

ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНА ТА ПРАВОВА ПАРАДИГМИ СТАЛОГО РОЗВИТКУ АВІАПЕРЕВІЗНИКІВ В УМОВАХ РЕФОРМУВАННЯ ПОВІТРЯНО-ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

© Баран Р.Т., 2013

Визначено основні проблеми становлення суб'єктів повітряного транспорту України у пореформений період та запропоновано шляхи вирішення конкурентоспроможності авіаперевізників, їх сталого розвитку. Проаналізовано чинне законодавство щодо реструктуризації цивільної авіації, визначено її переваги та недоліки. Подано фінансово-економічні та правові підходи до означення впровадження парадигм, які сприятимуть покращенню та ефективному розвитку цієї галузі.

Ключові слова: фінансово-економічна парадигма, правова парадигма, цивільна авіація, повітряний транспорт, авіакомпанія, авіаперевізник, експлуатант повітряних суден.

R. Baran

Lviv Polytechnic National University

FINANCIAL-ECONOMIC AND LEGISLATIVE PARADIGMS OF STABLE DEVELOPMENT OF AIR COMPANIS UNDER CONDITIONS OF REFORMATION OF UKRAINIAN FIR NRANSPORT SYSTEM

© Baran R., 2013

Main problems of formation of subjects of Ukrainian Air Transport during the post reform period are determined. Ways of solving the problems of compatibility and stable development of air companies are suggested. Nowadays legislation concerning restructuring of civil aviation is analyzed. Merits and faults are determined. Financial-economic and legislative approaches to the definition of paradigms introduction which contribute to the improvement of effectiveness of this branch are given in this work.

Key words: financial-economic paradigm, legislative paradigm, civil aviation, air transport, air line, air carrier, operator of aircraft.

Постановка проблеми. Заходи з розвитку повітряного транспорту (ПТ) як галузі макро-економіки впливають на ефективність економічних реформ, що проводяться у транспортній галузі України. Проблема стабілізації фінансово-економічного стану колишніх авіапідприємств у постреструктуризаційний період виявилася дуже важливим моментом. Склалася ситуація, коли більшість національних авіаперевізників в умовах реформування втрачають конкурентоспроможність, не є фінансово стійкими і банкрутують. Причини цього є різними, проте головною з них називають відсутність фінансово-економічної та правової парадигм сталого розвитку саме авіакомпаній як головних гравців на міжнародних ринках авіатранспортних послуг (РАТП).

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Аналіз наукових праць показав відсутність послідовності у комплексних підходах до розбудови ПТ України. Реформування проводиться в умовах, коли не прийняті дієві заходи щодо вдосконалення господарського механізму і в цивільній авіації (ЦА). На українській території до проголошення незалежності нашою державою не існувало

самодостатнього комерційного, фінансово-економічного і техніко-технологічного авіаційно-транспортного комплексу. До 1991 р. тут функціонувало Українське управління ЦА, яке мало статус структурної одиниці колишнього союзного Міністерства ЦА СРСР. З цих причин казати про наявність закінчених циклів технічного, технологічного і фінансового забезпечення авіатранспортної діяльності (АТД) не можна. Після проголошення незалежності Україні відійшла велика кількість повітряних суден (ПС) високої вантажопідйомності, певні авіабудівні, конструкторські і, особливо, авіаремонтні структури (АРЗ), мережа із більш ніж 30-ти летовищ та іншої інфраструктури ЦА. Проте усе це було лише певною підсистемою єдиного колись союзного Аерофлоту. Проблеми їх ефективного функціонування розглядають науково-дослідницькі роботи багатьох авторів. Серед них можемо назвати Л.А. Яценка, Н.Є. Полянську, О.Й. Косарева, Н.С. Шаповал. Проте усі вони зазначають, що ці колишні комунікації, на основі яких створені нові господарські структури, не мали і не мають ознак ефективних фінансово-господарських систем [1]. Вони порізно бачать теоретичні аспекти розвитку ЦА. Існують публікації, в яких автори намагаються розглядати аспекти сталого розвитку підприємств авіаційної галузі [2]. Проте вони не мають достеменних даних і власного бачення щодо практичних аспектів реформ, проведених у галузі ЦА останніми десятиліттями. Становлення авіапідприємств, установ та організацій, що входили до сфери управління тодішнього Міністерства транспорту України, вимагає реалізації прикладних розробок у сфері функціонування транспортних систем. Глобалізація розвитку найконкурентоспроможніших видів транспорту, з огляду на транскордонну співпрацю, сприяє тому, щоб звернути увагу на ПТ, а вказані автори виводять якісь ефемерні “підприємства авіаційної галузі” [2]. Економічна ефективність роботи транспортного комплексу залежить від методів запровадження оптимальних схем взаєморозрахунків усіх складових ринкової ніші єдиної транспортної системи України (ПТ, наземні види транспорту, водні види транспорту, відомчий транспорт тощо). Ці автори навіть цього, не кажучи вже про новосформованих суб’єктів ЦА, не розглядають. Саме тому автор зробив спробу виправити цей недолік.

Якщо перша група авторів описує фактичний стан господарських суб’єктів ПТ (Н.Є. Полянська, Н.С. Шаповал) чи оптимізація комерційної експлуатації ПС на сегментах ринків АТД (Л.А. Яценко), то інші використовують суто статистичні дані у чистому вигляді. Вони без проведеного аналізу стану організаційно-правової, техніко-технологічної і, особливо законодавчо-економічної бази ЦА, намагаються подати основи “сталого розвитку” чи “економічної безпеки” [2]. Проте без вироблення чіткої мети, засобів визначення, тактики і стратегії її досягнення і, навіть без обґрунтування елементарних економіко-правових методів, понять і визначень новосформованих суб’єктів ПТ, їхня праця у науково-теоретичному плані має перманентний стохастичний характер та не підкріплена практичними чи хоча б експериментальними означеннями. Тобто відсутність засобів менеджменту й існуюча некеріваність господарськими суб’єктами ПТ чомусь не зацікавила науковців. Але без виділення цих проблем та їх вирішення галузь не тільки не розвивається, вона просто залишається неререформованою в економічно-правовому і організаційному відношенні, а її суб’єкти та головні гравці на міжнародних РАТП банкрутують, як це, наприклад, сталося чи не з найбільшою та наймасовішою українською авіакомпанією “АероСвіт” [3].

Цілі статті. У межах цієї роботи намагатимемося розкрити сутність фінансово-економічної та правової парадигм та зупинимось на розгляді проблем сталого розвитку авіаперевізників в умовах реструктуризації ЦА. Цим самим ми продовжимо свої публікації стосовно підвищення економічної ефективності функціонування суб’єктів ПТ у нашій державі [4]. Те, що робиться у рамках реформування ЦА, не має ознак ефективності, самодостатності та комплексності. Фактично, говорячи про ПТ, мають на увазі іншу систему, а саме – ЦА, формування якої на оптимальних рівнях так і не відбулось. Натомість ми можемо відрізнити підсистеми авіатранспортної галузі, що означені поняттями ПТ і ЦА. Вони поки що продовжують економічно деградувати [5]. Тому з метою вироблення підходів до встановлення “єдиних правил гри” для усіх без винятку підсистем системи ЦА, та особливо ПТ, започатковано розгляд авторського бачення визначення поняття фінансово-економічної та правової парадигм і методів економічної ефективності роботи їх суб’єктів як основи їх сталого розвитку.

Виклад основного матеріалу. Кардинальні економічні зміни не оминули таку важливу транспортну галузь, як ЦА. Особливі перетворення проведені в управлінській структурі ПТ України, оскільки реформування єдиного спілчанського “авіаційного простору” почалося зі створення українського національного ПТ. Ринкові економічні відносини ще у 1992 р. поставили нагальну вимогу щодо вироблення підходів до реконструкції управлінської структури експлуатаційних підприємств ЦА, що існували до цього часу. Спочатку не було вироблено жодних механізмів реформування і відбувалося воно на основі експертних висновків [6]. І лише із прийняттям законодавства реструктуризація увійшла у певне правове русло [7]. Подальша реструктуризація, яка проводиться, вимагає теоретичного осмислення, наукового опрацювання та практичної реалізації економіко-фінансових механізмів, державної постреорганізаційної підтримки, правового регулювання, становлення і гармонійного розвитку усіх без винятку суб’єктів ПТ.

Аналізом господарської діяльності новостворених після реструктуризації ЦА суб’єктів встановлено, що методів трансфертного ціноутворення, фінансових схем і цілісного менеджменту у законодавчому плані не вироблено. Державний орган з регулювання ЦА в Україні внаслідок перманентних перетурбацій змінювався близько 20-ти разів. Кінця краю, як кажуть, цьому не видно і зараз. Особливу актуальність цей висновок має також для базових структур ПТ – авіаперевізників, оскільки вони і якраз є тими, хто заробляє кошти для усіх інших суб’єктів ЦА. Хоча авіакомпанії (АК) і працюють на ринках авіатранспортних послуг зі споживачами, проте вони, згідно з чинним законодавством України, не є суб’єктами повітряного права. Такий вид підприємств не був передбачений у попередньому Повітряному кодексі України (ПКУ) [7]. Немає цього і в чинному сьогодні ПКУ [8]. З метою реалізації програм реформування цього положення і був прийнятий новий ПКУ, проте він також не має в своїй основі правової парадигми структурної перебудови фінансово-економічних та організаційно-управлінських засад, а тим більше механізмів економічного регулювання у галузі ЦА. Цей “основний закон” для ПТ визначає українських авіаперевізників як експлуатантів ПС. Ця проблема широко дискутується, але не є ще предметом розгляду та вирішення у Верховній Раді України, тобто на законодавчому рівні [8]. Отже, серед суб’єктів системи ПТ, до яких насамперед зараховують експлуатантів, аеропорти (АП), служби з організації повітряного руху (СОПР) у повітряному просторі країни, авіаремонтні заводи (АРЗ), агентства з продажу авіаперевезень (АГ) тощо. Національні АК з причин відсутності внутрішньосистемних цінових паритетів не мають достатньої фінансової стійкості [3]. Вони банкрутують буквально упродовж кількох років функціонування у післяреструктуризаційний період. Здебільшого це відбувається тому, що відсутні цінові механізми пропорцій у взаєморозрахунках між тими, хто продає свої послуги споживачам і не має змоги перманентно та відірвано від ринкової собівартості послуг збільшувати тарифи на перевезення авіапасажирів. А з іншого боку, тих, хто “допомагає на землі і, особливо у повітрі” обслуговувати польоти, упустили з поля зору. Останні, якраз і мають можливість, користуючись своїм природно-монопольним становищем, встановлювати ціни на свої послуги для АК без врахування співвідношень попиту та пропозиції на РАТП [9].

Склалося так, що уповноважені державні органи перевіряють цінову обґрунтованість лише тих, хто виконує авіаперевезення та заробляє гроші, тобто АК, які, залучаючи у шаленій конкурентній боротьбі до своїх рейсів авіапасажирів, змушені враховувати кон’юнктуру ринку. АРЗ, СОПР, АП, АГ після реструктуризації стали монопольними “контрагентами” авіакомпаній як експлуатантів повітряних суден (ПС), залишаються поза об’єктивним контролем державних цінових та антимонопольних органів, оскільки зі споживачами прямо не працюють. Такий стан дає їм змогу формувати свої ціни на безпідставно-визначених витратах. Фактично багато хто з них, просто “підганяє ці свої витрати” під чималенькі “доходи”, що стягуються з експлуатантів високовартісних ПС, як у вигляді плати за обслуговування рейсів, так і за організацію комерційних послуг. Такий квазіекономічний підхід значно знижує конкурентоспроможність останніх, оскільки у такий спосіб в АК просто вимиваються обігові кошти. На наш погляд, можливо у цьому криється одна із причин зменшення безпечності авіаційних перевезень вітчизняними експлуатантами ПС. “Відмирання”, якщо так можна сказати, з причини банкрутства вітчизняних авіаперевізників, своєю чергою, негативно впливає на інших суб’єктів ПТ. За умов відсутності оптимального механізму

ціноутворення АП, АРЗ, СОПР збільшують тарифи, намагаючись перекласти власні витрати на тих авіаперевізників, які ще літають. Статистика кількості українських експлуатантів підтверджує цей висновок, оскільки з 1992 р., коли таких суб'єктів в Україні було 25, потім у 1996 р. вже більше 118, то зараз їх залишається „на крилі” близько півтора десятка. При цьому ринок українських авіаперевізників захоплюють інші закордонні міжнародні авіаперевізники – авіакомпанії Заходу, для яких ще із повоєнних часів минулого століття існує чітке визначення та законодавче забезпечення поняття і „авіаперевізника”, і „авіакомпанії”. Будучи майже тотожними, вони є, так би мовити, „конституційними”, бо вважаються суб'єктами міжнародного права. Для них фактично не існує проблем недобросовісної конкуренції, відсутності ефективних систем взаєморозрахунків, непрозорих методів надання державними органами так званих „комерційних прав” на експлуатацію авіаліній, продовження ресурсів авіатехніки, зобов'язувальної „з гори” практики організації внутрішньо-фірмового менеджменту тощо.

Міжнародний авіаперевізник здебільшого – це самодостатня суто авіаційно- господарська комерційна структура (авіакомпанія). Вона являє собою триєдине господарське утворення, яке складається з льотно-технічного, експлуатаційного та комерційного комплексів. Що стосується українських авіаперевізників, то вони сьогодні фактично перетворені на “простих” експлуатантів, а тому створити конкурентне середовище поряд з іноземними, фінансово стійкішими АК, не можуть [8]. Крім того, ніхто навіть не думає приступати до виконання положень чинного законодавства щодо формування ціноутворення на основі „нормативних витрат на одиницю транспортної продукції” [7]. Ось і виходить, що „вартість” послуг початково-кінцевих операцій та диспетчерського тепер вже навіть не управління повітряним рухом ПС, а його організації у структурі пасажирського тарифу сягає надкритичної пропорції. Вона полягає у тому, що витрати вітчизняних авіакомпаній перевищують їхні доходи на внутрішніх авіалініях на 4–15 та на 18–45 % на міжнародних авіалініях. За таких умов господарювання експлуатанти ПС просто сходять з внутрішніх ринків авіатранспортних послуг, а на їхнє місце стають іноземні авіаперевізники. Для прикладу можна навести типово „українську ситуацію”, коли Держана авіакомпанія „Авіалінії України” з 1999 р. фактично припинила польоти на прибуткових міжнародних трансатлантичних маршрутах, а польська Авіакомпанія „ЛОТ”, на певних ринкових сегментах, де раніше, ще до 1998 року зберігався хоч якийсь паритет, повністю захопила його. Отже, ринок авіаперевезень перейшов під юрисдикцію польських авіаліній, що, своєю чергою, веде до зменшення робочих місць, а, значить, і до суспільної напруженості у державі.

Склалася ситуація, коли фінансових механізмів ефективного функціонування експлуатантів ПС за їхнього базування у межах українського повітряного простору просто не існує. У зв'язку з цим більшість із них, будь-що старається перебазуватися за межі своєї держави і там надавати авіатранспортні послуги, оскільки тамтешня політика фінансового дерегулювання ЦА, що ведеться у світовій системі ЦА ще з 70-х років ХХ ст., все-таки хоч якось сприяє виконанню польотів і дає змогу отримувати від них мінімальні прибутки. Щоб вийти з тупикової ситуації, треба негайно виробити єдині для усіх суб'єктів ПТ економічні, фінансові і цінові “правила гри”. У цьому разі без зайвих для держави витрат можна очікувати певного рівня розвитку авіаперевезень у межах України та на зовнішніх авіаринках. Фінансова стійкість експлуатантів ПС в умовах економічного зростання збільшиться, і це, своєю чергою, дасть поштовх до реанімації авіаційної промисловості й авіатранспортної інфраструктури, а це означатиме сталий розвиток ЦА. Тому виробити фінансово-економічну парадигму напрямків реформування і розвитку повітряно-транспортної системи (ПТС) на комплексній основі – означитиме ефективні методи реформування ЦА. Ті спроби істотні і не завершені [6]. Відсутність цих складових успіху такої важливої справи та особистісний характер “реформаторів” унеможливили провести об'єктивний, фаховий і необхідний економіко-правовий аналіз стану повітряно-транспортної галузі, як залишку колишнього Аерофлоту – “найбільшої у світі”, як тоді говорили, єдиної на одній шостій світового простору площі, бо за планової економіки про ринок авіакомпанії говорити не доводилось. Наш підхід полягає в авторській інтерпретації запропонованого вдосконалення на ринкових засадах управління та фінансово-економічної системи ПТ. Воно має ґрунтуватися на розумінні фінансово-економічної та правової парадигм у ринкових

конкурентних умовах або на розумінні менеджментом того, що будь-яка ланка національного господарства, не кажучи вже про ЦА, є складною багатокомпонентною складовою, проте взаємозалежною цілісною підсистемою у системі “виробництво-транспорт-споживання” (В-Т-С). Ці підсистеми об’єднані кінцевою метою – фінансовими надходженнями у вигляді прибутків та взаємозумовленості дій на ринкових сегментах.

Авіакомпанії є джерелом стабільності фінансових надходжень для держав їх реєстрації. Фінансові потоки авіаційних гігантів – це ще й засоби проти інфляції. Через оподаткування ПТ істотно впливає на рівень життя суспільства. Економічний механізм галузі вважають віддзеркаленням економічної ефективності зовнішньоекономічної діяльності (ЗЕД). У наш час глобалізаційної ери значущість авіаційних сполучень істотно зростає. Якщо суспільне життя і господарство позначити як В-Т-С, то зрозумілим буде значення транспортних комунікацій загалом та ПТ зокрема. Отже, чи є індустрія ЦА визначальним індикатором економічно технологічного поступу держави, і які причини проблемності розвитку ПТ реальних висвітлень науковців та відповідей на суспільно-економічні виклики ще не достатньо. У цьому й полягає якраз невирішення частини проблем економічної ефективності діяльності суб’єктів ПТ (аеропорти, авіаперевізники або експлуатанти ПС, служби з організації повітряного руху, АРЗ тощо).

Враховуючи це, метою вирішення цієї проблеми обираються причини та наслідки щодо розвитку ринків АТП і ПТС, формування парадигм, означених у назві роботи [10]. Доказом відсутності таких парадигм є той факт, що з часу прийняття ПКУ у його новій редакції у травні 2011 р. до його положень вже внесені поправки та доповнення [8]. Також автор схильний вважати, що жодних позитивних змін і в правовій парадигмі нормативного регулювання ПТ не відбулося. Це сталося тому, що в основі кодексу відсутня “червона наскрізна нитка” фінансово-економічного забезпечення функціонування ПТ. І в такий спосіб за “ланцюговою реакцією” спричинені факти недостатності фінансово-економічної парадигми як щодо реформування, так і щодо державного регулювання галузі ЦА. При цьому потрібно розуміти, що у ринковій економіці замість ручного управління галуззю не вироблені моделі регулювання нею. І до основних положень ПКУ не внесено системних і чітких економічних норм правових приписів з безпечного функціонування ПТ. Як, наприклад, чинний тепер ПКУ кореспондується із законом України “Про транспорт”? Виклад основного матеріалу дослідження з обґрунтуванням нових наведених результатів вдалося побудувати на основі чинного ПКУ [8]. Висновок підтверджується кількома причинами. По-перше, ПКУ не містить основоположних фінансово-економічних понять і визначень. Наприклад, відсутнє поняття “комерційна діяльність”, “ціновий паритет”, “нормативні витрати”, “авіатранспортний менеджмент”, “логістика” тощо.

По-друге, не вироблено заходів щодо підвищення конкурентоспроможності та недопущення недобросовісної конкуренції, обмеження монополізму, особливо засобів з регулювання “природних монополій” [3, 9]. Наприклад, фактично ще до недавнього часу українські авіаперевізники-резиденти нашим національним законодавством були поставлені у нерівні умови. Під час виконання ними польотів за кордон експлуатанти і без цього високовартісних ПС були змушені розраховуватися з контрагентами за обслуговування за експортно-імпортними цінами на одному рівні з нерезидентами. Проте, на відміну від авіакомпаній-нерезидентів, з них додатково справлялися ще й ПДВ. Диспетчерські служби управління повітряним рухом ПС у повітряному просторі України стягували ще до недавнього часу встановлений відсоток ПДВ однаково, що у державі, що під час перетину кордонів, хоча на цей час діяла встановлена законом так звана “нульова ставка” на експортні операції. При цьому для нерезидентів збільшення сум на величину ПДВ за ідентичних умов не відбувалося. Не розгляненою ця проблема залишається до цього часу, хоча свого часу на неї звертали увагу міжнародні авіатранспортні організації, зокрема, Міжнародна Асоціація Повітряного Транспорту (ІАТА).

Висновки та пропозиції. Спробуємо надати визначення парадигми як сукупності теорій управління АТС на основі фінансово-економічної доцільності, менеджменту персоналу в ЦА, систем ефективності фінансового менеджменту та обґрунтування з метою їх теоретичної єдності.

Під поняттям “єдині правила гри” цієї парадигми маємо розуміти визначення таких моделей, за яких ціноутворення усіх без винятку суб’єктів ПТ (АК, АП, СОПР, АРЗ, АГ тощо) повинно моделюватися на “нормативних витратах на одиницю транспортної роботи”, як вимагає ст. 7 закону [7]. Підхід до парадигми у такий спосіб ґрунтуватиметься на міжнародних засадах авіаційної економіки, коли рухомі операції становитимуть 70–75 % від витрат з експлуатації повітряних ліній, а початково-кінцеві – 30–25 %. І тут треба мати на увазі, що частка АП у такому разі становитиме не 25–40 %, як це є зараз, а тільки 12 чи максимум 15 %. За таких умов фінансово-економічної парадигми можна очікувати стабілізацію фінансових надходжень АК і у підсумку матимемо і безпеку польотів та сталий розвиток системи ПТ. Для реалізації цього фінансово-економічного механізму (парадигми) необхідно на основі нових правових приписів здійснювати вибір конкретних виробничих схем організації державного регулювання галуззю ЦА та його правової парадигми. Тоді можна очікувати зменшення авіатранспортних проблем і запровадження ринкових методів їх економічного аналізу та вироблення конкретно по них ефективних виробничо-спрямованих аналізів та заходів комерційної роботи суб’єктів і об’єктів ПТ України, державних управлінських рішень з реформування галузі [10].

1. Полянська Н.Є. *Організація комерційної роботи на повітряному транспорті: монографія.* – К.: НАУ, 2004. – 320 с.; Яценко Л.А. *Технико-экономические изыскания воздушных сообщений.* – М.: Транспорт, 2003. – 208 с. 2. Ареф’єва О.В., Штангерт А.М. *Развиток підприємств авіаційної галузі в контексті економіки знань: монографія.* – Л.: Укр. акад. друк., 2011. – 242 с.; Штангерт А.М. *Управління економічною безпекою підприємств авіаційної галузі: монографія.* – Л.: Укр. акад. друк., 2011. – 270 с. 3. Гуртовой Г. *Падение АэроСвита. История от первого лица // Режим доступа: <http://biz.liga.net/all/transport/stati/2453457-padenie-aerosvita-istoriya-ot-pervogo-litsa.htm>.* 4. Баран Р.Т. *Економічні підходи до методів підвищення конкурентоспроможності підприємств транспорту України (на прикладі цивільної авіації) // Вісник Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна.* – Вип. 34. – Д.: Вид. ДНУЗТ, 2010. – С. 232–242; *Про першочергові заходи з унормування на законодавчому рівні організації, використання та оплати повітряного простору України // Економічне зростання України: стратегічні напрями і тактичні підходи: матер. 5-ї НПК, м. Одеса, 29–31.05.2007.* – К.: ДП “Вид. дім “Персонал”, 2008. – С. 500–513; *Повітряний флот України // Економіка України.* – 1993. – № 10. – С. 90–93. 5. *Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 27.09.2000 р. “Про стан авіаційного транспорту та авіаційної промисловості України”:* Указ Президента України від 18.10.2000 р. № 1143/00. 6. *“Технічне сприяння розвитку та регулюванню цивільної авіації”:* заключний звіт *Torism & Transport Consult International* з Проекту № TN-UK 9307 TACIS/ Український авторизований переклад *in Association with Air Consult International Civil Aviation Authority – United Kingdom A.A.G. PEGASUS B.V. – Holland.* – Київ // Директивний лист Державного департаменту авіаційного транспорту України (Укравіатранс) № 1.11-3498 від 20.12.96 р. 7. *Про транспорт: закон України від 10.11.1994 р. № 232/94; Повітряний кодекс України від 04.05.1993 р. № 3167-XII // закони України. Офіційне видання.* – К.: 2006. – Т. 5. – С. 124–151. 8. *Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. № 3393-VI.* 9. *Про природні монополії: закон України від 20.04.2000 р. № 1682-III / Баран Р.Т. Аналіз методів підходу до традиційних схем фінансування авіатранспортного консорціуму в умовах державної підтримки розвитку підприємництва в Україні // Соціально-економічні дослідження в перехідний період. Фінансові механізми підприємництва в Україні: зб. наук. пр. – Вип. 2(XXXIII).* – Л.: ІРД НАНУ, 2002. – С. 294–299. 10. Баран Р.Т. *Проблеми розвитку авіатранспортної галузі України та напрями їх вирішення // Простір і час сучасної науки: матер. V ВНПК, 22–24.10.2009 р. – Ч. 1.* – К.: 2009. – С. 2–10; *Соціально-економічні аспекти проблемності становлення авіатранспортної логістики в Україні // Соціально-економічні дослідження в перехідний період. Економічні проблеми розвитку виробництва регіону / Щорічник наукових праць.* – Вип. XXXI. – Л.: ІРД НАНУ, 2001. – С. 344–352.