягнення у професійній сфері, розглядаємо основне призначення гуманітарних предметів в рамках такого завдання як таке, що надає особливого виміру (статусу) відповідній професійній діяльності. Однак, забезпечити такий результат не

можливо за рахунок передавання сукупності нових знань з гуманітарних дисциплін. Наразі з утвердженням їхньої важливості сьогодні, необхідно вирішувати питання практичного засвоєння гуманітарного знання сучасними студентами. Для цього необхідно звернутися до поняття технологія та уточнити характеристики її різновидів у педагогічному процесі вищої школи.

Педагогічна технологія розуміється нами як упорядкована сукупність дій, операцій та процедур, що у якості інструментів забезпечують досягнення прогнозованого та діагностованого результату в умовах змінного навчального процесу. Ми спираємось на узгодженість визначень науковців щодо характеристик педагогічної технології.

Наприклад, В. Сластенин та Н. Руденко [3] в якості критеріїв технологічної дидактичної діяльності визначають: наявність чіткої дидактичної мети, тобто коректно вимірюваного представлення понять, операцій, діяльності як очікуваного результату, способів діагностування досягнення такої мети; наявність логіки та чіткої послідовності певних етапів засвоєння; визначення способів взаємодії учасників на кожному етапі; мотиваційне забезпечення діяльності, що в основі має реалізацію особистісних функцій у цьому процесі (вибір, креативність, практичний та життєвий сенс).

Д. Левітес надає наступне визначення: «Технологія навчання у вузькому значенні – це педагогічно, валеологічно та економічно обґрунтований процес гарантованого досягнення еталонних результатів навчання (знання та уміння), що здійснюється на засадах спеціально виробленого змісту та критеріального контролю» [4, с. 65].

О. Зінченко розуміє педагогічну технологію як інженерний комплекс (устрій), який виступає інструментом в руках одних людей (педагогів) для перетворення інших людей («людський матеріал») [2]. За словами О. Зінченка, технології «визначають цілі та задачі, характеристики похідного матеріалу та продукту на виході, приймають рішення про заміну технічних засобів. ... Це може бути навчально-виховний процес та його фрагменти, частини, організованості: уроки, ігри, тренажери, лекції або інші подібні устрої» [2]. **Помилка! Источник ссылки не найден., с. 31].**

У технічному ВНЗ випускник готується до ситуацій «машина-людина». Таким чином, відповідно до позиції, студент уявляє себе користувачем певної системи діяльності. Засвоївши закони роботи технічних устроїв, випускник гарантовано якісно буде виконувати функціональні обов'язки на робочому місці, діяти організовано, досягаючи визначеної мети. У наукових текстах (А. Кузнецов) таку технологію підготовки називають машинною.

Продуктом іншої – гуманітарної – технології може розглядатися такий студент, що здатний до самоорганізації, до посилення індивідуальності. Важливим є уточнення характеристик індивіда, здатного до самоорганізації. Скористаємось науково-практичними висновками А. Кузнецова, у яких міститься розрізнення організації та самоорганізації: « сутність організації міститься у здатності встановлювати необхідні цілі, а сутність самоорганізації – у здатності встановлювати та просуватися до нездійснених в рамках одного біологічного життя цілей, які відтворюють волю творити «вічну історію» людини» (курсив наш) [5, с. 110].

Ми погоджуємось з автором та вважаємо, що практичне засвоєння гуманітарних дисциплін, що є умовою збереження та розвитку здобутків цивілізації, можливо тільки таким індивідом, для якого самостійність та само-актуалізація є вищими цінностями.

Отже, ключ до успіху у процесі підготовки передових фахівців знаходиться у просторі гуманітарних технологій, які на базі гуманітарних дисциплін здатні забезпечити «посвяту у спеціальність», дарувати студентам мотивацію творчості у професії, звільняти їх від технологізованого характеру діяльності.

Звернення до гуманітарних освітніх технологій у світовому вимірі є актуальним, можна говорити про формування характерної тенденції, яка особливо яскраво проявилася у кінці XX - на початку XXI ст. Як зазначають вчені Н. Бордовська та А. Реан, «спостерігається суттєве збільшення в світовій освіті гуманітарної складової в цілому, а також за рахунок введення нових людиноорієнтованих наукових та навчальних дисциплін: політології, психології, соціології, культурології, екології, ергономіки, економіки» [6, с. 138].

У сучасній зарубіжній освіті значну кількість годин відведено на вивчення гуманітарних дисциплін незалежно від спеціальності. Інтегративна модель навчального плану відкриває перспективи для розвитку особистості та відтворення моделі професійної діяльності. Формування творчої особистості майбутнього фахівця у провідних світових вищих школах пов'язане із соціальним замовленням на спеціалістів, здатних до оновлення режиму роботи в нестандартних професійних ситуаціях сучасного світу.

Перед сучасним студентом постає завдання: самовизначитися, засвоїти спеціальні фахові знання (об'єм яких зростає), сформувати цілісну картину світу (у якому розвиваються нові наукові галузі) та бути готовим розвивати культуру. Можемо припустити, що саме тому Рассел Аккоф [7] вказує на особливість освіти сьогодні: «сучасна освіта системної ери - учіння (обучение (рус.)), а не викладання!». Саме комплекс методик в освітньому середовищі (наприклад: гра та імітація, організована комунікація, тьюторство тощо), що розгортається на базі гуманітарних дисциплін, оформлює гуманітарну технологію, яка виступатиме гарантією підняття професійної діяльності на рівень вищої реальності.

Висновки

Відповідно до сучасних світових тенденцій введення гуманітарних дисциплін у навчальні плани вищих технічних закладів має супроводжуватися вивченням їхньої функції та місця у професійній підготовці. Визнання значущості гуманітарної освіти сьогодні потребує координації зусиль всіх кафедр у ВНЗ. Цей процес не повинен зводитися до простого збільшення кількості дисциплін, що призводить до перенавантаження студентів. Гуманізація та гуманітаризація виступатиме інструментами забезпечення якості професійного навчання. Відтак, особливої значущості набувають гуманітарні технології, які формуються на базі гуманітарних дисциплін. У такому навчальному просторі людина розглядається як така відкрита система, що спрямована до ідеалу, до невизначеної та зухвалої перспективи, без

обмежень задля розвитку всього людства. Підтримка такого орієнтуру перетворює студента на відданого служителя професії.

Список літератури

1. Гончаренко С. Мальований Ю. Гуманізація і гуманітаризація освіти // Шлях освіти. – 2001. – № 32. – С. 2-7.
2. Зинченко А.П. Инфраструктура образования – конструктор реформ / Зинченко А. П. // Атриум. – 2004. – № 3. – С. 25–35.
3. Сластенин В.А. О современных подходах к подготовке учителя / Сластенин В. А., Руденко Н. Г. // Педагог. – 1997. – № 3. – С. 39-41.
4. Левитес Д.Г. Автодидактика: теория и практика конструирования собств. технологий обучения / Левитес Д. Г. – М.: «МОДЭК», 2003. – 320 с.
5. Кузнецов А.А. К проблеме организации пространства гуманитарных технологий / Кузнецов А.А. // Коммуникационный менеджмент: [сб. докл. / сост. Ю. Б. Грязнова]. – Тольятти, 2000. – 140 с.
6. Бордовская Н.В., Реан А.А. Педагогика. Учебник для вузов – СПб: Изд-во «Питер», 2008. – 304 с.
7. Акофф Р. «Образование» // [Электронный ресурс] – Режим доступа : http://edu.tltsu.ru/sites/sites_content/site125/.../Akoff_Obrazovavie.doc

АВТОТЕМАТИЗМ У СТРАТЕГІЇ МОДУСУ НАЦІОНАЛЬНОГО В РОМАНІ ВАЛЕРІЯ ШЕВЧУКА «ТІНІ ЗНИКОМІ»

У статті простежено функціонування автотематизму у романі Валерія Шевчука «Тіні зникомі». Автотематизм розглядається як важливий чинник виявлення авторських інтенцій, як методологія й естетичний інструментарій творення тексту В. Шевчука. З'ясовано, що естетика модусу національного в творі здійснена автором у режимі автотематизму.

Автотематизм як іманентне явище художньої літератури в численних інваріантах досліджується порівняно недавно. На інтертекстуальному рівні він споріднений із категорією самототожності письменника. Автотематизм як методологічна пропозиція ставить питання дискретнішого розгляду постаті автора як наратора власного цілісного наскрізного ідіостилю. Будучи перманентно довготривалою, «проблема цілісного дослідження творця і його «продукції» в методології автотематизму набуває певних логічних параметрів і пропонує відповідне їх прочитання в режимі інтенсифікації, поглиблення аналізу тесту, підкреслює творчі інтенції письменника» [1; 139].

Достосована до аналізу роману «Тіні зникомі», методологія автотематизму увиразнює ідейно-художній модус національного в творчості письменника як основу його світогляду та естетичного мислення.

Прочитання творів Валерія Шевчука через наскрізну інтертекстуальну й транстекстуальну присутність автора-наратора забезпечує розуміння в них філософсько-естетичної вартості потуги модусу національного, виявляє також глибоку цікавість автора до людини, що в філософії потрактовується як життєтворчість. Автотематизм письменника виявляється насамперед у інтенсивній заангажованості на людину в її щоденній екзистенції. Він малює багатство ситуацій в семіотиці й модерних формах вияву, зумівши зафіксувати його світову безконечність розмаїттям топосів, міфів, архетипів, багатством людських дол, оригінальною естетикою. У романі «Тіні зникомі» вони сфокусовані й узагальнені в одній постаті, що є альтер-его автора, його світоглядного й інтелектуального багатства й мистецької вправності. Така фокалізація не звужує простір модусу національного, а лише чіткіше увиразнює його, наближаючи своєю конкретикою до читача.

Амбівалентність світобудови, сфокусована на особистості письменника в дискурсі автотематизму в романі «Тіні зникомі» набуває цілісності, долається відстань між душею автора та головного героя. Властива для прозописьма герменевтична стратегія розкриття душевних таємниць увиразнює позиції персонажів роману, їх життєздатність чи духовну маргінальність. Програма художньої творчості Шевчука в більшості творів – творення збірного типу епохи через душі упокоєних, таких, що мучаться сумнівами, історії яких не побачені й не прочитані. Цю стратегію автор здійснював, малюючи «ліс людей», які пройшли непоміченими в історії свого

народу й держави. В їх зображеннях виразний наскрізний мотив людської незахищеності. У романі «Тіні зникомі» цей мотив цілковито відсутній. Герой твору «Тіні зникомі» – український інтелігент. Теодосій Темницький – «цілий чоловік» (Франко). У дискурсі автотематизму письменник уявляє власну світоглядну аксіому: найбільша вартість, що забезпечує тривалість людини, її самостояння, – національна самодостатність – джерело моралі, гармонії, успішності та земної радості. Це художньо організоване почуття національного найбільше єднає автора й героя.

Творча рефлексія варіантів автотематизму як вираження й утілення свого Я, кореспондування читачеві своєї авторської стратегії моделювання світу надзвичайно багата. Цьому підкорені не менш виразні засоби індивідуальної естетики. Це насамперед постійна розмова з уявним «читальником», у різних варіантах і з різного приводу, використання дуже багатих наративних стратегій, зокрема «від першої особи», переважно «поучительних», навчальних, роз'яснювальних. Найчастіше цей прийом, властивий для педагогіки просвітництва, використовується в романі «Тіні зникомі». Письменник не просто інспірує прочитання своїх творів – йому не байдуже, чи будуть вони сприйняті як менш чи більш цікава фабула, а чи відчудує «читальник» найбільш сокровенне з його «я» і який слід воно залишить по собі в суспільстві.

Властивість автора бути наскрізно присутнім через епохи й часи – одна з найбільш оригінальних і загадкових рис ідіостилу Шевчука. У «Тінях зникоміх» в режимі реверберації таке простеження набуває прямої вказівки про зв'язок свого роду з родом Худорбів (Худорбеїв). Для звичайної «гри з читачем» (Еко, М. Зубрицька) задекларована позиція виглядає надто поважною.

У творі В. Шевчука поширений прийом автобіографізму. У цьому аспекті можна вважати його текст біографією митця на тлі тисячолітнього хронотопу, протетично визначеною, генетично пов'язаною з націєтворчим утвердженням аксіоматичної незаперечності ідеї самодостатності українства. Теодосій Темницький, делегований Шевчуком на автора «Історії Русів», у романі не тільки виступає рупором ідей письменника, але й прямим його альтер-его, своєрідним *porte-parole*, автор і герой – майже одне ціле в прозорих і виразних паралелях. Герой роману «Тіні зникомі» обирає полем діяльності українську культуру й непомітне життя. Хоч був освіченим, дисциплінованим, міг дослужитися високих чинів, але вийшов у «абшит». Це здійснив і автор, коли залишив офіційні посади й усамітнівся, працюючи «в шухляду» над літописом життя своїх сучасників та дошукуючи паралелей у діяннях своїх предків. Стримане ставлення письменника до офіційної системи освіти тільки в межах того, що дозволено, осуд шкільної ідеологічної казенщини, наполеглива самоосвіта, яка дала йому вражаючого рівня «нематрикулярні» знання, знайшли своє відображення в «автосвідченні» Темницького, який «мав непереборне прагнення до книжного читання» [3; 7], бо в кадетському корпусі, де навчався, освіта була казенною.

Теодосію Темницькому властива присутність епіфанії, раптового прояснення, осяяння свідомості, яким започатковується вибір його життєвої

стежки і праці. Як пояснює Тодось, цьому прозорінню передували моменти «накопичення» думок. Зустріч у Петербурзі з Василем Капністом, псалми Григорія Сковороди, розмови про знищення малоросійського гетьманського устрою, зруйнування Січі Катериною, читання рукописних утаємничених віршів – усе допомогло Тодосеві прозріти і проникнути в таємниці пророцтва Ісаї. «Господи! – з жахом прошепотів я. – Адже в цьому місці, в цій Долині Видіння йдеться про мою Батьківщину – Русь чи Малоросію, чи Україну. Саме вона тепер – як місто, сповнене галасом, гучне й веселе, а наші побиті – не мечем і не повмирали у війні» [3; 16]. Художня творчість В. Шевчука також постає на основі історичних фактів і наукових дослідів.

Джерелом осяянь, прозрінь часто виступає Святе письмо, Біблія як генеза художньої самосвідомості, світоглядного концепту, а не формальна декларація положень. Для В.Шевчука боротьба з усіма видами формального має трансдискурсивний характер. Історію, природу, людину узгоджує зі Святим письмом, використовує його з власними проєкціями на модус національного. Так само глибоко знає Біблію й уважає «кормочою книгою» Теодосій Темницький. Тому письменник у романі «Тіні зникомі» вводить у систему біблійних координат багаті підтекстові ремінісценції, пряме цитування, інші способи конотації.

Численні візії-осяяння, сни самого автора від твору до твору в моменти роздумів про вічне дають підстави думати про особливе виокремлення письменником героя «Тіней зникомих» із великої кількості інших через цю спільну для них обох рису. У романі сни-видіння розгортаються в обширні картини, які вражають несподіваною метафористикою, являють багату фантазію письменника в спостереженнях як природи, так і найтонших відрухів людської душі. Сни стають у творі продовженням дійсності й навпаки: дійсність часто є продовженням сну. Онейроманія, властива характерові художнього мислення Шевчука, тут розгортається в розкішно-барокові картини. Прикладом є сон Андрія по дорозі за нареченою чи сон Тодося перед розповіддю брата Івана про батькові душевні самокарання й самогубство.

Роман «Тіні зникомі» в діяннях головного героя містить естетичне вираження авторського світогляду, конкретної життєвої позиції, своєрідну терапію на «абсурдність світу». Цей мотив звучить у багатьох творах письменника гостро й болісно. Джерела оптимізму, віри, опори лише в самому собі при самоорганізації й самостоянні. «Людина – іграшка у вирі подій, але як істота розумна спроможна збудувати човен, керувати ним, щоб не потонути. Культивувати в собі силу й бажання, але це не значить пристосовуватись. Свідомість людини має бути співмірною до її власного сумління. Усвідомлювати, що без достойної боротьби людина не втримається. Боротися за те, що в тобі справжнє» [2; 18], - радить автор у есеї «На березі часу». Своє кредо він стверджує життям і справами Теодосія Темницького, дає своєрідну пораду таким «читальникам», як подолати відчуття абсурдності світу. Маленька людина, «мисляча очеретина» завжди буде іграшкою долі, її заложницею, «блудним сином» життя, якщо не знайде себе, не самоорганізується, не явить цьому світові «волю до чину» (В. Соболев). Має

сама створити той світ, у якому самовиразиться. Смуток, властивий героям попередніх творів Шевчука – уже не резигнація, не трагізм утрати чогось дорогого, духовного, а потреба тиші для осмислення перспектив досягання найважливішого.

Головний герой роману «Тіні зникомі» – інтелектуал, принаймні вільно володіє латиною, знає німецьку мову, тому читає тогочасних філософів у оригіналі. Письменницька стратегія, виражена устами героя, націлена не тільки на врахування читацьких інтересів, а й на уформування стратегії їх мислення на вічне, провіденційне, без пристосування ні до «злоби дня», потреб тимчасових, минулих, ні до рівня читацької аудиторії. Постать головного героя твору постає при цьому не стільки як спосіб ідейно-естетичних рефлексій автора, скільки як засіб оприявлення власної філософії екзистенції в її найсокровеннішому – баченні сутності модусу національного. Світогляд Тодося Темницького не тільки когерує з уявленнями письменника. Йдеться, власне, про автопсихологізацію ліричного (саме ліричного) суб'єкта, оскільки автор і герой перебувають у єдиному психоемоційному стані. Пишучи історію роду, Теодосій одночасно висловлює авторське розуміння головного в своїй праці. Розглядаючи народ у дискурсі монадології, Шевчук стверджує неперервну духовність етносу як запоруку його тривання. Відкриваючи ситуацію за ситуацією, епізод за епізодом, архетип за архетипом, історію народу в конкретних, отже живих картинах, він з'єднує перервані ланцюги духовності українського ейдосу, розкриває устами Теодосія, котрий творить живу картину історії роду Темницьких в ділах, переживаннях, помилках і досягненнях, бо «як кожен народ...має реальну потребу у фіксації своєї історії – це і є запорука його відносного безсмертя, так цю потребу має й рід» [2; 91]. «Байдужий до української культури етнічний українець виводить себе із ноосфери, якою є народ» [2; 44], – увиразнює цю думку автор у філософському автобіографічному нарисі «На березі часу».

Теодосій Темницький працює з уривками відомостей, зафіксованими на шматках паперів, подекуди вже й зотлілих, тобто це історик. Але пише історію не так суспільства, роду, як людських душ. Так само і Валерій Шевчук, досліджуючи тогочасні пам'ятки, використовуючи фрагменти зотлілих рукописів, створював історію свого народу. Автор і його герой працюють у режимі генеалогічної стратегії «текстуальної палеонтології» (Ф. Ніцше).

Фокалізація на постаті автора надає роману «Тіні зникомі» особливої ідейно - естетичної вагомості, як всьому естетичному простору творчості В. Шевчука, розкриває обрії й актуальність проблематики. Прочитане у стратегії модусу національного, через особисте розуміння його письменником, життя людей минулого, їх світогляд, вчинки постають трансцендентним посланням у виміри, суголосні сучасності. Автотематизм забезпечує той простір, на якому єдино постають нові горизонти і явища, піднімає рецепцію роману до естетичного рівня сучасної літератури. Модус національного як екзистенція уваги до людини надає цим просторам життєтворчого вектора, характеру, духу й форми. Присутність автора єднає дієгезис минулого з сучасним. Сюжет давноминулих часів читається як сучасний роман, являючи вічну перлокутивність істини. Присутність авторського Я дозволяє виміряти

минуле й сучасне в єдиному масштабі проблем національного в провіденційному прицілі на майбутнє.

Отже, естетика модусу національного в романі «Тіні зникомі» здійснена автором у режимі «самототожності» й увиразнена максимальним «зближенням» власної особистості й образу головного героя, який уособлює цей модус. Спільний характер діяльності, ідентичні світоглядні овиди, «температура» пристрасті дізнань про минуле своїх предків (ширше – народу) переконує уважного читача в доцільній органічності такого «зближення», надає йому особливої інтимної креативності. «Самототожність» письменника забезпечується прихованим і декларованим автотематизмом, способом вираження якого служить цілий ряд новаторських за своїм характером прийомів. Серед них першоособова нарація від імені героя/автора, багатшаровість оповіді, її «симультанізм»: численні конотації, повторні прочитання з примітками й правками, коли наратор одночасно функціонує як читач, спеціальний розділ-коментар і примітки, написані від імені автора. Серед художніх прийомів – внутрішні монологи персонажів у межах нарації інших героїв, широке інтертекстуальне тло у характері палімпсестів. Використовує письменник також структуровані «історії оповіді в оповіді про історії» (Д. Барт). Прийоми автотематизму засвідчують глибоку заангажованість автора в реалізації модусу національного в усезагальній суспільній свідомості.

Таким чином, у романі «Тіні зникомі» в режимі автотематизму автор декларативно й відверто позиціонує себе як такого, що «ожив» духовно в діях Теодосія Темницького, а через нього – Архипа Худорби, автора «Історії Русів». Сам при цьому дозволяє судити читачеві, правда це чи одна з його вигадок-візій. Усе, отже, й характер того чи іншого висновку залежатиме саме від рівня прочитання й рецепції читача.

Список літератури

1. Сивокінь Г. Біографізм у методі сучасного літературознавства / Г. Сивокінь // Сучасність.-1994.-№1.- С. 137-141.
 2. Шевчук Валерій. На березі часу: Мій Київ. Входи́ни: Автобіографічна оповідь / Валерій Шевчук .- Київ.- 2002.- №4-5.-264 с.
 3. Шевчук Валерій. Тіні зникомі. Сімейна хроніка / Валерій Шевчук .- К.:Темпора, 2002.- 304с.
- Мединська Олеся Ярославівна, викладач української мови та літератури Галицького коледжу імені В. Чорновола, м. Тернопіль