

Підвищення якості обслуговування, запровадження різноманітних знижок, акцій і спеціальних програм для пасажирів на фоні оптимізації витрат – такі є основні дії учасників ринку в цьому році. Водночас відновлено виконання багатьох регулярних міжнародних рейсів, а наприкінці червня розпочато виконання регулярних рейсів за двома новими маршрутами: Львів-Мілан ("Міжнародні авіалінії України"), Бориспіль-Вільнюс ("Донбасаеро").

Водночас не можна не відмітити, що сьогодні вже має місце деяке покращення ситуації на ринку пасажирських авіаперевезень. За статистичними даними, у червні поточного року спад обсягів пасажирських авіаперевезень українськими авіакомпаніями порівняно з 2008 роком зменшився до 13%, тоді як у квітні цей показник складав 18%, а у травні – 17,5%. На ринку вантажних авіаперевезень у I півріччі 2009 року працювало 18 вітчизняних вантажоперевізників. Негативний вплив кризових явищ не міг не позначитись і на роботі всіх вітчизняних аеропортів. У I півріччі 2009 року комерційні рейси обслуговували 28 українських аеропортів та аеродромів, пасажиропотоки скоротились порівняно з I півріччям 2008 року на 17,5% та склали 3,9 млн. чол., поштовантажопотоки – на 35,6% та склали 17,3 тис. тонн.

Література

1. Прейгер Д. Стан і проблеми розвитку авіаційної галузі України / Д. Прейгер // Економіка України. Науковий журнал Міністерства економіки України, Міністерства фінансів України та Національної академії наук. – №6 (571). – К. : Преса України, 2009. – С. 4-21.

2. Баран Р. Т. Проблеми розвитку авіатранспортної галузі України та їх вирішення / Р. Т. Баран [Електронний ресурс] // Наукові конференції. Соціум. Наука. Культура. Економіка. – Режим доступу: <http://intkonf.org/kand-ekonom-n-baran-rt-problemi-rozvitku-aviatrtransportnoyi-galuzi-ukrayini-ta-yih-virishennya/>

3. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за I півріччя 2009 року (від 21.07.2009 р.) [Електронний ресурс] / Державна авіаційна адміністрація. Міністерство транспорту та зв'язку України. – Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua/>

4. Статистичний щорічник України за 1994 рік. – К. : Техніка, 1995. – 519 с.

5. Транспорт і зв'язок України: статистичний збірник / За ред. Власенко Н. С. – К., 2009. – 290 с.

УДК 65.016.8:338.45:629.73 (043.2)

Грибчук Л. М.,
студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Козирева В. П., к.ю.н., доцент

ПОНЯТТЯ БАНКРУТСТВА АВІАЦІЙНИХ ПІДПРИЄМСТВ

В юридичній науці інститут неплатоспроможності (банкрутства) пройшов складний шлях свого формування, який продовжується і надалі. Над питанням неплатоспроможності (банкрутства) працювали і працюють такі вітчизняні і зарубіжні вчені, як: Р. Г. Афанасьєв, О. М. Бірюков, В. П. Козирева, В. А. Малига, Б. М. Поляков, М. І. Тітов та інші.

При вивченні даного питання неможливо не звернутися до Закону України "Про відновлення платоспроможності боржника або визнання його банкрутом", ст. 1 якого дає визначення понять "неплатоспроможності" і "банкрутства".

Неплатоспроможність – неспроможність суб'єкта підприємницької діяльності виконання після настання встановленого строку їх сплати грошові зобов'язання перед кредиторами, в тому числі по заробітній платі, а також виконання зобов'язання щодо сплати страхових внесків на загальнообов'язкове державне пенсійне страхування та інші види загальнообов'язкового державного соціального страхування, сплати податків і зборів не інакше як через відновлення платоспроможності.

Банкрутство – визнана господарським судом неспроможність боржника відновити свою платоспроможність та задовольнити визнані судом вимоги кредиторів не інакше як через застосування ліквідаційної процедури.

Узагальнюючи все, можна сказати, що терміни "неплатоспроможність" і "неспроможність" є тотожними, які характеризують економічний (фінансовий) стан боржника. Термін "банкрутство" –

це юридичне, судове визнання боржника банкрутом, а тому за своїм змістом не може бути синонімом попереднім термінів.

В сучасному законодавстві наводиться п'ять основних ознак неплатоспроможності боржника, як то характер грошових зобов'язань, базовий розмір грошових вимог, безспірність вимог, строк несплати та наявність документів, що підтверджують несплату грошових вимог. Ці ознаки неплатоспроможності та банкрутства властиві і авіаційним підприємствам, оскільки вони також є суб'єктами господарської діяльності.

Розгляд справи про банкрутство такого особливого суб'єкта, як авіаційне підприємство вимагає особливого підходу в силу того, що такі підприємства є стратегічно важливими в сучасній економіці. Порушення провадження у справі про банкрутство повинно бути виваженим, оскільки, в першу чергу може зачіпати інтереси держави, яка повинна відстоювати загальносуспільні пріоритети розвитку авіаційної галузі. Але відомо, якщо підприємство не може задовольнити свою платоспроможність – настає банкрутство.

Банкрутство безпосередньо державних авіаційних підприємств України, можна прослідкувати існування певних схем банкрутства державних підприємств з метою отримання вигод (повітряні лінії, дешева авіатехніка, місце на ринку авіаперевезень та інше) приватними фінансовими структурами.

На даний час багато потужних у минулому державних авіаційних підприємств збанкрутіли або знаходяться у процесі банкрутства чи санації, наприклад: ВАТ "Авіакомпанія "Дніпро-авіа" (зафіксовано борг авіакомпанії перед кредиторами); ВАТ "Авіакомпанія "Одеські авіалінії" (визнано банкрутом); ВАТ "Авіакомпанія "Авіалінії України" (визнано банкрутом).

На нашу думку, для уникнення такого явища як банкрутство, варто застосовувати наступні заходи:

- надання пільг по податках;
- списання боргів перед державною податковою адміністрацією (при укладанні мирової угоди з кредиторами);
- розстрочка боргу перед державою;
- включення підприємств в Програму розвитку внутрішнього ринку;
- згода на передачу житлового та соціального фонду підприємств в комунальну власність;

- підготовка та перепідготовка кадрів за рахунок державного бюджету.

Отже, можна зазначити, що банкрутство настає, коли боржник не вжив заходів для погашення своїх грошових зобов'язань. Такі незадовільні результати, як відомо, є однією із підстав порушення справи про банкрутство. Таким чином, обставини, що стверджують про неплатоспроможність боржника, і є підставою для кредитора звернутися до господарського суду з метою порушення у справі про банкрутство.

Література

1. Про відновлення платоспроможності боржника або визнання його банкрутом: Закон України від 14.05.1992 року // Відомості Верховної Ради України. – 1992. – №31. – Ст. 440.

2. Козирева В.П. Поняття та ознаки банкрутства / В.П. Козирева, Гаврилішин А.П. // Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія "Юридичний Вісник "Повітряне і космічне право" – №4 (13). – 2009. – К. : Видавництво Національного авіаційного університету "НАУ-друку", 2009. – С. 96

УДК 351.814.3 (043.2)

Денисенко Ю.М.,

студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Корчак Н.М., к.ю.н., доцент

ЩОДО БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ НА АВІАЦІЙНОМУ ТРАНСПОРТІ

Проблема безпеки польотів, незважаючи на стрімкий науково-технічний прогрес у галузі авіаційної техніки, набула в наш час значної гостроти. Ситуація в авіаційній транспортній сфері продовжує залишатися складною. Питання забезпечення безпеки польотів залишилися і залишатимуться актуальними, поки експлуатуються літальні апарати будь-якого призначення, зокрема, це стосується повітряних суден цивільної авіації.