

## **АВІАЦІЙНО-ХІМІЧНІ РОБОТИ В АГРАРНОМУ СЕКТОРІ ЕКОНОМІКИ ТА ПРОБЛЕМИ ВИРОБНИЦТВА ЕКОЛОГІЧНО ЧИСТОЇ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКОЇ ПРОДУКЦІЇ В УКРАЇНИ**

Р.Т. Баран, к.е.н., почесний працівник авіаційного  
транспорту України, член-кореспондент  
Транспортної академії України  
НУ «Львівська політехніка»  
Л.М. Баран, правознавець  
Львівський національний аграрний університет

Постановку проблеми та її зв'язки із важливими науковими завданнями, пов'язаними із продовольчою безпекою і, особливо, правовим екологічним забезпеченням та перспективами розвитку органічного виробництва екологічно чистої сільськогосподарської продукції в Україні автори обрали на стику двох галузей економіки: цивільної авіації (ЦА), роль і місце якої у XXI ст. зростає у всіх галузях економіки, а також сільськогосподарського виробництва (СГВ), яке також стає важливим чинником безпеки життєдіяльності країн. Авторами у статті поставлені завдання щодо визначення організаційно-правових основ застосування авіації в аграрному секторі економіки України на прикладі авіаційно-хімічних робіт (АХР), їх законодавчого забезпечення і екологічної безпеки, проведення у практиці СГВ та продовольчої безпеки (ПБ). Запропоновані базові моделі економіки і правового регулювання АХР та форми внесення змін і доповнень у чинне законодавство з огляду на економічну безпеку сільгоспвиробництва і ПБ.

Аналіз останніх досліджень джерел та наукових публікацій щодо результатів запровадження методів, форм і способів застосування повітряних суден (ПС) в аграрному секторі, взагалі і організаційно-правових основ АХР у СГВ показує недостатність уваги якраз до екологічних аспектів ПБ. Зокрема, такі роботи ведуться у більшості випадків поза межами України і тому не базуються на чинному національному законодавстві [1]. На базі тогочасного Українського управління цивільної авіації сформовано національну систему ЦА [2]. Проте наукових досліджень з організації АХР у СГВ майже не ведеться, а тому намагаються користуватися існуючими, які не носять ознак модерної придатності [3, 4, 5, 6]. У жодній з цих робіт не комплексно і разом з тим конкретно не проведено організаційно-правового аналізу існуючого стану організації АХР та використання

ПС у СГВ, а тим більше їх екологічності. Саме тому досі не існує розроблених систем застосування ПС в аграрному секторі економіки України, а також не вироблено практичних методів їх проведення у СГВ на основах екологічної та ПБ. Отже актуальність теми дослідження авторів беззаперечно, оскільки поодинокі та все частіші і частіші випадки організації АХР, наприклад, як це було на Тернопіллі, коли зі сторони фермерів АХР викликають практичну зацікавленість, а зі сторони громадян страх та протидію [3]. Все це збуває суспільну думку про ЦА взагалі та негативно впливає на її застосування у СГВ, зокрема. Тому автори виступають за використання прогресивних досягнень в цих галузях на безпечно-екологічній основі, про що розпочали ряд публікацій [7].

Виділивши невіршені попередниками частини загальної науково-технічної і організаційно-правової проблем застосування ПС у СГВ, а саме АХР на основі безпечних екологічних методів, можемо зазначити, що універсальність цивільного повітряного транспорту (ЦПТ) полягає у тому, що окрім транспортної роботи він забезпечує також авіаційні послуги для різноманітних галузей народного господарства, у галузях економіки та задовольняє попит на АХР, який останнім часом активізувався. Проте в організаційно-правовому аспекті не опрацьовані законодавчі та організаційно-технологічні засади використання ЦА в галузях економіки [1]. Значне місце і роль у цій частині мають бути відведені продовольчій та екологічній безпеці СГВ в умовах АХР. Таким чином, проблема соціально-екологічного та організаційно-правового забезпечення авіаційних робіт (АР) в умовах функціонування національної системи ЦПТ являє значний, перш за все, практичний інтерес, як і науково-теоретичне осмислення, а також опрацювання дослідниками у відповідності до сучасного стану правового поля держави. З огляду на тематику МНПК Житомирського НАУ вважаємо таку наукову роботу на часі. З огляду на це, автори вирішили прийняти участь в наукових дискусіях в рамках цієї конференції та на розсуд учасників подають ці тези до підготовленої статті.

Так, у чинній редакції Повітряного кодексу України (ПКУ) та законодавстві вони, як і більшість таких визначень, не наведені [1, 8]. Ці проблеми, не дивлячись на перманентні зміни національної системи законодавства, продовжують залишатися поза увагою фахівців. І це в галузі ЦА, а що вже казати про аграрне чи екологічне законодавство України в цій частині? Запитання явно виходить риторичним. В умовах реструктуризації АПК і створення основ ведення сільського господарства (СГ) на індивідуальній фермерській основі, після падіння

планової економіки і реформування колгоспної системи, явно що питанням АХР варто приділяти значно більше уваги.

Для постановки задачі та формулювання мети наукової публікації обрані дослідження причин проблемності гармонійного розвитку, як ЦА, так і СГВ України на екологічній основі. Для вироблення пропозицій щодо комплексних підходів організаційно-правового характеру до удосконалення управлінської парадигми організації ЗАГЕ держави, АР та їх складової АХР, реструктуризації монополізованих структур на основі рекомендованої практики ІКАО, запровадження не тільки єдиних і паритетних принципів («правил гри») для формування економічних моделей оцінки цих сегментів, як складових ринків цих послуг з метою синтезу форм і методів ПБ та внесення змін і доповнень до чинного законодавства на цій основі.

Метою нашої статті є доведення до відома економістів, державних відомств та органів державного регулювання в галузі ЦА і СГВ можливих напрямків удосконалення методів застосування ПС для СГВ, оцінки ємності ринкових сегментів таких послуг у національному ПП та їх безпечності (екологічності в розумінні формування методів і форм ПБ). Це потрібно зробити також і для запропонування напрямків розв'язання існуючих у цій царині екологічно-кліматичних проблем. Актуальність саме таких наукових досліджень спричинена новим курсом президентських та урядових програм із формування державної підтримки сільгоспвиробників, підвищення безпеки польотів ПС та АР, екологічності АХР обов'язково підкріплюватиметься умовами господарської діяльності сільгоспвиробників та перспектив їх розвитку на базі органічного виробництва харчів та ПБ.

Новизна наукових досліджень у викладеному матеріалі, означеному тезовістю його викладення не дозволяє навести повністю синтезовані нами економічні моделі, теоретичні підходи до організаційно-правових принципів формування ринкових сегментів АХР у СГВ нашої держави на основі екологічності та ПБ. Під поняттям «АР» будемо розуміти правові, організаційно-економічні та техніко-технологічні засади функціонування авіатранспортної системи (АС) з метою задоволення попиту на ринкових сегментах з виконання всіх необхідних у галузях економіки робіт, окрім транспортної діяльності (ТД) з авіап перевезень. Отже, окрім ТД ЦА здійснює також АР, як це визначено у розділі XII ПКУ [1]. Роботи суб'єктів ЦПТ у різних галузях народного господарства віднесені авіаційними економістами до нетранспортних робіт [9]. У загальному в попередніх десятиліттях організацією цих робіт займалися структурні підрозділи

авіації спеціального призначення із ЗАНГ. Серед авіаційних послуг, що по ЗАНГ, що на сьогодні ЗАГЕ найбільшу питому вагу завжди займали АХР, які здійснювалися у СГВ. Таке широке застосування ЦА для виконання АХР продиктоване такими її особливостями: універсальність з огляду типів транспортних засобів, мала залежність від стану наземних шляхів сполучень, часовий фактор, а також продуктивність, як основа економічної ефективності.

Наприклад, найважливішим фактором того самого ЗАНГ для захисту рослин від шкідників та хвороб завжди називали авіаційно-хімічний метод (АХМ), який полягає в оперативній дії в потрібний час на випередження процесів розмноження шкідників [9]. Тому тут завжди є ризик, коли внаслідок недотримання технології оброблення полів виникали екологічні катастрофи чи лиха. При цьому екологічність цих робіт можна розуміти у вузькому та в широкому розумінні. Якщо казати про «вузький підхід», то тут мається на увазі безпека самих екіпажів та працівників, що залучені до АХР. Ми вже наводили правові основи щодо вирішення цих проблем [7]. Зокрема, згідно чинного національного законодавства тривалість робочого часу і часу відпочинку визначається на законодавчому рівні [1, 8]. У загальному можемо констатувати, що до АХР відносяться: захист рослинності від шкідників та від хвороб, боротьба з бур'янами, внесення мінеральних добрив, опилення фруктових або інших садово-паркових дерев, дефоліація, дисакція, аерозасиви, дезінфекція, рибовирощування, опилення виноградників, сеникація яровини, коренева підгодівля культур тощо [9]. Якщо казати про ПБ, то необхідно розглядати екологію АХР в широкому розумінні. Тобто, в даному разі вона залежить не тільки від організації АХР, а ще й і від вироблення технології внесення хімічних добрив, чи пестицидів. Тут згідно галузевих досліджень АХР по відношенню до наземних видів таких робіт значно дорожчими за своєю номінальною кількісно-вартісною основою. Проте питома економічна ефективність може бути пояснена тим, що АХМ боротьби за врожаї характеризується наявністю організаційно-технологічних переваг [7, 9]. Підвищення економічної ефективності саме СГВ дасть можливості для стабілізації підходів до ПБ, як екології взагалі, внаслідок самофінансування цих заходів.

Таким чином, у сучасних умовах організаційно-правові аспекти формування системи ЗАГЕ України потрібно базувати не тільки і не стільки на закордонних зразках застарілої техніки ЦПТ і технології АХР у СГВ, а створити законодавче забезпечення способів і систем проектування, налагодження виробництва та експлуатації технічних

засобів виконання початково-кінцевого (летовищного) та рухомого (виконавців АР чи експлуатантів ПС) етапів цих робіт. Для цього необхідно також провести науковий пошук з оптимізації форм і методів не тільки СГВ, а й АХР. На комплексній основі маємо ще й виробити системні підходи до організації екологічної та продовольчої їх безпеки, а також вирішити підготовку відповідних фахівців у вишах, аграрного профілю і перш за все по агрономії.

#### Література

1. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. № 3393-VI.
2. Про схему управління підприємствами цивільної авіації України: Наказ Мінтрансу від 31.08.1993 р. № 278; Про базування Київського державного авіаційного підприємства "Універсал-Авіа" на військовому аеродромі Васильків та надання йому статусу аеродрому спільного базування: Постанова Кабміну від 20.06.1996 р. № 662.
3. Лукашевич М. «Наліт авіації» на Панталіху / М. Лукашевич // Вільне життя. – 2008. – № 99.
4. Мирошников А.В. Экономика воздушного транспорта / А.В. Мирошников. – М.: Транспорт, 1975. – С. 39.
5. Вказівки з технології авіаційно-хімічних робіт у сільському і лісовому господарстві СРСР. – М.: РВВ ГВФ, 1973. – С. 158.
6. Порадник з авіаційно-хімічних робіт в цивільній авіації СРСР. – М.: РВВ МЦА, 1973. – 100 с.
7. Баран Р.Т., Баран Л.М. Правові підходи до організації аastosування цивільної авіації для виконання авіаційно-хімічних робіт у сільсько господарському виробництві // Вчені ЛНАУ – виробництву: Каталог наукових розробок / за заг. ред. В.В. Снітинського, В.І. Лопушняка. – Вип. 9. –Л.: ЛНАУ, 2009. – С. 82-84.
8. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994р. № 232/94-ВР.
9. Основные вопросы экономики гражданского воздушного флота / под ред. Б.М. Парахонского и Л.А., Цехановича. – М.: РИО Аэрофлота, 1961. – С. 102.
10. Применение авиации в отраслях экономики / Авт.-сост. В. С. Деревянко. – Краснодар: «Сов. Кубань», 2002. – 488 с.