

УДК 336.255:656.71

DOI 10.33251/2707-8620-2020-2-113-120

СТОЛЯРЧУК Наталія Віталіївна,
старший викладач, кафедри менеджменту,
економіки та туризму
Льотна академія
Національного авіаційного університету,
ORCID: 0000-0003-1218-388X

КОНЦЕСІЯ ЯК ФОРМА ІНВЕСТУВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ РЕГІОНАЛЬНИХ АЕРОПОРТІВ УКРАЇНИ

У статті розглянуто концесійні механізми як форму інвестування діяльності регіональних аеропортів України. На прикладах зарубіжних аеропортів розглянуто ефективний шлях успішного функціонування державного сектору економіки на основі концесії. Зроблена оцінка законодавства України на предмет концесії аеропортів. Розглянуто попередній як позитивний, так і негативний досвід передачі у концесію аеропортів України. Обґрунтовано необхідність вдосконалення механізму передачі у концесію регіональних аеропортів України. Запропоновано у подальших дослідженнях використовувати результати аналізу світового досвіду та України, а також результати оцінки чинного законодавства, щодо передачі аеропортів у концесію.

Ключові слова: концесійний механізм, концесієдавець, концесіонер, приватний бізнес, державно-приватне партнерство, авіаційний бізнес, аеропортовий комплекс, комерційна діяльність, інфраструктура.

Постановка проблеми і її зв'язок із найважливішими науковими та практичними завданнями. Підвищення рівня ефективності використання регіональних аеропортових комплексів України є першочерговим завданням для держави та місцевих органів влади.

Для ефективності функціонування і розвитку регіональних аеропортів не вистачає чотирьох складових: волі власника, стратегії розвитку, фінансів та достатньої супутньої інфраструктури.

На даний час більшість регіональних аеропортів (крім Львова) знаходяться у власності обласних чи міських рад, або в оренді у приватних компаній. Якщо раніше місцеві органи влади замало уваги приділяли аеропортам, то тепер спостерігається зміна тенденції по відношенню до функціонування власних аеропортів, вони розглядаються як об'єкти престижу та ділової репутації.

Також, планування розвитку регіональних аеропортів на довгострокову перспективу неможливе без трьох стратегічних документів - техніко-економічного обґрунтування, майстер-плана та бізнес-плана.

Дуже суттєвою є фінансова складова. Не всі органи місцевої влади, у власності яких є аеропорт, володіють достатніми коштами, аби підтримувати розвиток летовища. Наразі проблему нестачі коштів Міністерство інфраструктури та місцева влада якраз і намагається вирішити за рахунок інвесторів шляхом передачі аеропортів у концесію, цей інструмент може стати ефективним стимулом для розвитку регіональних аеропортів.

Супутня інфраструктура (дороги, залізниця, громадський транспорт тощо) напряму не пов'язана з авіацією, але має достатній вплив на неї. Тому також потребує підвищеної уваги та інтенсивного розвитку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проведений аналіз літературних джерел показав, що дослідженням механізму концесії в авіаційній сфері займалась значна кількість вчених, серед яких варто відзначити наступних, а саме: О. А. Автомонов визначив

можливість застосування трьох різновидів концесій стосовно аеропорту [1, с. 1]; Б. В. Деревянко та О. В. Луканін охарактеризували концесійну діяльність в авіаційній галузі, позитивний світовий досвід та можливості застосування концесійного механізму до підприємств авіаційного транспорту в умовах сучасного правового регулювання [2, с. 232-234]; Я. О. Сидоров визначив поняття концесії, договору комерційної концесії, підстав та особливостей припинення договору [3, с. 121-126]. Отже, невизначеність та нерозробленість питань щодо особливостей застосування концесійних механізмів в діяльності регіональних аеропортів визначили вибір теми дослідження.

Актуальність – визначення невирішених раніше частин загальної проблеми. Посилаючись на вищевикладене, слід зазначити, що не зважаючи на значну кількість досліджень у напрямку застосування концесійного механізму у формі державно-приватного партнерства, зокрема по відношенню до аеропортів комплексів на даний час, досить уваги не приділено особливостям застосування концесійних механізмів в діяльності регіональних аеропортів. Вищевикладене підтверджує актуальність досліджуваної проблеми, а саме необхідності вдосконалення механізму передачі у концесію регіональних аеропортів України.

З огляду на прагнення України інтегруватись у європейські та світові економічні структури та на необхідність переходу вітчизняних аеропортів на світові стандарти управління комерційною, плановою та інвестиційною діяльністю, дослідження, присвячені зазначеним аспектам набувають особливої актуальності.

Метою дослідження є концесія як форма інвестування діяльності регіональних аеропортів України.

Для досягнення поставленої мети, необхідно вирішити наступні **завдання**: провести уточнення економічної сутності концесійного механізму як заходу що забезпечує комерційну віддачу та як найповнішу реалізацію ринкового потенціалу аеропортів на основі аналізу законодавства України на предмет концесії регіональних аеропортів; проаналізувати вигоди від концесійної угоди для всіх учасників авіаційного бізнесу; розглянути взаємодію держави й приватного бізнесу в діяльності аеропортів світу; оцінити досвід передачі у концесію українських регіональних аеропортів та обґрунтувати необхідність вдосконалення концесійного механізму.

Виклад основного матеріалу дослідження. Перш ніж проаналізувати особливості застосування концесійних механізмів в аеропортах світу та України необхідно визначити сутність понять «концесія», «концесійний договір», «концесіодавець», «концесіонер» відповідно до змін, які внесені до Закону України «Про концесії» згідно із Законом № 157-ІХ від 03.10.2019.

Згідно з Законом України «Про концесії» [4, с. 2], концесія - форма здійснення державно-приватного партнерства, що передбачає надання концесіодавцем концесіонеру права на створення та/або будівництво (нове будівництво, реконструкцію, реставрацію, капітальний ремонт та технічне переоснащення), та/або управління (користування, експлуатацію, технічне обслуговування) об'єктом концесії, та/або надання суспільно значущих послуг у порядку та на умовах, визначених концесійним договором, а також передбачає передачу концесіонеру переважної частини операційного ризику, що охоплює ризик попиту та/або ризик пропозиції.

Договір концесії (концесійний договір) - договір між концесіонером та концесіодавцем, який визначає порядок та умови реалізації проекту, що здійснюється на умовах концесії.

Концесіонер - юридична особа - резидент України, яка отримала відповідно до цього Закону об'єкт у концесію та виступає стороною концесійного договору.

Концесіодавець - щодо об'єктів державної власності - держава в особі відповідних державних органів, які здійснюють управління об'єктами державної власності; щодо об'єктів комунальної власності - територіальна громада в особі виконавчого органу місцевого

самоврядування (на підставі рішення представницького органу місцевого самоврядування) [4].

Законодавство у сфері авіації також передбачає можливість використання концесії як форми інвестування аеропортових комплексів. У Повітряному кодексі України (ст. 75. Особливості розпорядження майном аеропортів (аеродромів) [5], зазначено, що цілісні майнові комплекси, а також окремі об'єкти інфраструктури, призначені для наземного обслуговування повітряних суден, пасажирів, екіпажів, обробки багажу, пошти, вантажу, об'єкти неавіаційних видів діяльності можуть передаватися в концесію, оренду в установленому законодавством порядку, за умови, що не змінюється цільове призначення таких об'єктів. Державний та/або комунальний аеродром та аеродромні об'єкти (злітно-посадкові смуги, руліжні доріжки, перони, інші елементи аеродромів) можуть передаватися приватному інвестору відповідно до договору, укладеного в рамках державно-приватного партнерства, у тому числі концесійного договору, договору оренди, а також бути предметом інших договорів, що укладаються за правилами, визначеними законодавством України. Істотною умовою таких договорів є заборона зміни цільового призначення об'єктів аеродрому, що забезпечують його основну виробничу діяльність [5].

При цьому ІКАО визначає Концесію як форму оренди [6], а саме участь приватного сектора і залучення приватного сектора є синонімами і означають, що приватний сектор в тій чи іншій мірі володіє аеропортом, контролює його і/або бере участь в управлінні ним, в той час, як основний або блокуючий пакет акцій залишається у держави. Участь/залучення приватного сектора, які допускаються при здійсненні управління та експлуатації аеропорту, іноді припускають встановлення приватно-державного партнерства (ПДП). Перевага ПДП полягає в тому, що при здійсненні належної співпраці між державним і приватним секторами управлінські навички та фінансова хватка приватного бізнесу можуть забезпечити платнику податків кращу якість за менші гроші. Зазначимо, що використовуються в основному чотири різних форми участі/залучення приватного сектора:

1. Контракт на управління.
2. Оренда (яку іноді називають концесією).
3. Передача неконтрольного пакета акцій і володіння аеропортом (для приватного акціонерного товариства).
4. Контролювання частини діяльності аеропорту з боку приватного сектора (включаючи схеми ПДП).

У процесі оцінки нового законодавства на предмет концесії регіональних аеропортів можна встановити ряд відмінностей.

По-перше, концесіонер бере на себе операційний ризик - прямі та непрямі втрати від управління аеропортом - залежить від грамотності підходів менеджменту. Сюди ж відносимо відсутність гарантій з боку концесіодавця (місцевої влади) по пасажиропотоку, тобто з боку попиту на авіаперевезення.

По-друге, оплату концесіонер отримує безпосередньо через частину вартості послуг (з квитків, оренди тощо), а не з джерел концесіодавця. При цьому плату за готовність інфраструктури може здійснювати і концесіодавець в разі, коли концесіонер за власний кошт реконструюватиме інфраструктуру.

Закон про концесії також передбачає наявність кредитора (міжнародний банк, наприклад). Кредитор має право ініціювати зміну концесіонера так само як і концесіодавець, в разі недотримання вимог угод концесіонером.

Концесія є формою державно-приватного партнерства, а тому саме заявник-концесіонер має доводити необхідність застосування методу концесії для конкретного аеропорту, який йому цікавий. Доведення позицій здійснюватиметься на підставі техніко-економічного обґрунтування [7].

За останні 10-15 років у світі реалізовані тисячі великих і малих, успішних і невдалих концесійних проектів. Концесійне законодавство існує зараз більш ніж в 120 країнах світу з

різним суспільним і державним устроєм. Як показує досвід багатьох країн, одним з ефективних шляхів успішного функціонування державного сектору економіки є залучення до фінансування й управління об'єктами державної та комунальної власності приватного капіталу на концесійній основі [8].

Що ж стосується комерціалізації аеропортів, то вона несе в собі значні вигоди всім учасникам авіаційного бізнесу:

- для держави: ефективна сучасна структура управління аеропортами; розширення можливостей у процесі експлуатації; новий імпульс для регіонального розвитку;
- для авіакомпаній: інтенсивне зростання перевезень; розвиток мережі й авіаузла; поліпшення сервісу для клієнтів; більше можливостей отримання доходу;
- для клієнтів: збільшення стикувального коефіцієнта; якість сервісу; більш гнучке планування переміщень; низькі ціни й більша можливість вибору;
- для працівників авіаіндустрії: поліпшений тренінг; більше можливостей просування; мотивація.

У результаті комерціалізації аеропортів відбудеться підвищення конкурентоспроможності, зниження витрат, підвищення доходів, поліпшення ефективності послуг і безпеки.

Розглянемо ефективний шлях успішної взаємодії держави й приватного бізнесу у формі концесії на прикладі країн «Великої сімки».

Аеропорт «George Bush Intercontinental» (м. Х'юстон). Четвертий по завантаженості в США, його пасажиропотік складає 40 млн. пасажирів за минулий рік. Займає восьме місце по перевезеннях у США й 11-е – у світі. Вважається одним із кращих аеропортів Америки після відкриття терміналу E, що подвоїв пасажиропотік аеропорту. Будівництво терміналу – типовий випадок співробітництва держави й приватного капіталу. У його будівництво компанія «Continental» вкладала значну частину – близько 300 млн. долл., і саме вона є його основним користувачем.

Так, наприклад, Аеропорт «Heathrow» має 5 терміналів та знаходиться у державній формі власності. Послугами користуються 90 авіаперевізників. Займає перше місце у світі по щільності пасажиропотоку. Уся неавіаційна діяльність знаходиться у державно-концесійній формі.

Паризький авіаційний вузол має 10 злітно-посадочних смуг та державну форму власності. Єдиний оператор – найбільший у світі девелопер – «Аэропор де Парі». Займає друге місце у світі після Чикаго (аеропорт «О'хара») по консолідованому пасажиро- і вантажопотоку. Увесь неавіаційний бізнес знаходиться у концесії, через єдиного оператора.

Ще один приклад, аеропорт м. Копенгагена (3 злітно-посадочні смуги). Кращий у світі по рівню сервісу. Головний хаб-центр Північної Європи. Функціонує в режимі концесії. Форма власності на землю – державна на 34%. На перших порах уряд Данії володів 100% пакетом (до 1994 р.). Далі 25% були продані приватним інвесторам, що консолідується на біржі в консорціум «Kobenhavns Lufthavne A|S». Далі було продано ще 24% акцій. Але контроль держави над аеропортом не був втрачений [9].

Одним з яскравих прикладів взаємодії держави й приватного бізнесу є передача Грецією в концесію 14 регіональних аеропортів. При передачі аеропортів в управління компаній Fraport AG і Copelouzos Group консорціумом зроблена передоплата в повному обсязі концесійного збору в сумі 1,234 мільярда євро. Контракти розраховані на 40 років. Активи аеропортів залишаються у власності грецької держави протягом усього строку концесії.

Підкреслимо, що регіональні аеропорти мають життєво важливе значення для зміцнення й розширення туристичної індустрії Греції.

В 2014 році 14 грецьких регіональних аеропортів обслужили порядку 22 мільйонів пасажирів. В 2015 році, вони перевищили оцінку в 23 мільйона пасажирів. Більша частина –

77% від загального обсягу перевезень цих 14 аеропортів - припадає на частку пасажирів міжнародних авіаліній.

У концесію передано три аеропорти на материковій частині країни - Актіо (PVK), Кавала (KVA) і Салоніки (SKG), і 11 аеропортів, які розташовані на грецьких островах - Корфу/Керкіра (CFU), Хан'я (Крит, CHQ), Кефалонія (EFL), Кіс (KGS), Мітіліні (MJT), Міконос (JMK), Родос (RHO) Самоз (KGS), Санторіні (JTR), Скіатос (JSI) і Закінф (ZTH).

Із двох компаній по управлінню аеропортами, Fraport AG належить мажоритарний пакет акцій, а Correlouzos Group - інша частка.

Активи аеропортів залишаться у власності грецької держави протягом усього строку концесії. Крім концесійної плати, внесеної в порядку передоплати, щороку буде виплачуватися сума в розмірі 22,9 мільйона євро, яка буде переглядатися щорічно.

Крім того, консорціум Fraport-Correlouzos проінвестує у цілому 330 мільйонів євро в інфраструктуру аеропорту до 2020 року, а в наступні роки концесії вклав інвестиції в техобслуговування, відновлення й розширення аеропортів, які обумовлені розвитком пасажиропотоку.

Значне ноу-хау, яким володіє Fraport, зміцнить 14 «повітряних воріт», що мають життєво важливе значення для економіки Греції й, зокрема, для її важливого сектору - міжнародного туризму. Ця угода одна з найбільших і самих вигідних інвестицій, заснованих на національних і соціальних критеріях, підсилить конкурентоспроможність економіки країни й створить нові робочі місця, що є дуже важливим для економіки Греції в період кризи [10].

Що стосується діяльності аеропортів України, то останнім часом спостерігається факт щорічного сталого зростання пасажиропотоку. Динаміка зростання одна з найвищих в Європі. Проте, як на 42-мільйонну країну, сумарна кількість пасажирів (16 млн. осіб за минулий рік) є ще не настільки суттєвою аби конкурувати із дохідністю інших видів транспорту (передусім - наземного). А заважає більш суттєвому росту тотальна зношеність або і відсутність сучасної інфраструктури регіональних аеропортів.

Отже, державно-приватне партнерство має позитивний ефект, але тільки якщо в ньому є необхідність. Успішні приклади такого партнерства, стосовно діяльності аеропортів в Україні, вже є. Сьогодні успішно розвивається столичний аеропорт Жуляни, модернізовано термінали аеропортів Одеси і Харкова, базу для авіакомпанії ЯнЕйр в Житомирі. Це той випадок, коли інвестор побачив потенціал і вклав свої гроші, а в підсумку виграли всі. Сьогодні велика кількість середніх і малих аеропортів в регіонах, які гостро потребують інвестицій і ресурсів для розвитку. До таких аеропортів можна віднести Херсонський, Запорізький, Чернівецький, Кропивницький і інші аеропорти України [11].

Україна має також два показових приклади не дуже вдалої концесії та приватизації аеропортів. У 2010 році аеропорт Івано-Франківська передали в концесію на 30 років фірмі «Скорзонера». На практиці після 9 років «успішного» управління повітряні ворота Івано-Франківська мають тільки два напрямки від МАУ - Київ і Аліканте, запущену інфраструктуру і нове електронне табло, яке є чи не основним модернізованим об'єктом.

Аеропорт Дніпра - ще один приклад «успішної» передачі в приватні руки повітряних воріт, які раніше перебували у власності держави. У 2009 році його в складі авіакомпанії «Дніпроавіа» купила компанія «Галтера». Однак за 10 років пасажирів як і раніше обслуговуються в старій будівлі радянської споруди, обсяги перевезення пасажирів падають уже декілька років поспіль [12].

Щодо передачі регіональних аеропортів у концесію потрібно розуміння, що отриманий ефект, буде значно більший тих ресурсів, які зараз отримує місцевий бюджет у результаті самостійного управління. Поки, на даний час, Світовий банк і Міжнародний фінансовий комітет готують інформацію по чотирьох аеропортах: Львів, Чернівці, Херсон і Запоріжжя (з них три - у комунальній власності). До участі у конкурсах на концесію запрошена словацька компанія Vinci Concessions - один із провідних світових операторів

концесій, який проектує, фінансує, буде і експлуатує транспортну інфраструктуру в усьому світі. Компанія зацікавлена в довгострокових інвестиційних проектах по співпраці з локальними та місцевими субпідрядниками [13]. Ще близько 20-25 потенційних інвесторів, враховуючи великі міжнародні компанії, зацікавлені приймати участь у тендерах, тому є сподівання, що у майбутньому інвестування українських регіональних аеропортів на основі концесії, набуде більшого масштабу.

Висновки та перспективи подальших досліджень у даному напрямі. Посилаючись на вищевикладене, більш прийнятною формою залучення приватного сектора до інвестування діяльності аеропортів є - концесія, адже саме вона передбачає передачу на умовах ВОТ (Build-Operate-Transfer) - будуй-управляй-поверни. Враховуючи, що регіональні аеропорти України потребують значних інвестицій на відновлення, а держава, не в силах це профінансувати, то інвестор, який отримає аеропорт, реконструює його згідно взаємовигідної угоди, і після отримання операційного прибутку, поверне назад державі (або буде укладена нова угода на управління). На даний час, чинне законодавство визначає правові, фінансові та організаційні засади реалізації проектів, що здійснюються на умовах концесії. Враховуючи світовий досвід, а також позитивний і негативний досвід передачі у концесію регіональних аеропортів України, беручи до уваги всі види ризиків (політичний, контрактний, нестабільності і нормативно-правовий), необхідно звернути увагу у подальшому, на ретельне опрацювання умов, на яких можна готувати малі, середні й великі аеропорти до концесії з метою отримання максимального соціально-економічного ефекту для всіх суб'єктів угоди.

Список використаних джерел

1. Автомонов О. А. Механізм інвестування розвитку концесій аеропорту. *Вісник. Збірник наукових праць НТУ*. 2009. С. 1–3.
2. Деревянко Б. В. Щодо застосування концесійних механізмів в авіаційній сфері. *Форум права*. 2011. № 2. С. 232–238.
3. Сидоров Я. О. Договір комерційної концесії: підстави та особливості припинення. *Вісник Запорізького національного університету*. 2009. № 2. С. 121–126.
4. Про концесію: Закон України № 48, ст.325, із змінами, внесеними згідно із Законом № 157-IX від 03.10.2019 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-20> (дата звернення: 25.05.2020).
5. Повітряний кодекс України / Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2011, № 48-49, ст.536. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17> (дата звернення: 25.05.2020).
6. Руководство по экономике аэропортов. Doc. 9532 / Издание третье. ИКАО 2013. URL: https://www.icao.int/publications/Documents/9562_3ed_ru.pdf (дата звернення: 25.05.2020).
7. Концесія аеропортів України. Кирило Новіков - авіаційний експерт. *Центр транспортних стратегій*: веб-сайт. URL: https://cfts.org.ua/opinions/kontsesiya_aeroportiv_ukrani_109 (дата звернення: 25.05.2020).
8. Концессия. *ForexAW*: веб-сайт. URL: <http://forexaw.com> (дата звернення: 25.05.2020).
9. Артамонов А. Г. Мировая практика использования концессий и других форм государственно-частного партнерства для развития аэропортовой инфраструктуры. *Журнал «Недвижимость и инвестиции. Правовое регулирование»*. июнь 2006. № 1-2 (26-27). С. 28.
10. Экономика. *Риа новости*: веб-сайт. URL: <https://ria.ru/economy/> (дата звернення: 25.05.2020).
11. Що нового для аеропортів України. Кирило Новіков - авіаційний експерт. *Центр транспортних стратегій*: веб-сайт. URL: http://cfts.org.ua/opinions/2017_y_rik_dlya_aeroportiv_ukrani_scho_novogo__101 (дата звернення: 25.05.2020).

12. Концессия аэропортов Украины: почему это несет серьезную угрозу для отрасли. Автор: Александр Мироненко. Avianews: веб-сайт. URL: https://www.avianews.com/blog/2019/10/21/state_airport_ukraine_concession/ (дата звернення: 21.10.2019).

13. Концесія регіональних аеропортів України. Економічна правда: веб-сайт. URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2020/02/3/656593/> (дата звернення: 25.05.2020).

References

1. Avtomonov, O.A. (2009). Mekhanizm investuvania rozvytku kontsesii aeroportu [*Airport Concession Development Investment Mechanism*]. Visnyk. Zbirnyk naukovykh prats NTU, 1-3. [in Ukrainian].
2. Derevianko, B.V. (2011). Shchodo zastosuvannia kontsesiinykh mekhanizmiv v aviatsiinii sferi [*The use of concession mechanisms in the aviation sector*]. Forum prava, no. 2, 232-238. [in Ukrainian].
3. Sidorov, YA.O. (2009), Dohovir komertsii kontsesii: pidstavy ta osoblyvosti pryypynennia [*Commercial Concession Agreement: Grounds and Features of Termination*]. Visnyk Zaporizkoho natsionalnoho universitetu, no. 2, 121-126. [in Ukrainian].
4. Pro kontsesiiu: Zakon Ukrainy (2019). [*On Concessions: Law of Ukraine*]. Vidomosti Verkhovnoi Rady (VVR), no. 48, st.325. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-20>. [in Ukrainian].
5. Povitryanii kodeks Ukrainy (2011). [*Air Code of Ukraine*]. Vidomosti Verkhovnoi Rady (VVR), no. 48-49, st. 536. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>. [in Ukrainian].
6. Rukovodstvo po ekonomike aeroportov. Doc. 9532 (2013). [*Airport Economics Guide. Doc. 9532*]. Izdaniie trietie. ICAO. Retrieved from: https://www.icao.int/publications/Documents/9562_3ed_ru.pdf. [in Ukrainian].
7. Kontsesiia aeroportiv Ukrainy. Kyrylo Novikov - aviatsiinyi ekspert. Tsentri transportnykh stratehii: veb-sait (2020). [*Concession of airport Ukraine. Kirill Novikov is an aviation expert. Center for Transport Strategies: website*]. Retrieved from: https://cfts.org.ua/opinions/kontsesiya_aeroportiv_ukrani_109. [in Ukrainian].
8. Kontsesiia. ForexAW: veb-sait. (2020). [*Concession*]. Retrieved from: <http://forexaw.com>. [in Ukrainian].
9. Artamonov, A.G. (2006). Mirovaia praktika ispolzovaniia kontsessii i druhikh form hosudarstviennno-chastnoho partnerstva dlia razvitiia aeroportovoi infrastruktury [*World practice of using concessions and other forms of public-private partnership for the development of airport infrastructure*]. Zhurnal "Nedvizhimost i investizii. Pravovoie regulirovaniie", iun no. 1-2 (26-27), 28. [in Russian].
10. Ekonomika. Ria novosti : veb-sait (2020). [*Economy. Ria Novosti: web-site*]. Retrieved from: <https://ria.ru/economy/>. [in Russian].
11. Shcho novoho dlia aeroportiv Ukrainy. Kyrylo Novikov – aviatsiinyi ekspert. Tsentri transportnykh stratehii: veb-sait (2020). [*What's new for Ukrainian airports. Kirill Novikov is an aviation expert. Center for Transport Strategies: website*]. Retrieved from: http://cfts.org.ua/opinions/2017_y_rik_dlya_aeroportiv_ukrani_scho_novogo_101. [in Ukrainian].
12. Kontsesiia aeroportov Ukrainy: pochemu eto niesiet sierieznuu ugrozu dlia otrasli. Avtor: A. Mironenko. Avianews: veb-sait (2020). [*Concession of Ukrainian airports: why is this a serious threat to the industry. Author: A. Mironenko. Avianews: web-site*]. Retrieved from: https://www.avianews.com/blog/2019/10/21/state_airport_ukraine_concession/. [in Ukrainian].
13. Kontsesiia rehionalnykh aeroportiv Ukrainy. Ekonomichna pravda: veb-sait (2020) / [*The economic truth. Concession of regional airports of Ukraine*]. Retrieved from: <https://www.epravda.com.ua/news/2020/02/3/656593/>. [in Ukrainian].

STOLIARCHUK Nataliia, Senior lecturer of Management, Economics and Tourism Department. Flight Academy of National Aviation University.

CONCESSION AS A FORM OF INVESTMENT OF ACTIVITIES OF REGIONAL AIRPORTS OF UKRAINE

Abstract. *The article considers concession mechanisms as a form of investing in the activities of regional airports of Ukraine. Commercialization of airports brings significant benefits to all participants in the aviation business: for the state (effective modern airport management structure; a new impetus for regional development); for airlines: (intensive growth of traffic, development of the air hub network: more opportunities to generate income); for clients: (quality of service; more flexible planning of movements; low prices and a big possibility of a choice) for workers of the aviation industry: (more opportunities of advancement; motivation). It is established that four different forms of private sector participation / involvement are used for the airport: 1. Management contract; 2. Lease (sometimes called a concession) 3. Transfer of a non-controlling interest and ownership of an airport (for a private joint stock company); 4. Control of part of the airport's activities by the private sector (including public-private partnership schemes). The example of foreign airports shows us an effective way to successfully operate the public sector of the economy on the basis of a concession. Based on the assessment of Ukrainian legislation on airport concessions, the main differences are identified: the concessionaire assumes operational risk, lack of guarantees from the concessionaire (local government) regarding the demand for air transportation, the concessionaire receives payment directly through part of the cost of services (tickets, rent, etc. .p.), the concessionaire may also pay for the readiness of the infrastructure in the event that the concessionaire reconstructs the infrastructure at his own expense. The Law on Concessions also provides for the presence of a creditor (an international bank, for example), the creditor has the right to initiate a change in the concessionaire as well as the concessionaire, in case of non-compliance with the requirements of the concessionaire. The applicant concessionaire must prove the need to apply the concession for a specific airport that interests him. Proof of positions is carried out on the basis of a feasibility study, master plan and business plan. The analysis of the previous experience of transfer to the concession of airports of Ukraine, determines the need to improve the concession mechanism. It is suggested to use the results of the analysis of the world experience and Ukraine in further research, as well as the results of the evaluation of the current legislation on the transfer of airports to concession.*

Key words: *concession mechanism, concession, concessionaire, private business, public-private partnership, aviation business, airport complex, commercial activity, infrastructure.*

*Одержано редакцією: 11.05.2020 р.
Прийнято до публікації: 22.05.2020 р.*