

УДК 347.823.2

*Б.В. Дерев'яню, О.В. Луканін*

## **ПИТАННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ВИКОРИСТАННЯ НАЗЕМНИХ СПОРУД ТА ІНШИХ ОСНОВНИХ ФОНДІВ АВІАОБСЛУГОВУЮЧИХ ПІДПРИЄМСТВ**

*Статтю присвячено пошуку шляхів підвищення ефективності використання наземних споруд та інших основних фондів авіаобслуговуючих підприємств. Запропоновано розробити концепцію надання основних і додаткових послуг цими підприємствами.*

*Ключові слова: наземні споруди, основні фонди, додаткові послуги, авіаобслуговуючі підприємства.*

*Стаття посвячена пошуку путей підвищення ефективності использования наземных сооружений и других основных фондов авиаслужающих предприятий. Предложено разработать концепцию предоставления основных и дополнительных услуг этими предприятиями.*

*Ключевые слова: наземные сооружения, основные фонды, дополнительные услуги, авиаслужающие предприятия.*

*This article is devoted to search of ways of increase efficiency of the use of surface buildings and other capital assets of airattendant enterprises. It is suggested to develop conception of grant of basic and additional services these enterprises.*

*Keywords: surface buildings, capital assets, additional services, airattendant enterprises.*

На сьогодні значення авіаційного транспорту у житті людства неможливо переоцінити. Особливо це стосується як власне господарської діяльності із забезпечення авіаперевезень пасажирів і вантажів, так і функціонування військової сфери, сільського господарства, гідрометеорології, проведення гасіння пожеж і ліквідації надзвичайних ситуацій тощо.

Перевезення вантажів більшою мірою здійснюється іншими видами транспорту. Однак в окремих випадках, пов'язаних із браком часу і наявністю природних перешкод альтернативи повітряному транспорту немає. Також кожного року зростає частка перевезень пасажирів авіаційним транспортом. І хоча в Україні цей показник значно поступається показникам розвинених країн, проте у випадку необхідності швидкого перевезення пасажирів на значні відстані замінити авіаційний транспорт іншим також неможливо. Зараз авіаційний транспорт є найбільш безпечним серед усіх видів транспорту. Саме тому аварії авіасуден викликають значний резонанс у світі. Зважаючи на переваги та недоліки авіаційного транспорту у порівнянні з іншими видами транспорту на сьогодні існує багато проблем у правовому регулюванні авіаперевезень та забезпеченні функціонально-майнової структури авіатранспорту.

На сьогодні одними із головних питань функціонування транспортних підприємств є питання, пов'язані з підвищенням ефективності використання їх майнової бази. І ці питання зазвичай залишаються малодослідженими у вітчизняній правовій науці. Хоча розгляду різних аспектів функціонування авіатранспорту дисертаційні дослідження присвячували радянські, українські і російські юристи: Я.М. Балаховський [1]; І.О. Безлюдько [2]; Н.І. Васильєв [3]; А.Н. Верещагін [4]; І.А. Діковська [5]; Я.О. Добідовська [6]; О.В. Зінкевич [7]; Н.С. Ігнатова [8]; М. Кейта [9]; М.П. Кіреєв [10]; М.М. Копилов [11]; В.І. Лук'янович [12]; А.Г. Ляхов [13]; Ю.М. Малєєв [14]; А.В. Мезєнцев [15]; В.В. Молчанов [16]; М.М. Остроумов [17]; В.І. Рижий [18]; Н.Н. Сміслова [19]; В.Г. Старков [20]; К.М. Терєнтьєв [21]; М.Д. Товмасян [22]; Д.В. Токманцев [23]; С.В. Трофімов [24]; А.В. Федоров [25]; В.Є. Емінов [26] та інші, – проте правові питання ефективності використання аеропортів та інших фондів підприємств авіатранспорту та підприємств, що їх обслуговують, і зараз потребують додаткового дослідження. Таке дослідження повинно спрямовуватися на підвищення ефективності використання наземних споруд та інших основних фондів і оборотних коштів підприємств авіатранспорту та підприємств, що їх обслуговують, з метою отримання додаткових грошових коштів, необхідних для розвитку транспортної інфраструктури.

Ціллю статті є пропозиція шляхів підвищення ефективності використання наземних споруд та інших основних фондів підприємств, що обслуговують авіаційний транспорт.

Отже, спочатку необхідно визначитися із загальними засадами правового статусу авіаційних та обслуговуючих авіатранспорт підприємств; зі складом та правовим режимом їхнього майна, що належить до наземних споруд.

Вимог щодо організаційно-правової форми та форми власності суб'єктів, які надають послуги у сфері авіаперевезень та їх обслуговування, Повітряним кодексом України не встановлено. Кодекс містить розподіл літаків, зроблений статтею 15 «Класифікація повітряних суден», на державні, цивільні й експериментальні. Повітряне судно є державним, якщо воно використовується на військовій, митній, прикордонній та міліцейській службах і зареєстровано у реєстрі державних повітряних суден. Цивільне судно зареєстровано у державному реєстрі цивільних повітряних суден. Експериментальне повітряне судно призначене для проведення випробувань, дослідно-конструкторських і науково-дослідних робіт. Воно не заноситься до реєстрів [27].

Виходячи із положень розділу VII Повітряного кодексу «Аеродроми та аеропорти» можна зробити висновок, що вони розглядаються або як цілісний майновий комплекс чи об'єкт, або як окремі види суб'єктів господарювання. На друге вказує стаття 48 «Аеропорти»: «...Аеропорт, в тому числі як спільне з іноземною державою підприємство чи підприємство, яке повністю належить іноземному інвестору, повинен пройти сертифікацію і реєстрацію відповідно до діючих в Україні правил...». Цією ж статтею забезпечення будівництва, реконструкції, благоустрою та експлуатації під'їзних доріг до аеропортів, регулярний рух пасажирського транспорту на цих дорогах, а також телефонний зв'язок між населеними пунктами і аеропортами було покладено на органи державної виконавчої влади [27]. Слід сказати, що самих визначень аеродрому та аеропорту Повітряний кодекс не містить; натомість повітряним перевізником у статті 59 визнає будь-яку юридичну чи фізичну особу, яка виконує повітряні перевезення, має права експлуатанта авіаційної техніки [27].

Отже, питання щодо організаційно-правової форми авіапідприємств та підприємств, що їх обслуговують, у Кодексі не визначено. Окремі норми (найчастіше бланкетні) непрямо підтверджують наявність вибору організаційно-правової форми та форми власності для учасників правовідносин у сфері авіатранспорту. А тому, керуючись принципом «дозволено усе, що не заборонено законодавством», у досліджуваній сфері можуть діяти суб'єкти господарювання, утворені у будь-якій організаційно-правовій формі з використанням майна, що знаходиться у різних формах власності. Найчастіше авіаперевізники функціонують на основі приватної та колективної власності; а авіапідприємства, що їх обслуговують, – на основі державної або комунальної.

Відносно майна Господарський кодекс України (ГК України) у пункті 1 статті 66 «Майно підприємства» зазначає, що майно підприємства становлять виробничі і невиробничі фонди, а також інші цінності, вартість яких відображається в самостійному балансі підприємства; у пункті 1 статті 100 «Майно виробничого кооперативу» відзначається, що виробничий кооператив є власником будівель, споруд, майнових внесків його членів, виготовленої ним продукції, доходів, одержаних від її реалізації та іншої діяльності, передбаченої статутом кооперативу, іншого майна, придбаного на підставах, не заборонених законом [28]. У сфері авіаперевезень майно суб'єктів господарювання має специфічний склад, який повинен визначатися Повітряним кодексом України. Проте у Кодексі це питання також не визначено. Навіть поняття «аеропорт» та «аеродром» виходячи з положень Кодексу можуть використовуватися як на позначення об'єкта (сукупності майна), так і на позначення суб'єкта (підприємства).

Тому слід звернути увагу на положення Закону України «Про транспорт». У ньому серед іншого статтею 9 «Майно підприємств транспорту» визначено, що транспортні засоби, споруди, фінансові ресурси, устаткування транспорту, шляхи сполучення, закріплені за підприємствами, об'єднаннями, установами та організаціями центрального органу виконавчої влади в галузі транспорту, є загальнодержавною власністю і належать до єдиної транспортної системи. Цією ж статтею визначено можливість майна перебувати у державній, комунальній власності та у власності підприємств, об'єднань, установ, організацій і громадян [29].

Слід сказати, що Закон України «Про транспорт» є більш конкретним і в регулюванні інших досліджуваних питань. Так, статтею 32 до складу авіаційного транспорту віднесено підприємства повітряного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, аерофотозйомки, сільськогосподарські роботи, а також аеропорти, аеродроми, аероклуби, транспортні

засоби, системи управління повітряним рухом, навчальні заклади, ремонтні заводи цивільної авіації та інші підприємства, установи й організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу авіаційного транспорту. А статтею 33 визначено, що під об'єкти авіатранспорту та його інфраструктури надано у користування відповідні землі [29].

Таким чином, положеннями названих законів надано можливість державі, зарубіжним державам, вітчизняним та іноземним суб'єктам господарювання і громадянам здійснювати господарську діяльність у сфері авіаперевезень. Ними можуть утворюватися власне підприємства повітряного транспорту з перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, проведення аерофотозйомки, здійснення сільськогосподарських робіт, навчальні заклади, ремонтні заводи цивільної авіації та інші підприємства, установи й організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу авіаційного транспорту. Цими утвореними суб'єктами господарювання можуть використовуватися аеропорти, аеродроми, аероклуби, транспортні засоби, системи управління повітряним рухом, інші основні фонди та оборотні засоби, що знаходяться у державній, комунальній власності, власності суб'єктів господарювання і громадян.

Особливістю України є те, що аеропорти знаходяться у власності територіальних громад міст. Їх фінансування здійснюється за рахунок місцевих та Державного бюджетів, а також Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях, який є складовою частиною спеціального фонду Державного бюджету України.

Значення авіаобслуговуючих підприємств України повинно зрости у зв'язку з проведенням у 2012 році Чемпіонату Європи з футболу. До цього необхідно здійснити заміну наземних споруд у сфері авіатранспорту на якісно та морально нові, що відповідають європейському та світовому рівню. Для сприяння цьому логічними виглядають розробка та запровадження механізму підвищення якості і вартості послуг, що надаються в аеропортах. Завдяки такому механізму зростуть суми зборів до місцевих бюджетів. А отже, повинні підвищитися і суми відрахувань з місцевих бюджетів на розвиток авіаційної інфраструктури. У такому випадку коло замикається у позитивному напрямку.

Визначившись із видами майна, що використовується при організації та здійсненні перевезень пасажирів і вантажів авіаційним транспортом, можна визначити шляхи підвищення якості його використання.

Основні фонди авіаційних підприємств можуть використовуватися для надання основних та додаткових послуг. Первинні або основні послуги пов'язані із безпосереднім здійсненням польотів, їх обслуговуванням, ремонтом літаків тощо. Ці послуги надаються при здійсненні вантажних операцій, посадки, висадки пасажирів, при здійсненні митного, прикордонного, санітарного контролю, інших видів контролю та ін. Вторинні або додаткові чи супутні послуги підприємств авіаційного транспорту України пов'язані із іншою діяльністю, що не стосується перевезення пасажирів, багажу, вантажів та пошти або їх обслуговуванням. До таких послуг можна віднести послуги із харчування, побутового обслуговування пасажирів, послуги із продажу різних товарів, із перевезення пасажирів автомобільним транспортом і таксі тощо.

Споживачами послуг першого виду є власне авіаційні підприємства, які за плату на основі договорів використовують майно аеропортів для забезпечення виконання польотів, а також пасажирів, які перевозяться літаком з аеропорта одного міста до іншого. Але якщо авіаційним підприємствам названі послуги надаються аеропортами та іншими обслуговуючими державними і комунальними підприємствами, то пасажирів послуги з перевезення надають авіакомпанії, що утворюються найчастіше у формі акціонерних товариств.

Підвищення якості послуг із обслуговування авіаперевізників за посередництва аеропортів, наземних споруд та основних фондів державних і комунальних підприємств, напевно, можна лише шляхом виявлення об'єктів, що не використовуються, із наступною передачею їх в оренду.

Тому на перший план повинні виходити послуги, спрямовані на задоволення потреб пасажирів, проводжачих і зустрічаючих та інших осіб. Ці послуги можна вважати додатковими. Однак ці додаткові послуги з використанням наземних споруд та інших основних фондів підприємств, що обслуговують авіатранспорт, повинні чинити позитивний вплив на потенційних пасажирів і перетворювати їх на пасажирів реальних. З іншого боку, збільшена кількість реальних пасажирів - споживачів послуг авіаперевізників сприятиме підвищенню попиту на додаткові послуги аеропортів та інших суб'єктів господарювання, що працюють на основі використання їхнього майна.

Додаткові послуги з використанням наземного майна аеропортів можуть проявлятися у встановленні безпосередньо в аеропортах, залах очікування, на землях підприємств авіатранспорту та в інших пунктах невеликих магазинів та пунктів швидкого харчування, кафе, кав'ярень тощо. Аналогічні пропозиції було зроблено вітчизняним економістом у сфері перевезень пасажирів залізничним транспортом. Серед іншого зазначалося, що оточення вокзалу, його привабливість наявність зручних підходів до потягів, сервісу і комфорту є вирішальними для потенційного пасажирів в рішенні про користування послугами залізниці [30, с. 99]. У сфері залізничного транспорту значна частка у доходах від послуг пасажирського комплексу припадає на послуги, які надаються пасажирів на вокзалах – на 10-15 % більше, ніж реалізація додаткових послуг у поїздах [30, с. 99; 31, с. 159]. У світовій практиці діяльності авіатранспорту дохід від експлуатації злітних смуг є головним за важливістю, проте не за обсягом. На частку неавіаційної діяльності (експлуатація аеровокзальних комплексів сервісними службами; експлуатація площ, що здаються в оренду; експлуатація обладнання і техніки, зданих в оренду; обробка пошти і вантажів; здача в оренду землі; накопичення за відсотками тощо) припадає значна частка прибутків. Серед додаткових послуг зарубіжних аеропортів можна назвати передачу майна у концесію під наступні види діяльності:

- постачання авіаційного палива (97,7 % аеропортів світу);
- продаж продуктів через ресторани, бари, кафетерії (97,0 % аеропортів світу);
- торгівля через магазини товарами, звільненими від мита (74,2 % аеропортів світу) та не звільненими від мита (89,4 % аеропортів світу);
- надання банківських послуг та послуг з обміну валюти (87,9 % аеропортів світу);
- діяльність служб бортхарчування при авіакомпаніях (87,1 % аеропортів світу);
- надання послуг таксі (84,8 % аеропортів світу);
- надання послуг з прокату автомобілів (84,1 % аеропортів світу);
- надання послуг зі стоянки автомобілів (81,8 % аеропортів світу);
- реклама в аеропортах (80,3 % аеропортів світу);
- надання послуг громадського транспорту для зв'язку між містом та аеропортом (75,0 % аеропортів світу);
- надання послуг, пов'язаних із діяльністю автозаправочних станцій та станцій технічного обслуговування автомобілів (57,6 % аеропортів світу);
- надання послуг готелями і мотелями (28,8 % аеропортів світу) [32, с. 46].

При цьому названі види концесійної діяльності приносять наступну частку доходів аеропортам, а отже і муніципалітетам, штатам або державі: послуги з посадки повітряних суден – 22,5 %; послуги з користування аеровокзалом – 13,5 %; послуги з користування ангаром і зоною забудови – 11,0 %; продаж пального і мастил – 5,0 %; послуги з бортхарчування – 4,0 %; послуги систем і служб аеропортів – 1,5 %; послуги з аеронавігаційного обслуговування повітряних суден – 1,0 %; послуги зі страхування польотів – 1,5 %; послуги з надання автомобільних стоянок – 16,0 %; послуги з прокату автомобілів – 10,0 %; послуги ресторанів та їдалень – 4,5 %; послуги наземного транспорту – 3,5 %; послуги готелів і мотелів – 3,0 %; послуги з реклами – 2,0 %; інші послуги – 1,0 % [32, с. 47].

Вітчизняне законодавство нормами ГК України, Закону України «Про концесії» не забороняє підприємствам з авіаобслуговування передавати наземні споруди та інші основні фонди у концесію [27; 33]. Свого часу на основі концесійних договорів у транспортній сфері на рубежі XIX – XX століть у Російській імперії було побудовано розгалужену мережу залізничних колій.

У випадку передання наземних фондів аеропортів та інших комунальних і державних підприємств у сфері авіаперевезень в оренду або концесію іншим суб'єктам господарювання, – вони будуть отримувати прибуток з ренти від господарювання інших. Наземні споруди та інші основні фонди українських підприємств з обслуговування авіатранспорту можуть використовуватися ними самими з метою надання послуг, не пов'язаних з виконанням польотів, за умови отримання спеціальних дозволів: підприємницька діяльність з торгівлі, надання побутових послуг за готівкові гроші та обмін готівкових валютних цінностей підлягають патентуванню [34]; торгівля окремими товарами, страхова діяльність, перевезення пасажирів автомобільним транспортом і таксі потребують отримання ліцензії [35]. Найбільш ефективним рішенням у даному випадку буде утворення комунальних або державних страхових компаній, торговельних підприємств, підприємств із надання послуг, підприємств загального харчування, які будуть обслуговувати пасажирів та інших осіб на основі використання майна авіапортів. Питання отримання спеціальних дозволів буде покладено на

спеціалізовані суб'єкти господарювання. Муніципальні авто- та електротранспортні підприємства і таксі у більшості великих міст уже існують і мають необхідні дозволи. Залишається лише пов'язати їхню діяльність із діяльністю аеропортів та авіаобслуговуючих підприємств.

Необхідно відзначити відсутність взаємного зобов'язання на користування основними і додатковими послугами авіапідприємств та підприємств з їх обслуговування. Споживач завжди повинен мати право вибору. Але основні та додаткові послуги можуть слугувати взаємною рекламою одні інших.

Отже, комунальні авіаобслуговуючі підприємства мають можливість на законних підставах надати конкурентні переваги в обслуговуванні пасажирів та інших громадян суб'єктам господарювання, які у своїй діяльності будуть використовувати їх майно на основі договорів оренди чи концесії. Механізм підвищення ефективності використання майна державних і комунальних авіаобслуговуючих підприємств можна закріпити у відповідній концепції. І саме розробці її положень мають бути присвячені наступні спеціальні дослідження.

### Література:

1. Балаховский Я. М. Мирное разрешение межгосударственных споров в области международной гражданской авиации : автореф. дис. на соиск. учен. степени канд. юрид. наук : спец. 12.00.10 / Яков Михайлович Балаховский. — М., 1986. — 24 с.
2. Безлюдько І. О. Договір перевезення вантажу повітряним транспортом за цивільним правом України : дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 / Безлюдько Ірина Олександрівна — К., 2005. — 190 арк.
3. Васильев Н. И. Международные авиационные регламенты: юридическая природа и практическое применение : автореф. дис. на соиск. учен. степени канд. юрид. наук : спец. 12.00.10 / Н. И. Васильев. — М., 1981. — 22 с.
4. Верещагин А. Н. Основные проблемы международного воздушного права : автореф. дис. на соискание учен. степени д-ра юрид. наук : спец. 12.00.10 / А. Н. Верещагин. — М., 1971. — 20 с.
5. Діковська І. А. Договір повітряного чартеру у міжнародному приватному праві : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Діковська Ірина Андріївна. — К., 2002. — 203 с.
6. Добідовська Я. О. Правові аспекти лібералізації міжнародних повітряних перевезень : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.11 / Добідовська Яна Олегівна. — К., 2005. — 208 с.
7. Зинкевич А. В. Правовая регламентация нерегулярных международных полетов гражданских воздушных судов : автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук : спец. 12.00.10 / Зинкевич Александр Витальевич. — М., 1978. — 23 с.
8. Игнатова Н. С. Международно-правовое регулирование использования арендованных воздушных судов в международных воздушных сообщениях : автореф. дис. на соиск. учен. степени канд. юрид. наук / Н. С. Игнатова. — М., 1978. — 22 с.
9. Кейта М. Правовое регулирование коммерческой деятельности в международных воздушных сообщениях : автореф. дисс. на соиск. учен. степени канд. юрид. наук / Мохамед Кейта. — Л., 1990. — 22 с.
10. Киреев М. П. Борьба с терроризмом на воздушном транспорте: Уголовно-правовой и криминолог. аспекты : дис. ... доктора юрид. наук : 12.00.08 / Киреев Михаил Павлович. — М., 1995. — 439 с.
11. Копылов М. Н. Международно-правовое регулирование полетов воздушных судов над открытым морем : автореф. дис. на соиск. учен. степени канд. юрид. наук : спец. 12.00.10 / Михаил Николаевич Копылов. — М., 1980. — 22 с.
12. Лукьянович В. И. Права и обязанности командира и членов экипажа воздушного судна при незаконном вмешательстве в деятельность гражданской авиации : автореф. дис. на соискание научной степени канд. юрид. наук : спец. 12.00.10 / В. И. Лукьянович. — М., 1983. — 21 с.
13. Ляхов А. Г. Принцип обеспечения безопасности международной гражданской авиации : автореф. дисс. на соискание научной степени канд. юрид. наук : спец. 12.00.10 / А. Г. Ляхов. — М., 1986. — 25 с.
14. Малеев Ю. Н. Международно-правовые аспекты борьбы с незаконным захватом воздушных судов : автореф. дис. на соискание науч. степени канд. юрид. наук : спец. 716 / Юрий Николаевич Малеев. — М., 1973. — 19 с.

15. Мезенцев А. В. Международно-правовые вопросы управления воздушным движением : автореф. дисс. на соискание научной степени канд. юрид. наук. : спец. 12.00.10 / Андрей Викторович Мезенцев. — М., 1997. — 23 с.
16. Молчанов В. В. Гражданско-правовое регулирование воздушных перевозок : автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук. : спец. 12.00.03 / Молчанов Владимир Валерьевич. — М., 2007. — 43 с.
17. Остроумов Н. Н. Правовое регулирование фрахтования воздушных судов : автореф. дис. на соискание научной степени канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 / Николай Николаевич Остроумов — М., 1980. — 29 с.
18. Рыжий В. И. Международно-правовые последствия актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации : дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.10 / В. И. Рыжий. — Киев, 1983. — 213 с.
19. Смыслова Н. Н. Международно-правовой статус воздушного судна : автореф. дис. на соискание научной степени канд. юрид. наук : спец. 12.00.10 / Н. Н. Смыслова. — М., 1985. — 21 с.
20. Старков В. Г. Уголовная ответственность за нарушение правил безопасности полетов и эксплуатации воздушного транспорта : автореф. дис. на соискание научной степени канд. юрид. наук : спец. 12.00.08 / Валерий Георгиевич Старков — Свердловск, 1975. — 18 с.
21. Терентьев К. Н. Неосторожные преступления на воздушном транспорте (Проблемы предупреждения) : дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.08 / Терентьев Константин Николаевич — Сыктывкар, 2003. — 208 с.
22. Товмасын М. Д. Актуальные проблемы пересмотра Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагской конвенции 1944 года) : дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.10 / Микаэль Давидович Товмасын. — М.: 2001. — 161 с.
23. Токманцев Д. В. Уголовная ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта : дис. ... кандидата юридических наук : спец. 12.00.08 / Токманцев Денис Валерьевич — Красноярск, 2008. — 247 с.
24. Трофимов С. В. Уголовно-правовые аспекты ответственности за преступления в сфере безопасности полетов и эксплуатации воздушного транспорта : дис. ... кандидата юридических наук : спец. 12.00.08 / Трофимов Сергей Валерьевич — Иркутск, 2002. — 164 с.
25. Федоров А. В. Гражданско-правовое регулирование воздушных перевозок пассажиров : автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук. : спец. 712 / Федоров Анатолий Васильевич. — Харьков, 1968. — 23 с.
26. Эминов В. Е. Криминологические и уголовно-правовые проблемы борьбы с авиационными происшествиями : автореф. дис. на соискание ученой степени д-ра юрид. наук : спец. 12.00.08 / Владимир Евгеньевич Эминов — М., 1990. — 44 с.
27. Повітряний кодекс України від 4 травня 1993 року № 3167—XII / Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України. — 1993. — № 25. — Ст. 274.
28. Господарський кодекс України : Закон України від 16 січня 2003 року № 436 / Верховна Рада України // Офіційний вісник України. — 2003. — № 11. — Ст. 462.
29. Про транспорт : Закон України від 10 листопада 1994 року № 232/94—ВР / Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України. — 1994. — № 51. — Ст. 446.
30. Шаля О. Г. Підвищення конкурентоспроможності пасажирських перевезень за рахунок покращення сервісного обслуговування / О. Г. Шаля // Економіка та управління національним господарством. — 2007. — № 3 (69). — С. 98—102.
31. Гудкова В. П. Закономірності економічного розвитку сфери додаткового обслуговування пасажирів / В. П. Гудкова // Збірник наукових праць КУЕТТ. — Серія «Економіка і управління». — 2004. — Вип. 6. — С. 158—169.
32. Соколы И. Механизмы развития крупных аэропортов Украины без привлечения классических инвестиционных институтов / И. Соколы // Економіст. — 2004. — № 2. — С. 46-47.
33. Про концесії : Закон України від 16 липня 1999 року № 997—XIV / Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України. — 1999. — № 41. — Ст. 372.
34. Про патентування деяких видів підприємницької діяльності : Закон України від 23 березня 1996 року № 98/96—ВР / Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України. — 1996. — № 20. — Ст. 82.
35. Про ліцензування певних видів господарської діяльності : Закон України від 1 червня 2000 року № 1775 / Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України. — 2000. — № 36. — Ст. 299.