

**МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ  
ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ВНУТРІШНІХ СПРАВ  
КРЕМЕНЧУЦЬКИЙ ЛЬОТНИЙ КОЛЕДЖ**

**Циклова комісія економіки та управління**

**ТЕКСТ ЛЕКЦІЇ**

з навчальної дисципліни «Економіка цивільної авіації»  
вибіркових компонент  
освітньо-професійної програми першого  
(бакалаврського) рівня освіти

**272 Авіаційний транспорт**

**Аеронавігація**

**Тема № 1. Характеристика повітряного транспорту та його продуктивні  
показники**

**ЗАТВЕРДЖЕНО**

Науково-методичною радою  
Харківського національного  
університету внутрішніх справ  
Протокол від \_\_\_\_2023 №\_\_

**СХВАЛЕНО**

Методичною радою  
Кременчуцького льотного  
коледжу Харківського  
національного  
університету внутрішніх  
справ  
Протокол від \_\_\_\_2023 №\_\_

**ПОГОДЖЕНО**

Секцією науково-методичної  
ради ХНУВС з гуманітарних  
та соціально-економічних  
дисциплін  
Протокол від \_\_\_\_2023 №\_\_

Розглянуто на засіданні циклової комісії економіки та управління,  
протокол від \_\_\_\_2023 №\_\_

**Розробники:** викладач циклової комісії економіки та управління,  
к.е.н., спеціаліст вищої категорії, викладач - методист, Пушкар О. І.

**Рецензенти:**

1. Директор Кременчуцької філії Класичного приватного університету,  
к.е.н., доцент, Меньяйлова Г.Є.
2. Зав. кафедри автомобільного транспорту та транспортних  
технологій, к.т.н., доцент Кременчуцької філії Класичного приватного  
університету Головіна О.В.

**План лекції:**

1. Визначення поняття повітряного транспорту
2. Особливості повітряної транспортної продукції
3. Основні продуктивні показники повітряного транспорту

**Рекомендована література:****Основна література:**

1. Повітряний кодекс України. Закон України від 04.05.93 р. № 3168-ХІІ.
2. Жаворонкова Г.В. Стратегічне управління авіатранспортними підприємствами: Монографія // Жаворонкова Г.В., Садловська І.П., Шкода Т.Н., Жаворонков В.О. / За редакцією д.е.н. Жаворонкової Г.В. – К.: Кондор-Видавництво, 2012. – 676 с.
3. Кудрицька Ж.В., Апарова О.В., Жебка В.В. економічна ефективність сталого розвитку підприємств авіаційної галузі: Монографія – К.: Вид-во «Логос», 2012 – 464 с.
4. Організаційно-економічний механізм управління авіатранспортним підприємством: Монографія [Г.В. Астапова, О.В. Ареф'єва, В.В. Матвєєв та ін.] – К.: Центр учбової літератури, 2016 – 304 с.
5. Апарова О.В. Організаційно-економічний механізм забезпечення сталого розвитку авіакомпанії. Монографія – К.: Логос, 2016 – 248 с.
6. Аль-Тмейзі А.Ю. Функціонування авіаційної інфраструктури України в системі світових інтеграційних процесів. Автореферат – НАН України, Ін-т світ. Економіки і міжнародних відносин – К., 2012 – 20 с.
7. Кравчук Г.В. Фінансово-економічне управління виробничими системами авіакомпанії. Монографія – Чернігів, 2017 – 364с.

**Допоміжна література:**

8. Луценко Г.П. Результативність функціонування національної транспортної системи: просторово-часовий аспект/ Г.П. Луценко, В.В. Дружиніна, В.О. Дружинін // Проблеми системного підходу в економіці: збірник наукових праць. – Київ: НАУ, 2017. – Випуск 5(61) – С. 43–51.
9. Луценко Г. П. Діагностика розвитку авіатранспортної інфраструктури України в умовах активізації міжнародного туризму / Г.П. Луценко, В.В. Дружиніна, Н. В. Старчик // Інфраструктура ринку. – 2018. – Випуск 20. – Режим доступу: <http://www.market-infr.od.ua/uk/20-2018>
10. Ківа Д. Авіаційна галузь на крилах науки [Електронний ресурс] / Ківа Д.// Віче – Журнал Верховної Ради України Режим доступу до журн. :<http://www.viche.info/journal/3366/>

**Інформаційні ресурси в Інтернеті:**

11. Міжнародна організація цивільної авіації (ICAO). – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.icao.int/>

12. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2017 рік. [Електронний ресурс] / Державна авіаційна служба -Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua/>.
13. General Aviation Statistical Databook& 2016 Industry Outlook [Електронний ресурс] – Режим доступу: [http://www.gama.aero/files/GAMA\\_2016\\_Databook\\_LRes%20-%20LowRes.pdf](http://www.gama.aero/files/GAMA_2016_Databook_LRes%20-%20LowRes.pdf)

## Текст лекції

### 1. Визначення поняття повітряного транспорту

Діяльність транспорту регулюється Законом України «Про транспорт», затверджений 10.10.1994 року №232/94-ВР з доповненнями і змінами. А також Законом України від 30.06.1993 року «Про дорожній рух», Законом України від 6.04.2000 року «Про перевезення небезпечних вантажів», методичними рекомендаціями до формування собівартості, норм витрат на транспорті й ін.

Керуючись «золотим правилом тлумачення», проаналізуємо латинську етимологію цього терміна. «Transportatio» — це пересування, переселення, а «trans- porto» має декілька значень: переносити, пересувати, переміщувати; перекидати; перевозити; переправляти тощо. Ці слова походять від «trans» — «через —», «пере —» або «наскрізь», «за», «за межами» та «porto» — носити, переносити; перевозити; увозити, привозити; мати на борту; доставляти або їхати; передавати; наносити; направляти.

Лінгвістичний спосіб тлумачення терміна «транспортування» доповнимо логічним аналізом його змісту і зробимо п'ять послідовних кроків у напрямку визначення цього поняття.

По-перше, природним буде визначити транспортування як перевезення — переміщення у просторі матеріальних цінностей і людей.

По-друге, таке переміщення не має відбуватися стихійно. Перевезення буде результативним за умови, що воно відбувається до вказаного місця з передачею вантажу певній особі.

Визначення транспортування на основі двох виділених ознак спрацює в соціології, певною мірою в економічній науці, однак таке тлумачення не можна назвати правовим. Проте під таку дефініцію підпадають, наприклад, і побутові послуги членам родини, які ведуть спільне господарство. При здійсненні таких перевезень не виникають ані майнові (цивільні), ані управлінські (адміністративні) правовідносини. Тому для правового визначення перевезення, надання йому суто юридичного характеру необхідно виділити ще одну ознаку.

По-третє, переміщення цінностей і людей має відбуватися на платній основі. Ця ознака має цивільно-правовий характер. Вона є визначальною для визнання юридичного характеру відносин перевезення.

Ці ознаки певний час були достатніми для загального визначення перевезення як особливого виду економічної діяльності. Із розвитком науки й

техніки постійно з'являються нові транспортні засоби, які вимагають певного рівня професійності. Використання того чи іншого транспортного засобу суттєво впливає на обсяги і швидкість перевезення. Тому постає необхідність виділення ще однієї ознаки, яка відрізняє транспортування від перевезення.

По-четверте, транспортування — це перевезення з використанням транспортних засобів і шляхів сполучення.

Перевезення без використання транспортних засобів здебільшого не вимагають спеціального дозволу, а тому не мають публічно-правового характеру.

По-п'яте, відомо, що транспортні засоби належать до джерел підвищеної небезпеки (створюють підвищену імовірність заподіяння шкоди оточуючим). Тому законодавець переважно встановлює порядок державного дозволу на право займатися діяльністю, пов'язаною з транспортними послугами. Це публічно-правова ознака транспортної діяльності.

Таким чином, можливе таке доктринально-правове визначення транспортування, як переміщення матеріальних цінностей і людей на платній основі уповноваженими на це перевізниками з використанням транспортних засобів і шляхів сполучень до певного місця, а при перевезенні вантажу — із передачею певній особі.

Термін «транспортування» за своїм змістом ширший за термін «перевезення», який застосовується у складному інституті договірного права й інституті договорів перевезення цивільного права. Із іншого боку, «транспортування» вужче за «транспортну діяльність».

Транспортування — це хребет всієї транспортної діяльності. Інші види діяльності належать до транспортної діяльності тому, що вони безпосередньо пов'язані саме з транспортуванням.

Транспортна діяльність — це діяльність, яка безпосередньо пов'язана з транспортуванням (перевезенням і буксируванням вантажів і перевезенням пасажирів). Як вид господарської діяльності транспортна діяльність — не тільки надання «послуг вартісного характеру, що мають цінову визначеність», а й управлінська діяльність, яка «спрямована на надання» таких послуг. Тобто з юридичної точки зору транспортна діяльність має комплексний приватноправовий і публічно-правовий характер.

## **2. Особливості повітряної транспортної продукції.**

Продукція транспорту має особливості, порівняно з продукцією інших галузей національної економіки.

1. Транспорт не створює нової продукції, а тільки завершує процес виробництва інших галузей у сферу обігу. Тому жодне виробництво не може вважатися закінченим без транспорту.

2. Продукцію транспорту не можна заготовити про запас, вона не має напівфабрикатів (тоді, як будь-яку іншу продукцію матеріального виробництва можна виробити і скласти в запас). Тому при прогнозуванні зростання попиту на

транспортну продукцію потрібно створювати резерви потужностей.

3. Виробничий процес транспорту відбувається поза межами території транспортного підприємства. Із цим пов'язані специфічні адміністративно-економічні відносини між господарями транспортних засобів і найманими працівниками.

4. Виробничий процес різних транспортних підприємств може, а іноді й повинен відбуватися на одній території (морський і річкові порти, аеродроми, вокзали, пересадочні пункти). Це додає роботи з узгодження розкладів.

5. Транспортний процес відбувається під впливом умов експлуатації, що безперервно змінюються. Тому кожен транспортний засіб обладнується додатковими пристроями, які дозволяють робітникам і пасажирам пристосовуватися до змін умов експлуатації.

### **3. Основні продуктивні показники повітряного транспорту.**

До основних видів транспортної діяльності необхідно віднести:

1. Транспортування — основний системоутворюючий вид транспортної діяльності, загальні основи якого визначені вище. Конкретний зміст деяких видів транспортування розглядається в окремій частині лекційного курсу.

2. Управлінську діяльність в галузі транспорту, яка має різні правові виміри:

2.1 Державне управління Єдиною транспортною системою, яке у свою чергу поділяється на:

2.1.1 Здійснення транспортної політики — діяльність із управління єдиним транспортним комплексом, окремими підгалузями транспорту і транспортними підприємствами органів державної влади та місцевого самоврядування, які наділені господарською компетенцією. Особливість такої діяльності в тому, що за змістом вона полягає в розробці, прийнятті та реалізації довгострокових програм і планів розвитку транспортної галузі. Ця управлінська діяльність має переважно конституційно-правовий вимір.

2.1.2 Оперативне державне управління Єдиною транспортною системою, зміст якого складають реалізація державного управління на середньому (обласному) та низовому (районному, міському тощо) рівнях. Така діяльність регулюється адміністративним правом і господарським законодавством.

2.2. Оперативне господарське управління має два виміри:

2.2.1 Внутрішнє господарське управління як вид внутрішньогосподарської діяльності складається з відносин «між структурними підрозділами суб'єкта господарювання та відносин суб'єкта господарювання з його структурними підрозділами». До цього виду діяльності також належать планування і розрахунок перевезень. Такий вид управління регулюється нормами господарського права.

Управління у процесі праці, насамперед між органом управління та персоналом (екіпажем) транспортного засобу. Такі відносини перебувають переважно у сфері регулювання адміністративного і трудового права.

Посередницьку діяльність низки підприємств та установ (із фрахтування транспортних засобів, транспортної експедиції, лоцманської проводки тощо).

2.2.2 Режимоутворюючу діяльність на транспорті, яка здійснюється за наступними напрямками:

- Митне оформлення та контроль вантажних і багажних перевезень.
- Дотримання податкового режиму перевезень.
- Страхування транспортних ризиків.
- Забезпечення правопорядку на транспорті.

Характерна особливість транспорту, що відрізняє його від виробництва, це виконання робіт чи надання послуг, що мають нематеріальний характер. Ця економічна особливість знаходить відображення у фінансовій звітності транспортного підприємства, зокрема в бухгалтерському балансі. Так наприклад, якщо підприємство транспорту не займається жодним іншим видом діяльності, то відсутня інформація за статтями: незавершене виробництво і готова продукція. Як правило, підприємства транспорту мають достатню матеріальну базу, тобто питома вага першого розділу активу має суттєву вагу у валюті балансу.

Робота транспортного підприємства відображається у статистичному звіті 2 ТР, у якому наводяться данні про обсяги перевезень, кількість транспортних засобів, час роботи, витрати палива й інша важлива інформація про підприємство. На сучасному етапі велике значення належить автомобільному транспорту.

Автомобільний транспорт найбільш маневрений порівняно з іншими видами транспорту.

Згідно з Законом України «Про транспорт» до складу автомобільного транспорту входять підприємства автомобільного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, авторемонтні й шиноремонтні, транспортно- експедиційні підприємства, а також автовокзали й автостанції.

Економіка транспортного підприємства подібна до інших галузей із одного боку, але з другого, – має низку суттєвих відмінностей, розглянутих вище.



Рис. 1.1 – Повітряна діяльність та її складники