

Р. Т. БАРАН (ДП «Міжнародний аеропорт «Львів»), Л. М. БАРАН (Львівська філія ДПТ), Є. В. МІГДАЛ (ПП «Компанія проектного управління»)

ПРО ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ НОВОЇ РЕДАКЦІЇ ПОВІТРЯНОГО КОДЕКСУ УКРАЇНИ

У статті автори пропонують власні науково-практичні підходи до викладення статей нової редакції Повітряного кодексу України. Викладено концептуальні засади організації та правового регулювання законодавчих приписів, особливо це стосується розділів щодо регулювання умов і порядку використання повітряного простору України, організаційно-економічних аспектів діяльності аеропортів тощо. Запропоновано моделі структуризації організаційних підсистем комерційного та державного секторів повітряного простору та форми організаційних управлінських структур, господарських методів та економічних систем аеропортів.

Авторы предлагают собственные научно-практические подходы к изложению статей новой редакции Воздушного кодекса Украины. Изложены концептуальные основы организации и правового регулирования законодательных предписаний, которые особенно касаются разделов о регулировании условий и порядка использования воздушного пространства Украины, организационно-экономических аспектов деятельности аэропортов и т. д. Предложены также модели структуризации организационных подсистем коммерческого и государственного секторов воздушного пространства и форм организационно-управленческих структур, хозяйственных методов, экономических систем аэропортов.

The authors' own scientific and practical approaches to the issuing of the clauses of new Air Code of Ukraine are proposed. There are presented the conceptual basics of organization and legal regulation of the legislative instructions, which especially concern to the chapters regarding regulation of the conditions and order of use of the air space of Ukraine, organizational and economic aspects of activities of airports etc. The models of structuring the organizational subsystems for the commercial and state sectors of the air space and the forms of the organizational-and-managerial structures, managerial methods and economical airport systems are also proposed.

Аналізуючи правовий режим економіки та організації функціонування повітряного транспорту України (ПТУ), вдалося виокремити декілька сторін практичної реалізації реформування форм, способів та методів державного регулювання авіаційно-транспортної галузі в умовах вступу до СОТ. Утілення вимог законності в авіатранспортній роботі планується здійснювати шляхом реалізації правового режиму комерційної діяльності ПТУ. Практика показує, що через прийняття Повітряного кодексу України (ПКУ) у новій редакції як «головного авіаційно-транспортного закону» необхідно юридично закріпити економічно-правові, організаційно-технічні, антимонопольно-технологічні аспекти досвіду функціонування ПТУ у незалежній Україні. Автори пропонують також врахувати рекомендовану практику міжнародних авіатранспортних організацій, серед яких перш за все, базувати правові приписи кодексу та постатейні диспозиції на положеннях міжнародних конвенцій, документів ІКАО, стандартах Європейського співтовариства. За основу своїх пропозицій автори взяли механізми точного, неухильного, чіткого й однозначного формулювання базових понять, визначень та засобів регуляторної політики держави відповідно

до ринкової економічної парадигми ПТУ. Оскільки у черговий раз цього не відбулося у розробників поданого до парламенту проекту Закону України «Повітряний кодекс України» (реєстраційний № 2373 від 09.09.2008 р.), то вважатимемо за необхідне зупинитись на цій основі [1]. Саме викривлений стан, наприклад, з організацією та використанням повітряного простору України (ППУ), що негативно впливає на наповнення державного бюджету та слугує причиною, що й змусила нас звернутися також і до аналізу чинного ПКУ [2]. Встановлено незбалансований стан в економічно-правовому регулюванні діяльності користувачів ППУ, який склався останнім часом у галузі авіаційного транспорту (АТ). Це призводить до втрат державного бюджету держави, а також незабезпечення конкурентоздатності національної системи летовищного обслуговування. Стосується цей висновок також атрофованої підсистеми управління повітряним рухом ПС в районах аеропортів [3]. Та й, зрештою, за таких неадекватних умов немає сталого розвитку і самої системи з організації повітряного руху (ОПР) на верхніх (транзитних) ешелонах ППУ.

Склалася алогічна диспропорція економічного регулювання державними органами влади

ПТУ. На сьогодні витрати інших, окрім експлуатантів ПС, суб'єктів ПТУ (диспетчерські служби управління повітряним рухом літаків (ДСУ), аеропорти, авіаційні ремонтні заводи (АРЗ), медичні сертифікаційні установи (МСУ), авіаційні метеорологічні станції (АМС) тощо) чинними підзаконними актами перекладені виключно на авіаперевізників. До такого, неунормованого, з огляду ринкової економіки та правової логіки стану, спонукала неоптимальна структура державного управління галуззю цивільної авіації (ЦА) та постатейна структура чинного ПКУ [4]. Незадовільний стан із виробленням науково-практичних методів організаційно-правового регулювання галуззю ще більше усугубився після ратифікації Україною угоди про сплату маршрутних зборів, оскільки фінансові потоки від сплати за транзитний проліт, послуги аеронавігаційного обслуговування (АНО) та використання ППУ, так би мовити від нульової відмітки (земельної поверхні) до верхніх ешелонів (атмосфери) виведені із правового поля держави та передані нерезидентній організації Євроконтролю [5]. У такому разі, ми вважаємо, що негатив сталого розвитку ЦА від фактичного стану, коли відсутні економічні моделі і господарський механізм, технологічні системи ПТУ, які мали б бути закладені у формулюванні, змісту чи правовій парадигмі нової редакції ПКУ під загрозою зриву. Немає там і комплексного економічного механізму, цінового паритету, як і цілісної правової системи для понятійного апарату, а тому ЦА фактично деградує [6]. Органи державного регулювання займаються невластивими їм функціями – управлінням, замість визначених чинним законодавством, рекомендаційною практикою ІКАО, стандартами ІАТА тощо регуляторних функцій. Це призводить до того, що центральні органи міністерств та відомств утручаються у внутрішньогосподарську діяльність авіапідприємств [7].

Проведена у попередні роки в адміністративному порядку реструктуризація ПТУ не базувалася на будь-яких соціально-організаційних, економіко-правових чи техніко-технологічних критеріях. «Реструктуризація» ще й до сьогодні здійснюється за, так званим, «виробничо-технологічним принципом». У її основу покладено не організаційно-правову доцільність, а волонтаристичну схему, як це було у випадку з монопольним ДП ОПР «Украерорух», коли просто застосовано неадаптовану позиційну теоретичну подібність до іноземних зразків минулового стану [5].

Створена, наприклад, серед іншого, система аеропортів, змушена існувати з повністю відсутнім правовим регулюванням земельно-територіальних відносин ПТУ з іншими суб'єктами, а також без базових засобів управління повітряним рухом ПС в районі аеродрому [4]. Без прийняття ПКУ у новій редакції немає законодавчого закріплення хоча б основних визначень нормативного поняття «аеропорту», окрім хіба що недолугого терміну у незареєстрованому Міністерством юстиції України «нормативному документі» [8]. Навіть колишні радянські аеропорти носили певні ознаки підприємств, оскільки володіли, користувалися та розпоряджались «землями транспорту» та «повітряною зоною в районі аеропорту», переданими їм державою «у повне господарське відання» [9]. Саме земельні ділянки вважаються головними «ресурсами» такого підприємства, яким є аеропорт. Сьогодні ж будь-який український аеропорт не має у своїй власності ні достатніх земельних та інших (повітряних) ресурсів, споруд, будівель, про що автори неодноразово висвітлювали у своїх попередніх публікаціях [10]. Навіть штучні злітно-посадкові смуги у більшості з них є власністю військового відомства, не кажучи вже про служби повітряного руху аеропорту (СПРА). Оскільки такі летовища мають статус «спільного базування» або «спільного використання», тобто подвійного призначення. Вони у своїй роботі не мають вільного вибору напрямків господарювання, не можуть вести цивілізовані справи з концесії та іншу комерційну діяльність з організації надання початково-кінцевих авіатранспортних послуг. Летовища у світовій системі ЦА у більшості випадків виконують зараз виключно операторські (агентські функції) і не більше. В Україні вони навіть не є користувачами ППУ [11]. Отже комерційна діяльність таких квазі-авіаційних підприємств, що заховані під назвами «міжнародний аеропорт» (так і хочеться сказати військових частин) не може носити ознак економічної ефективності, сталого розвитку, конкурентоспроможності, ринкової гнучкості. У зв'язку з цим, також і експлуатація ПС, ОПР тощо не носять розумних рівнів економічної ефективності авіаперевезень. У свою чергу такий статус негативно впливає на їх безпеку та знижує конкурентну спроможність як самих аеропортів, так і українських авіаперевізників (авіакомпаній), які базуються на їх летовищах. Доказом цього є перманентні випадки авіакатастроф, що їх свідками ми стали останніми роками [12].

Візьмемо іншу сторону медалі: чи може бути у повному обсязі використаний чинний ПКУ у судочинстві? Чи є у його положеннях щось корисне для судової системи? Запитання ці явно риторичні, оскільки окрім декількох диспозитивних статей більшість із них не носить правового навантаження, а у своїй більшості вони вважаються декларативними. Таким чином, і з цього погляду, чинний ПКУ не має достатніх ознак, щоб бути законом «прямої дії». То ж чи запропонований проект нового ПКУ «запрацює» на транспортну галузь, на суспільство, на безпеку, на економічну ефективність? Чи стане він «конституцією» для самого ПТУ, ЦА та їх контрагентів? Саме з цього боку автори вирішили здійснити аналіз проекту ПКУ та на цій основі запропонувати частину його статей у власній редакції, не відкидаючи вже прийнятних розділів, викладених у запропонованому парламенту до першого читання [1].

Підхід, коли наземна інфраструктура Украероруху, що, образно кажучи, «торгує повітрям» і має за це великі, нічим не виправдані доходи через неспівставність цін, поглиблює на ПТУ кризові явища, спричиняє якоюсь мірою галопуючу інфляцію. Такі підходи, на наше глибоке переконання, не можуть вважатися економічно виваженими чи з правового погляду обґрунтованими, оскільки відсутність законодавчої комплексної системи ефективного цивільного, а не мілітарного способу регулювання ПТУ й аж ніяк не управління галуззю, дорого коштує українським споживачам. Або візьмемо способи доступу на ті чи інші ринкові сегменти ППУ, авіаперевезень тощо, які мають залежати виключно від спроможності конкурентоздатної пропозиції «гравців» на відповідному ринковому сегменті. Державне регулювання цих процесів мало б здійснюватися через процедури незалежної державної сертифікації суб'єктів авіатransпортних послуг, а не ліцензування та квотування всіх, без винятку, суб'єктів ЦА (резидентів, нерезидентів), як це намагаються зробити останнім часом. Держава зобов'язана також здійснювати реальні антимонопольні заходи та антидемпінгові кампанії щодо припинення недобросовісної конкуренції у галузі ЦА, уніфікувати заходи з незаконного втручання у діяльність ЦА, як це рекомендовано ІКАЛО, тощо [13]. Все це повинне бути законодавчо закріплене у новій редакції ПКУ, що й може бути запропоноване авторами.

До суб'єктів ПТУ, як відомо, окрім експлуатантів ПС, або попросту авіакомпаній, належать також летовища, агенти, ДСУ, АМС, АРЗ

тощо. У чинному ПКУ, який фактично є антиринковим за своєю суттю та «духом» і позаекономічним за змістом, цих визначальних факторів не наведено взагалі. Найбільшою проблемою його застосування є факт відсутності антимонопольних оптимальних схем державного регулювання ЦА та її організаційно-виваженої структури.

Фактично регулятивні державні органи ЦА намагаються втручатися у комерційну політику авіаперевізників, їх поведінку на ринкових сегментах та у внутрішні господарські справи суб'єктів ПТ, а це не що інше, як основа потенційної корупції [13]. Такі ж поспішні й не правові та безпідставні управлінські діяння у попередні роки вже призвели до того, що, наприклад, злилися у єдине монопольне Державне підприємство з управління ПС у повітряному просторі України Украерорух всі служби (районні центри) управління рухом ПС у повітряному просторі України та СРА. До Украероруху в адміністративному порядку за наказом «згори» передані районні центри ДСУ та СРА летовищ нашої держави [14]. Здійснене це без правових на це підстав та за відсутності техніко-економічного, законодавчого і нормативно-правового обґрунтування. Контролю за реструктуризацією галузі так і не налагоджено, а тому АРЗ, у свою чергу, також стали монополістами з «ведення» техніко-технологічної політики на певних типах ПС. І особливо монополізованими виявилися сертифікаційні заклади, АМС, авіаційні засоби комунікацій тощо. Цей факт не сприяє попиту експлуатантів ПС на власну національну авіатехніку, а навпаки спонукає купувати літаки іноземного виробництва. То як нашій державі зміцнювати свій власний авіаційний вектор розвитку?

Можемо констатувати, що в українській макроекономіці на інституційному рівні, ще до недавніх часів монопольно-державній управлінській організаційній схемі, відбувся зсув господарського механізму керування галуззю ЦА у бік відомчо-кланового і навіть кримінального монополізму. У повітряно-транспортній галузі цей дисбаланс спостерігається найбільш виразно [15]. Без нормативного закріплення регуляторної політики тут без приховування все чіткіше проявляється певний метод кланового лобіювання, що шкодить державотворчим процесам у галузі ЦА. Наприклад, загальні витрати на метеозабезпечення польотів українських авіаперевізників за 1997 р. склали 55 млн грн. Ці «живі» кошти сплатили виключно і лише експлуатанти ПС державної форми власності, а

інші суб'єкти ПТ, що водночас з авіаперевізниками користуються метеопослугами, просто-напросто «відкрутилися» лише розмовами. У результаті такого, з дозволу сказати, управління, вартість п'ятихвилинних метеоконсультацій для летунів у летовищах України при виконанні ними регулярних за розкладом авіаперевезень завищена, як мінімум у 10 разів. Утримання великої кількості метеорологів, які до ЦА не мають ніякого відношення, перекладено самою ж державою тільки на експлуатантів ПС, хоча цими послугами користуються і ДСУ. Цікавим виявляється факт, що ДСУ також, у свою чергу, внесла до своїх тарифів ще й вартість послуги АМС. Усупереч чинного законодавства про ціни і ціноутворення авіакомпанії сплачують подвійні збори за метеоконсультації в аеропортах України.

Або ще такий приклад, Украерорух здобув «право» знімати збори за аеронавігаційне обслуговування (АНО) ПС у повітряному просторі України [16]. Це помилково здійснене навіть усупереч Статті 1 чинного ПКУ, оскільки повітряний басейн держави у цілому, як і земельні ресурси, не можуть бути передані певному підприємству на безоплатній основі. При цьому в ціноутворенні такого монополіста проігноровано економічний зміст та методологію калькулювання собівартості робіт, послуг чи рентабельності, як економічно-правових корективів щодо дотримання паритету та рівня цін і тарифів у відповідності до «нормативних витрат на одиницю транспортної продукції», закладених у статті 7 чинного Закону [16]. У свою чергу, це спричинилося до того, що з часу створення у 1993 р. цієї, у принципі, потрібної служби з управління повітряним рухом ПС у повітряному басейні держави ціни за послуги, що розраховані у доларовому еквіваленті зросли у 3...4 рази [16]. Якщо у середньому політ ПС із пасажирами на повітряній трасі від Львова до Москви тоді, у 1994 р., коштував 27,65 дол. США, то до передостаннього чергового у 2004 р. збільшення ставок і зборів його вартість склала 59,52 дол. США. Фактично ця плата мала б формуватися на собівартості наданих послуг АНО та залежати від величини комерційного навантаження ПС, оскільки під доходотворчим елементом авіаційні економісти та й правники, зрештою, розуміють саме комерційне навантаження ПС, а не його гіпотетичну максимальну злітну вагу. Зрозуміло, що наш підхід до формування вартості АНО за моделлю, коли за базу береться не найбільша злітна маса того чи іншого ПС, а фактичне завантаження є най-

більш виваженою і реалістичною, оскільки саме від цього залежить дохід будь-якого авіаперевізника. З цієї суми якраз і повинні сплачуватися суми витрат на замовлене і фактично отримане АНО, які надаються у нас на монополній основі. Можна було б довести абсурдність існуючого розрахунку вартості АНО на підставі хоча б відомчих методологічних положень формування моделей калькулювання собівартості, але чи варто це робити без внесення поправок з цього приводу до ПКУ – невідомо. Ми підтримуємо ту тезу, що IATA взята за базу для розрахунку вартості консультаційних, за своєю економічною природою, послуг, як найбільш можлива (сертифікаційна) злітна вага ПС. Проте ми вважаємо, що, якщо для аеропорту такий підхід ще у якійсь мірі є виправданим, то для ДСУ не зовсім, оскільки експлуатант і так затрачає колосальні кошти з підтримання необхідної енергоємності для здійснення польоту ПС у повітрі. Скажіть, чи виправдано у сучасних соціально-економічних умовах вважати зайнятість пасажирських крісел ПС стовідсотковою? Тим більше для Украероруху максимальна злітна вага не носить ознак витратоутворюючих елементів собівартості. Для летовища так, оскільки ПС більшої вантажопідйомності вимагає більш міцного коефіцієнта твердості штучних покриттів аеродромної інфраструктури (злітно-посадкової смуги, з'їзних доріжок, перонів і місць стоянок тощо).

Отже проблеми ціноутворення також не викладені у положеннях проекту ПКУ [1]. Така «економіка» зовсім не сприяє розвитку ПТУ, а лишень поглиблює кризові та інфляційні явища, про що одним із авторів вже було запропоновано запровадження в галузі ПТУ антиінфляційного параметричного механізму ціноутворення [17].

Оскільки найбільшою проблемою чинного ПКУ є факт відсутності дієвого законодавчого підходу до упровадження державницьких методів організації економічного забезпечення діяльності ПТУ, то нами вироблені певні моделі, базовані на рекомендованій світовій практиці формування авіаційної економіки. Щоб виключити факти підміни базових понять «безпека авіаперевезень», «безпека польотів», «авіаційна безпека» тощо та не допускати у практику функціонування гіпертрофованих методів управління ЦА, маємо напрацювання й у цьому напрямку.

У загальному висновок з аналізу нормативно-правових приписів проекту ПКУ вказує на те, щоб із метою вироблення єдиних для всіх

суб'єктів ПТУ «правил гри» розробити законодавчі норми: правової парадигми, встановлення конкретних суб'єктів правовідносин, унормування схеми державного регулювання всіх сторін функціонування ПТУ, універсального нормативного економічно-правового механізму ціноутворення, засобів та форм застосування тарифної політики, формування системи з організації та використання ППУ, фінансового та іншого контролю, антимонопольних заходів тощо [17]. Застосовуючи, наприклад, наш підхід щодо запровадження понять та організації державного і комерційного складових ринкової ємності ресурсу ППУ всі суб'єкти ПТ змогли б проводити конструктивну комерційну політику, здорову у правовому відношенні врегульовану конкуренцію за споживача, ринкові важелі впливу на дотримання гармонійних правових співвідношень «попит-пропозиція», «ризик-виграш» тощо [20]. Держава при цьому мала б змогу, як і у випадку з наявністю транзитного потенціалу газотранспортної системи, значно поповнювати свій бюджет за рахунок оптимізації способів використання ППУ [20]. Для цього потрібна добра воля законодавчої влади на формування верхніх ешелонів ППУ та ставок зборів прольоту всіх без виключення ПС. І це, за нашим переконанням, є державним ресурсом. Нижні зони управління ПС в районах аеродромів – це вже комерційні зони самих аеропортів, оскільки без цього вони не віднесені до користувачів ППУ [11]. Такий стан існує лише в Україні і стався через відсутність наукових підходів до вироблення законодавчого і правового поля країни без унормування організаційних управлінських структур. У зв'язку з цим у нас виникає логічне запитання, а як, не будучи користувачем ППУ, аеропорт має контролювати забудову чи будь-яку іншу господарську діяльність на приаеродромній території, розробляти інструкції для виконання польотів, здійснювати функції старшого авіаційного начальника [21]?

Розробляючи власні підходи внесення змін до тексту ПКУ, ми виходили також і з того, що поняття «доходи» – це не те, що «виторг» і мають бути зароблені надавачем послуг АНО шляхом відшкодування всіма контрагентами ПТ витрат (АМС, ДСУ, МСУ, АРЗ тощо) пропорційно до кількості та якості замовлених авіаперевізниками-експлуатантами ПС та фактично отриманих послуг. Загальною нормативною основою цивілізованих економічних відносин на ПТУ може стати комплексний прагматичний документ нормативно-правового ха-

рактеру у вигляді оптимального, законодавчовмотивованого ПКУ у новій редакції, кожна стаття якого мала б бути економічно вмотивованою, виваженою у правовому відношенні й такою, що «вписується» до ринкових умов господарювання на макроекономічному рівні, та співвідноситься до оптимальних схем комерційної роботи з мікроекономічного погляду, базованої на здоровій законній конкурентній основі.

У зв'язку із ситуацією, що склалася з прийняттям нової редакції ПКУ, депутатам можуть бути подані для вивчення та можливого внесення у якості законодавчої ініціативи ряд поправок до ПКУ, оскільки зміни від 15.12.99 р. № 1297-XIV, на які покладалося стільки надій, нічого не привнесли до суті правової та економічної парадигм цього «основного закону» для ЦА України, підвищення економічної ефективності її діяльності у цілому та вдосконалення роботи її складових ланок. Зокрема, для аеропортів, авіакомпаній, агентів, АРЗ тощо.

Те ж саме сталося і з новим проектом ПКУ [18]. Такий прикрий факт спонукає нас намагатися переконати наукову громадськість, практиків-юристів та змусити все таки повернутися до прийняття названого закону з нашими поправками [1]. Крім того, ми використали рекомендації міжнародних авіатранспортних організацій [19].

БІБЛЮГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Повітряний кодекс України: проект Закону України від 09.09.2008 р. № 2373 [Текст].
2. Про Повітряний кодекс України [Текст] : наказ Міністерства транспорту України від 26.06.93 р. № 102.
3. З виступу Міністра фінансів України І. О. Митюкова 10.12.1998 р. на 61 засіданні Верховної Ради України [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: http://www.Parliament.org.ua/ua/budget/db/drafts/2000_2nd_r_vyk_doruch.doc
4. Про схему управління підприємствами цивільної авіації України [Текст] : наказ Міністерства транспорту України від 31.08.93 р. № 278.
5. Про приєднання України до Багатосторонньої угоди про сплату маршрутних зборів [Текст] : Закон України № 1341-IV від 26.11.2003, ст. 206 // ВВР. – 2004. – № 14.
6. Про додаткові заходи на виконання рішення Ради національної безпеки і оборони України від 27 вересня 2000 р. [Текст] : Постанова Кабінету Міністрів України від 27.07.01 р. № 919.
7. Про затвердження графіку проведення реструктуризації підприємств авіаційного транспорту [Текст] : наказ Міністерства транспорту України та Фонду державного майна України від 20.05.99 р. № 268/917; Про реструктуризацію

- Державного авіаційного підприємства «Львівські авіалінії» [Текст] : наказ Міністерства транспорту України від 27.08.01 р. № 563; Про реорганізацію ДАП «Львівські авіалінії» [Текст] : наказ Міністерства транспорту України від 03.07.02 р. № 444; Про призупинення дії наказу Мінтрансу України від 30.08.02 р. № 614 [Текст]; Про внесення змін та доповнень до наказу Мінтрансу від 03.07.02 р. № 444 [Текст] : наказ Міністерства транспорту України від 30.07.03 р. № 581.
8. Про введення в дію нормативного документа: Наказ Державного департаменту авіаційного транспорту України Укрaviaтранс від 25.05.95 р. № 95 [Текст].
 9. Об утверждени положения о землях транспорта [Текст] : Постановление Совета Министров СССР от 08.01.81 г. № 24 // Сб. нормативных актов о транспорте под ред. Н. А. Баженова. – ч. 1. – С. 55-57.
 10. Баран, Р. Т. Підвищення економічної ефективності роботи аеропортів : автореф. дис. ... канд. екон. наук. – К.: КМУЦА, 1997.
 11. Про затвердження Положення про використання повітряного простору України [Текст] : Постанова Кабінету Міністрів України від 29 березня 2002 р. № 401.
 12. Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 27 вересня 2000 р. «Про стан авіаційного транспорту та авіаційної промисловості України» [Текст] : Указ Президента України від 18.19.00 р. № 1143.
 13. Про деякі заходи з дерегулювання підприємницької діяльності [Текст] : Указ Президента України від 23.07.98 р. № 817/98; Про заходи щодо впорядкування державного регулювання діяльності цивільної авіації в Україні [Текст] : Указ Президента України від 11.06.97 р. № 531/97; Про Положення про Міністерство транспорту України [Текст] : Указ Президента України від 11.05.00 р. № 678/2000; Про заходи щодо поліпшення транспортного обслуговування населення та виготовлення транспортних засобів для перевезення пасажирів [Текст] : Постанова Кабінету Міністрів України від 22 квітня 1997 р. № 379.
 14. Про питання державного підприємства обслуговування повітряного простору України [Текст] : наказ Міністерства транспорту України від 10.01.93 р. № 14; Про передачу майна до системи Комітету по використанню повітряного простору України [Текст] : наказ Мінтрансу від 06.02.1995 р. № 56; Про інформаційні послуги у сфері гідрометеорології [Текст] : Постанова Кабінету Міністрів України від 2 листопада 1998 р. № 1724; Про соціальні пасажирські авіаційні тарифи на перевезення в межах України [Текст] : наказ Міністерства транспорту України від 22.03.04 р. № 236; Про встановлення тимчасового порядку стягнення і розподілу аеронавігаційних зборів [Текст] : наказ Мінтрансу від 17.08.1993 р. № 250; Про затвердження ставок зборів за аеронавігаційне обслуговування повітряних суден у повітряному просторі України [Текст] : наказ Міністерства транспорту України від 22.04.97 р. № 145; Про схему управління підприємствами ЦА України [Текст] : наказ Мінтрансу від 31.08.1993 р. № 278; Про створення Української державної авіакомпанії «Авіалінії України» [Текст] : наказ Мінтрансу від 20.09.1993 р. № 312.
 15. Про затвердження Порядку надання знижок зі зборів за аеронавігаційне обслуговування в повітряному просторі України та аеропортове обслуговування в аеропортах України при виконанні авіакомпаніями внутрішніх та міжнародних рейсів [Текст] : наказ Міністерства транспорту України від 22.03.04 р. № 237.
 16. Про транспорт [Текст]: Закон України від 10.11.94 р. № 232/94-ВР (зі змінами та доповненнями).
 17. Баран, Р. Т. Логістично-економічні методи в підходах до управління на залізничному транспорті [Текст] / Р. Т. Баран, Л. М. Баран // Матеріали Першої НПК «Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень на залізничному транспорті» у м. Сімферополь 08-09.10.2008 р. – К.: Укрзалізниця, 2008. – С. 8-10; Баран, Р. Т. Як перемогти авіаційно-транспортного монополіста [Текст] / Р. Т. Баран // Розбудова держави (Всеукраїнський часопис). – К., 1995. – ч. 12 (82). – С. 29-31; Баран, Р. Т. Повітряний флот України [Текст] / Р. Т. Баран // Економіка України (Міжгалузевий журн.). – К., 1993. – № 10. – С. 90-93.
 18. Стенограма пленарного засідання Верховної Ради України від 31.03.2009 р. 13:18:55 [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: http://www.rada.gov.ua/zakon/new/STENOGR/31030904_25.htm
 19. Руководство по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания [Текст]. – 3-е изд. на рус. яз. – Монреаль: ИКАО, 1997 (Doc 9161); Руководство по экономике аэропортов [Текст]. – 1-е изд. на рус. яз. – Монреаль: ИКАО, 1991 (Doc 9562).
 20. Баран, Р. Т. Про першочергові заходи з унормування на законодавчому рівні організації, використання та оплати повітряного простору України [Текст] / Р. Т. Баран // Економічне зростання України: стратегічні напрями і тактичні підходи: Матеріали 5-ої НПК, м. Одеса, 29-31.05.2007. – К.: ДП «Вид. дім «Персонал», 2008. – С. 500-513.
 21. Про затвердження Методики розроблення Інструкцій з виконання польотів (використання повітряного простору) у районі аеродромів, посадкових майданчиків [Текст] : наказ Державіа-служби від 01.02.2005 № 74; Про старших авіаційних начальників аеродромів цивільної авіації України [Текст] : наказ Укрaviaції від 09.02.1999 № 33.

Надійшла до редколегії 27.04.2009.
Прийнята до друку 10.06.2009.