

різного роду загроз [1, с. 61]. Зокрема, вона може шляхом видачі відповідних письмових вказівок порекомендувати певній державі через відповідний центральний орган виконавчої влади, що здійснює контроль за авіа перевезеннями, на території якої відбуваються певні несприятливі для польотів явища (наприклад: збройні конфлікти; громадянські хвилювання з застосуванням певного виду озброєння), заборонити повністю або частково польоти над такими територіями. А вже сама держава, оцінює та приймає рішення щодо виконання такої вказівки.

Враховуючи той факт, що на території України відбулася трагедія з малайзійським «Боїнгом» існує потреба більш чіткого визначення підстав та умов закриття повітряного простору держави у разі існування збройного конфлікту на її та прилеглих територіях.

Література

1. Окремі зобов'язання держав у сфері міжнародного повітряного права: стан та перспективи / М. О. Раскалей // Альманах міжнародного права. – 2014. – Вип. 4. – С. 58-65.

УДК 349.42:656.7:061.5(043.2)

Логоша В. В., студент,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Беззубов Д. О., д.ю.н., доцент

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДІЯЛЬНОСТІ АВІАКОМПАНІЇ НА РИНКУ АГРОАВІАЦІЙНИХ ПОСЛУГ

В Україні існують всі передумови для розвитку авіації спеціального призначення. Застосування авіаційного способу захисту рослин є ефективним як для авіакомпаній спеціального призначення, так і для сільськогосподарських підприємств. Розв'язання завдань ефективної маркетингової діяльності забезпечує збільшення обсягів виконання авіаційних робіт у сільському господарстві, що призводить до підвищення ефективності діяльності авіакомпанії спеціального призначення.

Визначено, що авіаційно-хімічні роботи займають найбільшу частку у системі авіаційних робіт. В свою чергу авіаційно-хімічні роботи розподіляються на авіаційні роботи в сільському господарстві та авіаційні роботи з обслуговування лісового господарства. Оскільки сільське господарство відноситься до аграрного сектору, то доцільним є введення терміну «агроавіаційні роботи», що дає можливість більш суттєвого відображення авіаційно-хімічних робіт у сільському господарстві.

Аналіз досвіду передових країн показує, що у найближчій перспективі

сільське господарство, навіть США, не в змозі буде отримати продуктів харчування в необхідних кількостях без застосування хімічних засобів захисту рослин за допомогою авіації. Сільськогосподарська авіація в значній мірі стає частиною технологічного процесу виробництва сільськогосподарської продукції, без якої неможливо виконання цілої низки важливих робіт та яку відрізняють наступні риси: мобільність, продуктивність, ефективність, висока якість АХР. Негативним є той факт, що парк повітряних суден для виконання авіаційних робіт складається, в основному, із застарілих типів літаків, більша частина яких майже вичерпала свій ресурс.

На сьогоднішній день щорічний обсяг авіаційних робіт у сільському господарстві відповідає рівню 1937 р. Проте динаміка обсягів авіаційних сільгоспробіт останнього десятиліття свідчить, що потенціал можливостей, яким володіє сільгоспавіація України, використовується не в повному обсязі. Дослідження динаміки оброблених площ за 2007-2014 рр. вказує на те, що найбільше зростання спостерігалось у 2008 р. [1, с. 90]. Така ситуація, в першу чергу, склалася внаслідок здорожчання авіаційного пального. Також причиною зниження обсягів агроавіаційних робіт є недостатня поінформованість потенційних замовників (сільськогосподарських підприємств, фермерських господарств) про переваги авіаційного способу обробки сільськогосподарських угідь у порівнянні з наземною технікою [3, с. 27-28].

Таким чином, аналіз динаміки показників урожайності та застосування агроавіаційних робіт за 2009-2015 рр. показав, що врожайність підвищується більше в тих областях, де більший відсоток площ оброблено авіаційним способом. А основним недоліком в організації діяльності авіакомпанії є повна відсутність формування та подання заохочувальної інформації для сільгосппідприємств щодо підвищення врожайності при застосуванні авіаційного способу обробки та щодо можливості виконання агроавіаційних робіт, а це обмежує отримання зворотного зв'язку з потенційними замовниками та, як наслідок, призводить до зменшення прибутку авіакомпанії [2, с. 194-198].

Формування ринку авіаційних робіт щодо його структури обсягів за авіакомпаніями неможливе без проведення досліджень авіаційної транспортної системи України в цілому, оскільки транспортна система авіації спецпризначення, до якої входять різні види авіаційних робіт, є важливою складовою авіаційної транспортної системи України. Комплексна оцінка стану авіаційної галузі в цілому може бути ґрунтовною лише з урахуванням стану авіаційних робіт. Авіаційно-хімічні роботи займають найбільшу частку у системі авіаційних робіт. У свою чергу, авіаційно-хімічні роботи розподіляються на авіаційні в сільському господарстві та авіаційні з обслуговування лісового господарства.

Запропоновано уточнення терміну авіаційно-хімічних робіт у сільському господарстві. Оскільки сільське господарство відноситься до аграрного сектору, то доцільним є введення терміну «агроавіаційні роботи», що дає можливість більш суттєвого відобразити авіаційно-хімічні роботи у сільському господарстві.

Література

1. Бойко В. І. Ефективність агроавіаційних робіт / В. І. Бойко // Стратегія антикризового управління і економічного зростання національного виробництва: матеріали міжнар. наук.-практ. інтернет-конф., проведеної на базі Буковинського державного фінансово-економічного університету (м. Чернівці) 22-23 березня 2012 р. – Тернопіль: Астон – С. 90-92.

2. Герасименко І. М. Економічна ефективність використання авіації в сільському господарстві в порівнянні з наземною технікою / І. М. Герасименко, О. О. Соловйова, М. М. Ровненко // Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки. – Х.: ХНУ, 2015. – № 1 (171). – С. 194-198.

3. Герасименко І. М. Авіаційно-хімічні роботи в сільському господарстві в системі авіаційних робіт / І. М. Герасименко, С. В. Пронь // Інноваційні економічні технології для розвитку підприємств, регіонів, країн: матеріали міжнар. наук.-практ. конфер., 24-25 жовтня 2014 р. – Дніпропетровськ: НЕО «Перспектива», 2014. – Ч. 2. – С. 27-28.

УДК 343.535(043.2)

Любота О. О., студент,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Горбатюк Я. В., к.ю.н.

ОСОБЛИВОСТІ НЕПЛАТОСПРОМОЖНОСТІ ТА БАНКРУТСТВА АВІАЦІЙНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Отримавши статус суверенної незалежної держави, Україна стала на шлях розвитку ринково-економічних відносин. Цей перехід не в останню чергу було зумовлено внутрішніми економічними чинниками (підвищенням рівня інфляції, кризою платіжної системи, спадом різноманітних сфер виробництва), вплив яких негативно позначився на діяльності господарюючих суб'єктів. Тому для оздоровлення фінансово неспроможних підприємств на законодавчому рівні було створено спеціальний механізм – інститут неспроможності (банкрутства).

Банкрутство є унікальним правовим механізмом розв'язання проблем заборгованості приватної особи шляхом визнання цієї особи неспроможною. У період становлення і розвитку ринкових відносин в