

УДК 336.255:656.71

<https://doi.org/10.35546/kntu2078-4481.2021.1.21>

І.П. ЛОПУШИНСЬКИЙ

Херсонський національний технічний університет
ORCID: 0000-0002-7460-7476

О.С. АРТЕМ'ЄВ

Херсонський національний технічний університет
ORCID: 0000-0002-4541-9353

МЕХАНІЗМИ ІНВЕСТУВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ РЕГІОНАЛЬНИХ АЕРОПОРТІВ УКРАЇНИ В УМОВАХ ПЕРСПЕКТИВНОЇ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ (НА ПРИКЛАДІ МІЖНАРОДНОГО АЕРОПОРТУ «ХЕРСОН»)

У статті висвітлюється проблематика діяльності аеропортів України в умовах перспективної євроінтеграції нашої країни; означено, що Національна транспортна стратегія України, затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 року № 430-р, визначила загальні транспортні проблеми, що потребують невідкладного розв'язання, зокрема щодо аеропортів – це розбудова термінальних пасажирських та вантажних комплексів з мультимодальними технологіями за рахунок їх власників та державно-приватного партнерства із забезпеченням міжнародних стандартів якості обслуговування пасажирів, дерегуляція економічної діяльності регіональних аеропортів з пасажиропотоком до 5 млн. пасажирів, реконструкція злітно-посадкових смуг та комплексна модернізація обладнання в регіональних аеропортах для можливості експлуатації середньомагістральних літаків, а за доцільності і широкофюзеляжних літаків відповідно до законодавства ЄС; показано, що розвиток аеропортів, у тому числі регіональних, потребує спільних зусиль як держави, регіональних органів влади, так і приватного бізнесу в межах державно-приватного партнерства; доведено, що питання модернізації вітчизняних аеропортів, навіть в умовах відсутності спеціального Закону «Про аеропорти», може вирішуватися на регіональному рівні через відповідні програми, підготовлені обласними державними адміністраціями і затверджені обласними радами; на прикладі діяльності регіональних органів влади Херсонщини (обласної ради та обласної державної адміністрації) доведено, що модернізація міжнародного аеропорту «Херсон» можлива в межах виділення коштів із Державного бюджету через програму «Велике будівництво» та відповідні регіональні програми із залученням при цьому й приватних інвестицій.

Ключові слова: аеропорт, міжнародний регіональний аеропорт, євроінтеграція, інвестиції, механізми інвестиційної діяльності.

И.П. ЛОПУШИНСКИЙ

Херсонский национальный технический университет
ORCID: 0000-0002-7460-7476

А.С. АРТЕМЬЕВ

Херсонский национальный технический университет
ORCID: 0000-0002-4541-9353

МЕХАНИЗМЫ ИНВЕСТИРОВАНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РЕГИОНАЛЬНЫХ АЭРОПОРТОВ УКРАИНЫ В УСЛОВИЯХ ПЕРСПЕКТИВНОЙ ЕВРОИНТЕГРАЦИИ (НА ПРИМЕРЕ МЕЖДУНАРОДНОГО АЭРОПОРТА «ХЕРСОН»)

В статье рассматривается проблематика деятельности аэропортов Украины в условиях перспективной евроинтеграции нашей страны; показано, что Национальная транспортная стратегия Украины, утвержденная распоряжением Кабинета Министров Украины от 30 мая 2018 года № 430-р, определила общие транспортные проблемы, которые нуждаются в неотложном решении, в частности относительно аэропортов – это строительство терминальных пассажирских и грузовых комплексов с мультимодальными технологиями за счет их собственников и государственно-частного партнерства с обеспечением международных стандартов качества обслуживания пассажиров, дерегуляция экономической деятельности региональных аэропортов с пассажиропотоком до 5 млн. пассажиров,

реконструкция взлетно-посадочных полос и комплексная модернизация оборудования в региональных аэропортах для возможности эксплуатации среднемагистральных самолетов, а при целесообразности и широкофюзеляжных самолетов соответственно законодательству ЕС; показано, что развитие аэропортов, в том числе региональных, требует общих усилий как государства, региональных органов власти, так и частного бизнеса в рамках государственно-частного партнерства; доведено, что вопрос модернизации отечественных аэропортов, даже в условиях отсутствия специального Закона «Об аэропортах», может решаться на региональном уровне посредством соответствующих программ, подготовленных областными государственными администрациями и утвержденных областными радами; на примере деятельности региональных органов властей Херсонщины (областной рады и областной государственной администрации) доведено, что модернизация международного аэропорта «Херсон» возможна в пределах выделения средств с Государственного бюджета через программу «Большое строительство» и соответствующие региональные программы с привлечением при этом и частных инвестиций.

Ключевые слова: аэропорт, международный региональный аэропорт, евроинтеграция, инвестиции, механизмы инвестиционной деятельности.

I.P. LOPUSHYNSKYI

Kherson National Technical University
ORCID: 0000-0002-7460-7476

O.S. ARTEMIEV

Kherson National Technical University
ORCID: 0000-0002-4541-9353

ACTIVITY INVESTMENT MECHANISMS OF REGIONAL AIRPORTS OF UKRAINE IN THE CONDITIONS OF PROSPECTIVE EUROPEAN INTEGRATION (ON THE EXAMPLE OF KHERSON INTERNATIONAL AIRPORT)

The article covers the activity issues of Ukrainian airports in the conditions of perspective European integration of our country; It is noted that the National Transport Strategy of Ukraine, approved by the Cabinet of Ministers of Ukraine dated May 30, 2018 № 430-r, identified general transport problems that need immediate solution, in particular for airports - the development of terminal passenger and cargo complexes with multimodal technologies at the expense of their owners and public-private partnership to ensure international standards of passenger service quality, economic activity deregulation of regional airports with a passenger flow of up to 5 million passengers, reconstruction of runways and comprehensive modernization of equipment at regional airports to operate medium-haul aircraft and wide-body aircraft in accordance with EU legislation; it is shown that the development of airports, including regional ones, requires joint efforts of the state, regional authorities and private business within the framework of public-private partnership; it is proved that the issue of reconstruction of airports, even in the absence of a special Law "On Airports", can be addressed at the regional level through appropriate programs prepared by regional state administrations and approved by regional councils; On the example of the regional authorities of Kherson region (regional council and regional state administration) it is proved that the modernization of the international airport "Kherson" is possible within the allocation of funds from the state budget through the program "Large Construction" and relevant regional programs involving private investment.

Keywords: airport, international regional airport, European integration, investments, mechanisms of investment activity.

Постановка проблеми

Національна транспортна стратегія України пропонує розробити й ухвалити в пріоритетному порядку Закон України «Про аеропорти» (або пакет законів щодо аеропортів, як це зроблено в країнах ЄС – авт.), який має врегулювати ті критичні аспекти, що стримують розвиток аеропортів України, а відповідно – і всього авіаринку. Зокрема, пропонується, щоб законодавство України вирішувало питання резервування та захисту від зміни цільового використання чи незаконної забудови земель у радіусі 50 км навколо аеропортів, потрібних для розбудови інфраструктури аеропортів на період 20-30 років; спрощення процедур отримання міжнародного статусу регіональними аеропортами; урахування особливостей аеропортів щодо оподаткування та розвитку авіаційної й неавіаційної діяльності;

розмежування функцій державного регулювання (економічного та технічного) та управління аеропортами; удосконалення системи регулювання аеропортових зборів, у тому числі запровадження положень відповідної Директиви ЄС 2009/12. Крім того, Законом має врегулюватися спрощення процедури для передання чи продажу за залишковою вартістю надлишкового майна державних авіаційних підприємств. Водночас наразі на розгляді в Комітеті Верховної Ради України з питань транспорту та інфраструктури такого проекту Закону на розгляді немає. У цьому зв'язку, до розроблення та ухвалення відповідного Закону, питання може вирішуватися на регіональному рівні через відповідні програми, підготовлені обласними державними адміністраціями і затверджені обласними радами.

Як відомо, розвиток аеропортів, у тому числі й регіональних, потребує спільних зусиль як держави, регіональних органів влади, приватного бізнесу в межах державно-приватного партнерства, оскільки наразі лише 3-4% населення України використовує авіаційний транспорт. Водночас наша держава прагне не лише відремонтувати 16 з 19 наявних аеропортів, а ще й відкрити понад 30 нових. Це, без перебільшення, створить нові економічні можливості для регіонів, дасть можливість побудувати нові дороги і мости, оновити міський пасажирський транспорт, забезпечити розвиток туризму і соціально-економічне відродження сіл, містечок, міст й України загалом.

Запропонована наразі Національна стратегія-2030 Drive Ukraine [13] – це драйвер економічних та соціальних перетворень в Україні, це створення України майбутнього. Drive Ukraine 2030 – це перетворення України на розвинену, високотехнологічну та інноваційну країну завдяки розвитку сфери транспорту та інфраструктури, застосування новітніх технологій. Drive Ukraine 2030 – це цифрова інфраструктура, безпека на транспорті, безпілотні автомобілі, транспортні коридори, єдина транспортна та інфраструктурна мережа з Європейським Союзом. Відповідно до Національної стратегії [13] авіаційна галузь це: 50 працюючих аеропортів; 1 година – середній час, який займає дорога до аеропорту з будь-якої точки України; 50% населення, яке літає; генерація пасажиропотоку регіональними аеропортами (наразі 98% пасажиропотоку припадає на 7 аеропортів); від 50 відсотків – частка low-cost сегмента в авіаперевезеннях; розширення географії польотів (350 напрямків для польотів з усіх аеропортів України) [13].

Розбудова регіональних аеропортів – важливий елемент розвитку транспортної інфраструктури. Про це говорили під час Всеукраїнського форуму «Україна 30. Інфраструктура», що відбувся 22 лютого 2021 року в Києві. Виступаючи на Форумі, Президент України Володимир Зеленський наголосив, що один із важливих напрямків розвитку транспортної інфраструктури – авіасполучення. Насамперед ідеться про програму розбудови регіональних аеропортів у 16 містах України. Глава держави зосередив увагу присутніх також на потребі створення Національної державної авіакомпанії.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Останнім часом (упродовж 2019 – 2020 років – *авт.*) до висвітлення проблем діяльності аеропортів у своїх наукових розвідках зверталися Ю. Л. Грінченко (досліджує інституційні аспекти управління розвитком аеропортів, 2020) [2], Н. В. Столярчук (розглядає концесію як форму інвестування діяльності регіональних аеропортів України, 2020) [10], Григор'єв, О. Ю. Береговий В. С., Микитин О. З. (аналізують конкурентну позицію ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» в умовах євроінтеграції України, 2019) [1], Харченко М. В., Турсунов А. Т. (досліджують управління логістичними витратами аеропорту, 2019) [11], В. В. Спасибо (прослідковує генезу нормативно-правового регулювання аеропортового обслуговування в Україні, 2019) [9] та ін.

Формування мети дослідження

Саме тому метою нашої статті й стало висвітлення діяльності міжнародного аеропорту «Херсон» та перспектив його розвитку на найближчі три роки – 2021 – 2023.

Викладення основного матеріалу дослідження

Як зазначається в Повітряному кодексі, аеропорт – це комплекс споруд, що призначений для приймання, відправлення повітряних суден, обслуговування повітряних перевезень, проведення робіт з технічного обслуговування і має для таких цілей аеродром, аеровокзал, інші наземні споруди та необхідне обладнання [5]. Аналогічне визначення аеропорту подається і в Законі України від 21 березня 2017 року № 1965-VIII «Про державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» [6].

Міжнародний же аеропорт – визначений державою на її території аеропорт для приймання і відправлення повітряних суден, що виконують міжнародні повітряні перевезення, у якому здійснюються митні, імміграційні, санітарні, карантинні (стосовно тварин і рослин) та інші процедури, передбачені законодавством [5]. Таке ж визначення міжнародного аеропорту подає й Закон України від 21 березня 2017 року № 1965-VIII «Про державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» [6].

Національна транспортна стратегія України, затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 року № 430-р [8], визначила загальні транспортні проблеми, що потребують невідкладного розв'язання. Серед них, зокрема: відсутність системного підходу до координації розвитку та довгострокового планування діяльності всіх видів транспорту з урахуванням соціально-економічних потреб населення, бізнесу, оборони та геополітичних інтересів України; незавершеність адміністративної

реформи, зокрема процесу розмежування функцій державного регулювання та контролю, включно з формуванням відповідних державних органів управління, операційної діяльності та функцій господарської діяльності транспортних підприємств; відсутність дієвих систем контролю за ефективністю ухвалення управлінських рішень, недостатня прозорість звітності та провадження діяльності органів державної влади та суб'єктів господарювання державного сектору економіки в транспортній галузі; відсутність ефективної системи комунікацій та зворотних зв'язків між органами управління транспортом, транспортними підприємствами і користувачами транспортних послуг, що знижує ефективність управління транспортом та якість транспортно-логістичних послуг [8].

Для розв'язання означених проблем щодо авіаційного транспорту, на думку урядовців, слід, зокрема, виконати такі заходи, як: розбудова термінальних пасажирських та вантажних комплексів з мультимодальними технологіями за рахунок їх власників та державно-приватного партнерства із забезпеченням міжнародних стандартів якості обслуговування пасажирів, у тому числі осіб з обмеженою рухливістю та осіб з інвалідністю, а також вантажів та пошти; дерегуляція економічної діяльності регіональних аеропортів з пасажиропотоком до 5 млн. пасажирів у частині справляння аеропортових зборів відповідно до законодавства Європейського Союзу; реконструкція злітно-посадкових смуг та комплексна модернізація обладнання в регіональних аеропортах для можливості експлуатації середньомагістральних літаків, а за доцільності і широкофюзеляжних літаків відповідно до законодавства ЄС; запровадження комплексного підходу до врегулювання діяльності аеропортів як цілісних майнових комплексів на законодавчому рівні, ураховуючи технологічні особливості та міжнародні вимоги до інфраструктури, запровадження сучасних підходів до економічного регулювання діяльності аеропортів усіх форм власності [8].

У цьому зв'язку важливим інфраструктурним проектом, що реалізовується завдяки спільній роботі Херсонської обласної державної адміністрації та депутатів обласної ради, є міжнародний аеропорт «Херсон», якому 19 лютого 2021 року виповнилося 75 років. Перший літак АН-24 з Києва було прийнято 1961 року, 60 років тому. Далі відбувався розквіт, повний занепад і відродження аеропорту.

10 квітня 2013 року відбулася урочиста церемонія відновлення діяльності міжнародного аеропорту «Херсон». Для цього було вкладено чимало людських зусиль і мільйонів коштів обласного та державного бюджетів. Наразі аеропорт став однією із ключових точок розвитку нашого краю, розширивши логістику місцевого бізнесу та туристичних можливостей.

Міжнародний аеропорт «Херсон» розташовано на відстані 8 км на північний захід від околиці м. Херсон та 2,5 км на південний захід від с. Чорнобаївка Херсонського району Херсонської області, у гирлі річки Дніпро, на правому березі степової рівнини. Аеропорт розміщено поблизу населених пунктів, найбільшими із яких є Херсон та Олешки. Біля нього проходять магістральні ділянки залізниці Херсон – Миколаїв, Херсон – Снігурівка, Херсон – Сімферополь, а також шосейні дороги, придатні для руху автотранспорту впродовж цілого року.

Конкурентними перевагами міжнародного аеропорту «Херсон» є: вигідне географічне розташування; сприятливі погодні умови; розвинена транспортна інфраструктура області (автодороги, залізниці, морські та річкові порти); статус міжнародного аеропорту; пункт пропуску через державний кордон і вантажний склад тощо [4].

З урахуванням значного туристичного потенціалу області, насамперед наявності курортно-рекреаційних зон на узбережжях Чорного й Азовського морів і дельти річки Дніпро, створюються сприятливі можливості для авіакомпаній в організації регулярних і чартерних рейсів, що позитивно впливатиме на міжнародний імідж Херсонської області та України в цілому.

Наразі аеропортом уже налагоджено співпрацю з авіакомпаніями: ПАТ «Авіакомпанія «Міжнародні Авіалінії України»; Turkish Airlines Inc.; ТОВ «Авіакомпанія Браво»; ТОВ «Анда Ейр»; ПрАТ «Авіакомпанія «Українські вертольоти»; ТОВ «Скайап»; ТОВ «Авіаційна компанія «Роза вітрів»; ТОВ «АЙ СІ ЕС Хендлінг» [4].

Починаючи з 2014 року, з Аеропорту здійснюються регулярні авіаційні рейси до Києва, Львова, Стамбула (Туреччина), Кракова, Катовіце (Польща), Бургаса (Болгарія), а також чартерні рейси (сезонні) на замовлення туроператорів до курортних міст Єгипту та Туреччини.

Пасажиропотік Аеропорту склав: 2014 рік – 11,3 тис. пас.; 2015 рік – 62,5 тис. пас.; 2016 рік – 63,5 тис. пас.; 2017 рік – 105,0 тис. пас.; 2018 рік – 150,0 тис. пас.; 2019 рік – 154,0 тис. пас.; 2020 рік (станом на 01 жовтня) – 51,2 тис. пас. [4] (зниження пасажиропотоку 2020 року насамперед спричинено поширенням у світі епідемії коронавірусу – *авт.*).

Водночас на сьогодні залишається ще не вирішеним питання реконструкції злітно-посадкової смуги (далі – ЗПС) Аеропорту, що знаходиться в експлуатації понад 35 років і за цей час капітально не ремонтувалася, що негативно позначається на безпеці та регулярності польотів повітряних суден, стримує розвиток авіаційних перевезень.

Саме тому стратегічні партнери Аеропорту – авіакомпанії «Turkish Airlines Inc.», «Ryanair Group» та ПАТ «Авіакомпанія «Міжнародні Авіалінії України» – наголошують на пришвидшенні вирішення

питання реконструкції його ЗПС. Це дозволить, насамперед, забезпечити безпеку польотів пасажиром вищевказаних авіакомпаній та залучити до співпраці інші авіаційні компанії, у тому числі лоу-кост «WizzAir».

Аеропортом наразі розроблено «Майстер-план на 2020 – 2030 роки», який передбачає реконструкцію ЗПС, що дозволить подовжити її експлуатацію до 5-7 років, а також забезпечить приймання до 15 повітряних суден щодня. Загальна сума робіт на сьогодні становить 320,0 млн грн. Ці кошти буде виділено з державного бюджету. Крім того, в обласному бюджеті на розвиток аеропорту 2021 року заплановано додатково 4,5 млн грн [4].

Зважаючи на потребу докорінної реконструкції міжнародного аеропорту «Херсон» рішенням II сесії Херсонської обласної ради VIII скликання від 22 грудня 2020 року № 61 [7] і було ухвалено Обласну програму розвитку міжнародного аеропорту «Херсон» на 2021-2023 роки [4]. Ініціатором розроблення Програми [4] став Департамент інфраструктури Херсонської обласної державної адміністрації та комунальне підприємство Херсонської обласної ради «Херсонські авіалінії». Розробником Програми став Департамент інфраструктури обласної державної адміністрації, співрозробником – Комунальне підприємство Херсонської обласної ради «Херсонські авіалінії».

Мета Програми полягає в подальшому розвитку авіаперевезень як однієї із складових транспортної галузі області; підвищенні якості надання послуг з пасажирських і вантажних перевезень до рівня європейських стандартів; нарощуванні обсягів авіаперевезень, забезпеченні регулярності та необхідного рівня безпеки польотів [4].

Водночас, реалізація Програми потребує надійного інвестиційного забезпечення. Фінансування заходів Програми здійснюватиметься за рахунок коштів державного та обласного бюджетів, у межах їх наявних фінансових ресурсів, власних коштів комунального підприємства Херсонської обласної ради «Херсонські авіалінії» та інших джерел, не заборонених законодавством. Загальний обсяг фінансових ресурсів, необхідних для реалізації Програми, складає 675 136,4 тис. грн., у т. ч. з державного бюджету – 339 670,0 тис. грн, з обласного бюджету – 50 700,0 тис. грн, із інших джерел – 204 766,4 тис. грн [4].

Обласною програмою визначено такі завдання: 1. Підвищення якості надання авіаційних послуг та рівня безпеки польотів. 2. Оновлення матеріально-технічної бази. 3. Посилення безпеки в аеропорту «Херсон». 4. Надання фінансової підтримки комунальному підприємству Херсонської обласної ради «Херсонські авіалінії» для забезпечення його поточної діяльності [4]. На переконання розробників Програми реалізація визначених завдань сприятиме економічному розвитку Херсонської області, зростанню її інвестиційної та туристичної привабливості, престижу, а також дозволить відкрити нові авіаційні рейси за такими напрямками: Мінськ (Білорусь); Мілан (Італія); Будапешт (Угорщина); Гданськ (Польща); Франкфурт (Німеччина); Тбілісі (Грузія); Тель-Авів (Ізраїль) [4].

Таблиця 1

Результативні показники виконання Програми [4]

Найменування показників	Одиниця виміру	Прогнозні значення показників		
		2021 р.	2022 р.	2023 р.
Перевезення (відправлення) вантажів	тис. т	0,1	0,2	0,4
Перевезення (відправлення) пасажирів	тис. пас.	70	130	200
Кількість прийнятих повітряних суден	од.	448	975	1500
Фінансовий результат від операційної діяльності комунального підприємства Херсонської обласної ради «Херсонські авіалінії»	млн грн	0,3	0,8	1,8

Запланований Програмою бюджет на реконструкцію лише злітно-посадкової смуги в міжнародному аеропорту «Херсон» 2021 року, як уже зазначалося вище, становить 320 мільйонів гривень. Про це на своїй сторінці у Facebook повідомив Міністр інфраструктури України Владислав Криклій [3]. Як розповів Суспільному директор комунального підприємства Херсонської обласної ради «Херсонські авіалінії» Віталій Кучерук, ця процедура відбудеться у межах програми «Велике будівництво». Гроші надані на реконструкцію штучної злітно-посадкової смуги. «Це дозволить збільшити міцність злітно-посадкової смуги. У результаті польоти стануть ще безпечнішими», – пояснив Віталій Кучерук [3]. Крім того, як повідомив Міністр інфраструктури Владислав Криклій, Херсонська обласна рада надала згоду на безоплатну передачу об'єктів аеродромного комплексу з комунальної власності до державної, пакет документів уже передано до Мінекономіки [3]. Так, 17 грудня 2020 року сесія Херсонської обласної ради надала згоду на передачу частини летовища до державної власності.

Відповідно до рішення державі відходять злітно-посадкова смуга, рульові доріжки, посадкова та світлосигнальна системи. У віданні ж комунального підприємства Херсонської обласної ради «Херсонські авіалінії» залишаються служби наземного й пасажирського обслуговування, авіаційної безпеки – тобто те, що приносить підприємству основну частину доходу.

Як зазначив директор КП «Херсонські авіалінії» Віталій Кучерук, в Україні розробили програму розвитку аеропортів до 2030 року. У неї з Державного бюджету планують інвестувати близько мільярда гривень. Уже 2021 року держбюджетні «вливання» дадуть змогу нарешті реконструювати ту ж злітно-посадкову смугу для прийому важких і місткіших пасажирських літаків класу С типу «Аеробус 321», «Боїнг 737/800» та їм подібних, а також ще габаритніших повітряних суден класу D. Завдяки цьому у аеропорту збільшиться пасажиропотік, з'являться нові рейси, а отже, зростуть і доходи [12]. До того ж основою вимогою Державної авіаційної служби України та авіакомпаній щодо забезпечення організації системи контролю доступу та підвищення авіаційної безпеки є проведення реконструкції огорожі території Аеропорту.

Крім оновлення діяльності міжнародного аеропорту «Херсон», наразі його керівництвом ведуться перемови щодо відновлення діяльності місцевих аеропортів для прийому малої авіації (як це мало місце колись – авт.) на морських побережжях Херсонщини, насамперед Скадовська, Стрілкового, що на Арабаській Стрілці, а в перспективі – Генічеська і Лазурного, які сприятимуть якнайскорішому доправленню відпочивальників до місць їхнього оздоровлення та відпочинку.

Висновки

1. Наразі лише 3-4% населення України використовує авіаційний транспорт. Ще гірша ситуація в регіонах країни. Водночас наша держава в найближчі 10 років хоче не лише відремонтувати 16 із 19 наявних аеропортів, а й відкрити понад 30 нових, що створить нові економічні можливості для регіонів, зокрема це дасть можливість побудувати нові дороги і мости, придбати новий міський пасажирський транспорт, забезпечити розвиток туризму і соціально-економічне відродження сіл, містечок, міст та й України загалом.

2. Реалізації цих амбітних цілей нашої держави сприятиме й нормативно-правове забезпечення функціонування авіаційної галузі, зокрема ухвалення Закону «Про аеропорти», належне виконання Національної транспортної стратегії України [8], ухвалення та виконання регіональних програм розвитку аеропортів, до реалізації яких буде залучено як державу, так і регіональні органи публічного управління (органи державної влади та органи місцевого самоврядування), кошти державного та місцевих бюджетів, інші кошти, не заборонені законом.

3. Прикладом такої діяльності є ухвалення Херсонською обласною радою і перші кроки спільного з загальнодержавними органами управління та Херсонською обласною державною адміністрацією виконання Обласної програми розвитку міжнародного аеропорту Херсон на 2021 – 2023 роки, що сприятиме дальшому розвитку авіаперевезень як однієї із складових транспортної галузі Херсонщини й України загалом, підвищенню якості надання послуг з пасажирських і вантажних перевезень до рівня європейських стандартів, нарощуванню обсягів авіаперевезень, забезпеченню регулярності та потрібного рівня безпеки польотів.

Подальші дослідження порушеної нами в статті проблеми вбачаються в аналізі результатів виконання Обласної програми розвитку міжнародного аеропорту «Херсон» на 2021 – 2023 роки [4] та виробленні рекомендацій регіональним органам публічного управління (органам державної влади та органам місцевого самоврядування) щодо дальшого поглибленого розвитку функціонування аеропорту.

Список використаної літератури

1. Григор'єв О. Ю. Аналізування конкурентної позиції ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» в умовах євроінтеграції України [Електронний ресурс] / О. Ю. Григор'єв, В. С. Береговий, О. З. Микитин // Бізнес Інформ. - 2019. - № 3. - С. 176-181. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/binf_2019_3_27

2. Грінченко Ю. Л. Управління розвитком аеропортів: інституційні аспекти [Електронний ресурс] / Ю. Л. Грінченко // Часопис економічних реформ. - 2020. - № 1. - С. 91-99. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Cher_2020_1_15

3. 2021 року буде проведено реконструкцію злітно-посадкової смуги в аеропорту «Херсон». 08 лютого 2021 року. URL: <https://tavriya.ks.ua/index.php?newsid=18049>

4. Обласна програма розвитку міжнародного аеропорту «Херсон» на 2021 – 2023 роки». URL: <https://drive.google.com/file/d/1LHBRIYuXuaqS0cu9l23IU-jnIUtGJ7bo/view>

5. Повітряний кодекс України: Закон України від 19 травня 2011 року № 3393-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text>

6. Про державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України від 21 березня 2017 року № 1965-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1965-19#Text>

7. Про обласну програму розвитку міжнародного аеропорту «Херсон» на 2021 – 2023 роки»: Рішення II сесії Херсонської обласної ради VIII скликання від 22 грудня 2020 року № 61. URL: <https://drive.google.com/file/d/1hKRJw4W5csaROM3I9xscUzMJN34lm31B/view>

8. Про схвалення Національної транспортної стратегії України: розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 року № 430-р URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>

9. Спасибо В. В. Генеза нормативно-правового регулювання аеропортового обслуговування в Україні [Електронний ресурс] / В. В. Спасибо // Юридична Україна. - 2019. - № 12. - С. 6-16. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/urykr_2019_12_3

10. Столярчук Н. В. Концесія як форма інвестування діяльності регіональних аеропортів України [Електронний ресурс] / Н. В. Столярчук // Науковий вісник Львівської академії. Серія : Економіка, менеджмент та право. - 2020. - Вип. 2. - С. 113-120. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/sbfaseml_2020_2_15

11. Харченко М. В. Управління логістичними витратами аеропорту [Електронний ресурс] / М. В. Харченко, А. Т. Турсунов // Науковий вісник Херсонського державного університету. Сер. : Економічні науки. - 2019. - Вип. 34. - С. 96-100. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvkhdu_en_2019_34_22

12. Яновський, Сергій. Аеропорт Херсона отримав другого господаря // Новий день, 17 грудня 2020 року. URL: <https://newday.kherson.ua/aeroport-hersona-otrimav-drugogo-gospodarya/>

13. Drive Ukraine 2030 URL: <https://mtu.gov.ua/files/projects/str.html>

References

1. Hryhoryev O. YU. Analizuvannya konkurentnoyi pozytsiyi DP «Mizhnarodnyy aeroport «Boryspil» v umovakh yevrointehratsiyi Ukrayiny [Elektronnyy resurs] / O. YU. Hryhoryev, V. S. Berehovyy, O. Z. Mykytyn // Biznes Inform. - 2019. - № 3. - p. 176-181. - Rezhym dostupu: http://nbuv.gov.ua/UJRN/binf_2019_3_27

2. Hrinchenko YU. L. Upravlinnya rozvytkom aeroportiv: instytutsiyini aspekty [Elektronnyy resurs] / YU. L. Hrinchenko // Chasopys ekonomichnykh reform. - 2020. - № 1. - pp 91-99. - Rezhym dostupu: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Cher_2020_1_15

3. 2021 roku bude provedeno rekonstruktsiyu zlitno-posadkovoyi smuhy v aeroportu «Kherson». 08 lyutoho 2021 roku. URL: <https://tavriya.ks.ua/index.php?newsid=18049>

4. Oblassna prohrama rozvytku mizhnarodnoho aeroportu «Kherson» na 2021 – 2023 roky». URL: <https://drive.google.com/file/d/1LHBRIYUxuaqS0cu9I23IU-jnIUtGJ7bo/view>

5. Povitryanyy kodeks Ukrayiny: Zakon Ukrayiny vid 19 travnya 2011 roku № 3393-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text>

6. Pro derzhavnu prohramu aviatsiyanoi bezpeky tsyvil'noyi aviatsiyi: Zakon Ukrayiny vid 21 bereznya 2017 roku № 1965-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1965-19#Text>

7. Про обласну програму розвитку міжнародного аеропорту «Херсон» на 2021 – 2023 роки»: Рішення II сесії Херсонської обласної ради VIII скликання від 22 грудня 2020 року № 61. URL: <https://drive.google.com/file/d/1hKRJw4W5csaROM3I9xscUzMJN34lm31B/view>

8. Про схвалення Національної транспортної стратегії України: розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 року № 430-р URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>

9. Spasybo V. V. Geneza normatyvno-pravovoho rehulyuvannya aeroportovoho obsluhovuvannya v Ukrayini [Elektronnyy resurs] / V. V. Spasybo // Yurydychna Ukrayina. - 2019. - № 12. - С. 6-16. - Rezhym dostupu: http://nbuv.gov.ua/UJRN/urykr_2019_12_3

10. Stolyarchuk N. V. Kontsesiya yak forma investuvannya diyalnosti rehionalnykh aeroportiv Ukrayiny [Elektronnyy resurs] / N. V. Stolyarchuk // Naukovyy visnyk Lotnoyi akademiyi. Seriya : Ekonomika, menedzhment ta pravo. - 2020. - Vyp. 2. - pp. 113-120. - Rezhym dostupu: http://nbuv.gov.ua/UJRN/sbfaseml_2020_2_15

11. Kharchenko M. V. Upravlinnya lohistrychnymy vytratamy aeroportu [Elektronnyy resurs] / M. V. Kharchenko, A. T. Tursunov // Naukovyy visnyk Khersonskoho derzhavnoho universytetu. Ser. : Ekonomichni nauky. - 2019. - Vyp. 34. - pp. 96-100. - Rezhym dostupu: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvkhdu_en_2019_34_22

12. Yanovsky, Serhiy. Aeroport Khersona otrymav druhooho hospodarya // Novyy den, 17 hrudnya 2020 roku. URL: <https://newday.kherson.ua/aeroport-hersona-otrimav-drugogo-gospodarya/>

13. Drive Ukraine 2030 URL: <https://mtu.gov.ua/files/projects/str.html>