

УДК 344.7

DOI <https://doi.org/10.32837/apdp.v0i90.3205>*Н. М. Борисочева*

## ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ ЯК СКЛАДНИК ГАЛУЗІ АВІАЦІЇ

Активізація інвестиційних процесів у галузі авіації (безпосередньо в авіаційній промисловості) забезпечить впровадження досягнень науково-технічного прогресу, вдосконалив організацію виробництва і праці, мінімізує витрати робочої сили та витрати на імпортування комплектуючих частин і необхідних матеріалів для авіа заводів [1, с. 34]. Розвиток внутрішнього ринку приведе до запровадження цікавих лізингових програм, здешевлення виробництва невеликих транспортних літаків тощо може врешті відновити цей ринок. Ефективним також буде посилення своїх позицій у напрямку розвитку тих проектів які вже розроблені українськими підприємствами та готові до серійного виробництва. Необхідно також розвивати партнерство з країнами Східної та Центральної Європи, майбутніми членами НАТО та Євросоюзу, що посилить політичні позиції України під час прийняття рішень європейськими політичними та військовими колами [2].

*Отже, галузь авіації – це складне системне утворення, що включає авіаційну промисловість, яка передбачає вироблення літаків, вертольотів, авіаційних двигунів, а також приладів та устаткування для авіації та авіаперевезення (комерційні та державні), воно діє в межах як міжнародного, так і українського законодавства, спрямоване на якісне надання авіаційних послуг та розвиток Української авіації.*

Складовою частиною галузі авіації є використання повітряного простору України. Повітряний простір – це частина атмосфери, що знаходиться під контролем країни і розташована над її територією, включаючи її територіальні води, або, в більш загальному сенсі, будь-яка конкретна тривимірна частина атмосфери [3]. Інтенсивність використання повітряного простору постійно зростає, чому сприяє як технологічний розвиток і новітні розробки в галузі авіаційній, так і глобалізація і все тісніші ділові та культурні зв'язки між різними країнами світу. Повітряний простір України, доступний для виконання польотів загального повітряного руху, поділяється на:

- контрольований повітряний простір України обслуговування повітряного руху, в межах якого можуть надаватися в установленому порядку всі види обслуговування повітряного руху (диспетчерське, польотно-інформаційне, аварійне);
- повітряний простір України поза межами контрольованого повітряного простору обслуговування повітряного руху, де в установленому порядку забезпечуються польотно-інформаційне та аварійне обслуговування [4, с. 178].

Основним нормативним актом, яким урегульовано суспільні відносини у сфері повітряного простору, є Повітряний кодекс України, у Розділі IV «Використання повітряного простору» розкрито сутність і складники організації використання

повітряного простору; державні пріоритети у використанні повітряного простору України; повноваження державних органів, відповідальних за здійснення державного регулювання повітряного простору України; правовий статус об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху; структуру та класифікацію повітряного простору України; дозволи, заборони й обмеження в сфері використання повітряного простору України; здійснення контролю за дотриманням порядку та правил використання повітряного простору України; засади використання міжнародного повітряного простору та порядок перетинання повітряними суднами державного кордону України; обслуговування повітряного руху й управління повітряним рухом; порядок обслуговування аеронавігаційною інформацією та засади метеорологічного обслуговування [5, с. 143].

Відповідно до постанови Кабінету Міністрів України «Положення про використання повітряного простору України» встановлено, що структура повітряного простору визначається на підставі обґрунтованих потреб використання такого повітряного простору, класифікації повітряного простору обслуговування повітряного руху, стандартів та рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації, документів Європейської організації з безпеки аеронавігації і з урахуванням законодавства Європейського Союзу щодо проектування частин структури повітряного простору та охорони навколишнього природного середовища та затверджується Державною авіаційною службою у порядку, визначеному Повітряним кодексом України. Повітряний простір структурно складається з районів, зон та маршрутів, призначених для провадження діяльності з використання повітряного простору. Для кожної частини повітряного простору України визначається період її використання. Класифікації підлягає повітряний простір, де здійснюється обслуговування повітряного руху. Планування діяльності з використання повітряного простору здійснюється користувачами відповідно до визначеної структури такого простору [6].

Повітряний простір України та повітряний простір над відкритим морем, де відповідальність за обслуговування повітряного руху міжнародними договорами покладена на Україну, визначається та встановлюється відповідно до стандартів та рекомендованої практики ІКАО, документів Європейського контролю, Повітряного Кодексу України, Положення про використання повітряного простору України та складається з таких структурних елементів:

- 1 верхній район польотної інформації (UIR KYIV);
- 5 районів польотної інформації (FIR Дніпропетровськ, FIR Київ, FIR Львів, FIR Одеса, FIR Сімферополь);
- диспетчерські райони та зони (UTA, СТА, ТМА, СТР), в яких надається обслуговування повітряного руху органами ОПП;
- військові ТМА, СТР, в яких здійснюється управління повітряним рухом відомчими органами УПП;
- аеродромні зони польотної інформації (AFIZ) – встановлюються для надання польотно-інформаційного та аварійного обслуговування на аеродромах AFIS;
- зони аеродромного руху (ATZ) – встановлюються, як правило, для кожного ЗПМ;

- маршрути ОПП, у тому числі спеціально виділені маршрути для перетинання державного кордону;
- повітряний простір вільних маршрутів (FRA);
- заборонені зони (P), зони обмеження польотів (R), небезпечні зони (D), які встановлюються в районах, де польоти повітряних суден заборонено або обмежено;
- учбові та тренувальні зони (T), які мають статус тимчасово відокремлених районів (TSA) або тимчасово зарезервованих районів (TRA);
- зони з особливим режимом використання повітряного простору, які встановлено вздовж державного кордону та навколо заборонених зон [7].

Отже, можна стверджувати, що галузь авіації та повітряного простору – поліструктурне системне утворення, яке включає: літакобудування, авіаперевезення, повітряний простір.

Деякими науковцями висуваються пропозиції про створення повітряного права як галузі права, що регулює галузь авіації. Так, на думку В.С. Цимбалюка, «авіація як галузь суспільних відносин – це усі види підприємств, організацій та установ, діяльність яких спрямована на створення умов використання повітряного простору людиною за допомогою повітряних суден» [8, с. 10], науковець аргументує, відповідно до зазначеного, можливість виокремлення самостійного виду права – повітряного права, під яким розуміє право, що регулює суспільні відносини, які виникають, змінюються і припиняються у повітряному просторі, що є частиною території України [8, с. 10].

Із цього приводу необхідно зазначити, що галузь – сукупність підприємств, організацій, об'єднань, що характеризуються спільністю призначення випущеної продукції і наданих послуг, а також спільністю вихідної сировини, технічної та технологічної бази, особливим складом фахівців і специфічністю умов роботи. До цього також можна додати також ознаку споживчого блага, його споживання населенням. Продукт у формі проміжного блага цікавий представникам інших напрямків економіки. Так, підприємства з виготовлення відповідних деталей продають їх концернам із виготовлення готової продукції. Важливим моментом функціонування ринкової економіки є дотримання рівноваги попиту та пропозиції на різних галузевих ринках [9]. Розподіл господарства на галузі зумовлюється історично сформованим поділом праці. Першими значними галузями господарювання стали землеробство і скотарство. Із часом галузева структура економіки істотно ускладнювалася в міру розвитку науково-технічного прогресу, удосконалення продуктивних сил, підвищення вимог до номенклатури та якості продукції, появи нових потреб. Диференціація галузі – безперервний процес, який прискорюється з кожним новим етапом суспільного розвитку.

Внутрішня структура кожної галузі складна і передбачає цільові комплекси [10]. Структура галузі полягає у складі, співвідношенні і взаємозв'язку окремих виробництв, що дуже важливо для розуміння суті народногосподарських процесів.

На структуру великої галузі впливає багато факторів, найбільш значущими з яких є: впровадження досягнень науково-технічного прогресу; зростання культурного рівня і добробуту населення; кооперування, концентрація і спеціалізація

виробничих процесів; планові показники зростання галузі і всіх її підгалузей; міжнародні процеси поділу праці; суспільно-політичні чинники навколишнього світу; позиції держави на світових ринках [1]. Поняття галузі тісно пов'язане із процесами групування і узагальнення. Різноманітні напрямки економіки об'єднують в групи за певними ознаками, в якості яких можуть виступати властивості ресурсу / продукту або схожість технологічного процесу. Групу галузей часто називають промисловістю [1].

Так, наприклад, законодавець активно використовує термін *авіаційна промисловість*, але вона має подвійний зміст, оскільки в одному випадку під нею розуміється галузь машинобудування, що виробляє літаки, вертольоти, авіаційні двигуни, прилади і устаткування для авіації. Причому вона спочатку формувалася як військово-промислова галузь і лише пізніше перейшла на випуск цивільних літальних апаратів. З іншого боку, авіаційну промисловість можна віднести до галузі авіації та використання повітряного простору, оскільки саме вона має парк літаків, гелікоптерів, потребує авіаційні двигуни, прилади й устаткування для авіації, що включене як складова частина авіаційного комплексу та її життєспроможності. Саме тому, в якому ракурсі розглядати поняття та зміст галузі, в тому і можна представити її зміст, особливості та структуру. Тим більш, авіаційна промисловість залежить також і від хімічного сировини, електронної промисловості та.

Усю сукупність галузі народного господарства заведено поділяти на матеріальне виробництво та невиробничу сферу. Таке розмежування пов'язане з їх місцем у суспільному розподілі праці та якісних результатів. У матеріальному виробництві робота безпосередньо впливає на зовнішнє середовище і завжди переходить із форми діяльності у предметну форму. У невиробничій сфері робота безпосередньо впливає на людину, суспільні відносини як об'єкт діяльності, тому її результатом є корисний ефект впливу на людину. Між матеріальним і нематеріальним виробництвом існує взаємозв'язок у формі специфічного обміну діяльністю, яка нетотожна, хоча в обох сферах отримують певний ефект результатів праці зайнятих робітників [12]. Галузь авіації та використання повітряного простору має зміст як виробничої сфери, так і надання авіаційних послуг, але безпосередньо впливає на людину.

Поряд із вищенаведеною існують також інші класифікації галузі: за економічним призначенням продукції (випуск засобів виробництва та предметів споживання); за характером впливу на предмет праці (видобувна та обробна промисловість); за функціональним призначенням продукції (виробництво основних і оборотних фондів); за характером технології (механічні та хімічні технології); за економічною особливістю галузі (матеріалоемні, трудомісткі, енергоємні, фондоемні) [13]. Існує низка об'єктивних перешкод при групуванні підприємств у галузі. Зазвичай основною ознакою групи вважають економічне призначення продукції за основним видом діяльності [14].

Можна також говорити про основні та додаткові галузі. Головна характеризує виробничий напрям підприємства, визначає спеціалізацію й дає найбільшу частину в структурі товарної продукції. Додаткова галузь сприяє розвитку основної, дає змогу повніше і раціональніше використовувати техніку, робочу силу й одержати комплексний результат. Її призначення полягає в тому, щоб здійсню-

вати виробниче обслуговування основної і додаткової галузей (ремонтні майстерні, ангари тощо), створювати додаткові товари для задоволення потреб населення. Тому поєднання головних і додаткових галузей – невід’ємна умова ефективного розвитку економіки та інших основоположних складових держави [14, с. 417].

Отже, вищевикладене дає можливість говорити про те, що:

- 1) галузь авіації та повітряного права – складна, системна галузь;
- 2) галузь авіації та повітряного права урегульовується нормами Повітряного кодексу України. Система норм, які урегульовують відносини в даній сфері, займають переважну кількість у даному акті, але вона виходить за межі регулювання даного нормативного акта, оскільки включає авіаційну промисловість, саме тому, на нашу думку, доцільно досить розгалужену і багатопланову систему суспільних відносин урегулювати Кодексом України про авіацію та авіаційний простір;
- 3) наявність предмету правового регулювання, а саме суспільних відносин в галузі авіації та повітряного простору, дає можливість висувати пропозицію про виокремлення Авіаційного права як галузі права.

Відповідно, **галузь авіації та повітряного простору** – це складне системне утворення, що включає авіаційну промисловість, яка передбачає вироблення літаків, вертольотів, авіаційних двигунів, а також приладів та устаткувань для авіації, що є користувачем повітряного простору України, з метою задоволення інтересів України та її громадян і безпеки авіації.

Ознаками галузі авіації та повітряного простору є:

- 1) складне системне утворення, яке має такі підгалузі, як:
  - авіаційна промисловість як підгалузь передбачає вироблення літаків, вертольотів, авіаційних двигунів, а також приладів та устаткувань для авіації;
  - авіаперевезення як підгалузь за допомогою авіаційного транспорту надає авіаційні та інші послуги населенню;
  - авіаційний транспорт як частина повітряно-транспортної системи є структурною частиною даної галузі;
  - повітряний простір України як ознака цілісності держави та безпеки авіації;
- 2) має розгалужену систему суб’єктів публічного адміністрування: Міністерство інфраструктури України; Державна авіаційна служба України; Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту та Міністерство оборони України;
- 3) регулюється міжнародними нормативними актами та законодавством України;
- 4) наявна система інструментів публічного адміністрування даної галузі.

### Література

1. Чорна Т.М., Гожуловський С.С. Сучасні тенденції та напрямки розвитку авіабудування в Україні. *Економічні горизонти*. 2017. № 1(2). С. 29–33. URL: <https://works.doklad.ru/view/suTo2qre-cE.html>.
2. Авіаційна промисловість України: проблеми і перспективи. URL: <https://works.doklad.ru/view/suTo2qre-cE.html>.
3. Повітряний простір. *Юридична енциклопедія* : [у 6 т.] / ред. кол. Ю.С. Шемшученко (відп. ред.) та ін. Київ : Українська енциклопедія ім. М.П. Бажана, 2002. Т. 4 : Н – П. 720 с. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki>.

4. Транспортне право : навчальний посібник / М.В. Гаєвець [та ін.]. Київ : ЦП «Компринт», 2015. 369 с.
5. Брусакова О.В. Державне регулювання використання повітряного простору України. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2019. Випуск 6. С. 142–148.
6. Про затвердження Положення про використання повітряного простору України : постанова Кабінету Міністрів України від 06.12.2017 № 954. *Офіційний вісник України*. 2017. № 101. Ст. 3118.
7. Організація повітряного простору. URL: <https://avia.gov.ua/organizatsiya-povitryanogo-ruhu-atm/organizatsiya-povitryanogo-prostoru/>.
8. Цимбалюк В.С. Поняття, предмет, структура повітряного права та його місце в системі права України. URL: [http://www.law.nau.edu.ua/images/Nauka/Naukovij\\_jurnal/2007/statji\\_n3\\_4\\_2007/Cimbalyk\\_9.pdf](http://www.law.nau.edu.ua/images/Nauka/Naukovij_jurnal/2007/statji_n3_4_2007/Cimbalyk_9.pdf).
9. Галузь – це що таке? Поняття, класифікація та види галузей. URL: <https://uk.deborahnormansopranos.com/obrazovanie/88040-otrasl-eto-hto-takoe-ponyatie-klassifikaciya-i-vidy-otrasley.html>.
10. Экономика, организация и планирование промышленного производства / Н.А. Лисицын, Ф.П. Васюлин, В.И. Выборев и др. ; под. общ. ред. Н.А. Лисицына. 2-е изд. перераб. и доп. Минск : Выш. шк., 1990. 446 с.
11. Економічна енциклопедія / Відповідальний редактор С.В. Мочерний. Київ : Видавничий центр «Академія». Т. 1, 2000. 863 с.
12. Економічна енциклопедія / Под ред. А.И. Абалкина. Москва : Экономика, 1999. 1055 с.
13. Бабич Д.В. Галузь / Фармацевтична енциклопедія. URL: <https://www.pharmencyclopedia.com.ua/article/8970/galuz>.
14. Економіка і підприємництво, менеджмент: навчальний посібник / Рогач С.М., Гуцул Т.А., Ткачук В.А. та ін. Київ : Видавничий центр НУБіП України, 2015. 726 с.

## Анотація

**Борисочева Н. М.** Використання повітряного простору України як складник галузі авіації. – Стаття.

Складовою частиною галузі авіації є використання повітряного простору України. Доводиться, що: галузь авіації та повітряного права – складна, системна галузь; галузь авіації та повітряного права урегульовується нормами Повітряного кодексу України. Система норм, які урегульовують відносини в даній сфері, займає переважну кількість в даному акті, але вона виходить за межі регулювання даного нормативного акта, оскільки включає авіаційну промисловість, саме тому, на нашу думку, доцільно досить розгалужену і багатопланову систему суспільних відносин урегулювати Кодексом України про авіацію та авіаційний простір.

Наявність предмету правового регулювання, а саме суспільних відносин у галузі авіації та повітряного простору, дає можливість висувати пропозицію про виокремлення Авіаційного права як галузі права.

Галузь авіації та повітряного простору – це складне системне утворення, що включає авіаційну промисловість, яка передбачає вироблення літаків, вертольотів, авіаційних двигунів, а також приладів та устаткувань для авіації, що є користувачем повітряного простору України з метою задоволення інтересів України та її громадян і безпеки авіації.

Ознаками галузі авіації та повітряного простору є такі: 1) складне системне утворення, яке має підгалузі: авіаційна промисловість як підгалузь передбачає вироблення літаків, вертольотів, авіаційних двигунів, а також приладів та устаткувань для авіації; авіаперевезення як підгалузь за допомогою авіаційного транспорту надає авіаційні та інші послуги населенню; авіаційний транспорт як частина повітряно-транспортної системи є структурною частиною даної галузі; повітряний простір України як ознака цілісності держави та безпеки авіації; 2) має розгалужену систему суб'єктів публічного адміністрування: Міністерство інфраструктури України; Державна авіаційна служба України; Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту та Міністерство оборони України; 3) регулюється міжнародними нормативними актами та законодавством України; 4) наявна система інструментів публічного адміністрування даної галузі.

**Ключові слова:** авіація, авіаційна галузь, літакобудування, цивільна авіація, комерційна авіація, авіаперевезення, авіапотенціал.

## Summary

**Borysocheva N. M. Use of Ukrainian airspace as a component of the aviation industry. – Article.**

A component of the aviation industry is the use of Ukrainian airspace. It is proved that: the branch of aviation and air law is a complex, systemic branch; the field of aviation and air law is regulated by the Air Code of Ukraine, the system of rules governing relations in this area is predominant in this act, but it goes beyond the regulation of this regulation, as it includes the aviation industry, which is why, in our opinion, it is expedient to regulate a rather extensive and multifaceted system of public relations by the Code of Ukraine on Aviation and Aviation Space.

The presence of the subject of legal regulation, namely public relations in the field of aviation and airspace, makes it possible to propose the separation of aviation law as a branch of law.

The aviation and airspace sector is a complex system entity that includes the aviation industry, which involves the production of aircraft, helicopters, aircraft engines, as well as devices and equipment for aviation, which is a user of Ukrainian airspace to meet the interests of Ukraine and its citizens and security. aviation.

The features of the aviation industry and airspace are: 1) complex system formation, which has subsectors: the aviation industry as a subsector involves the production of aircraft, helicopters, aircraft engines, as well as devices and equipment for aviation; air transportation as a sub-branch with the help of air transport provides aviation and other services to the population; air transport as part of the air transport system is a structural part of this industry; the airspace of Ukraine as a sign of the integrity of the state and aviation security; 2) has an extensive system of public administration entities: the Ministry of Infrastructure of Ukraine; State Aviation Service of Ukraine; National Commission for State Regulation of Transport and the Ministry of Defense of Ukraine; 3) is regulated by international regulations and legislation of Ukraine; 4) there is a system of tools for public administration in this area.

*Key words:* aviation, aviation branch, aircraft construction, civil aviation, commercial aviation, air transportation, air potential.