

## **ПЕРСПЕКТИВИ ТА НЕДОЛІКИ ДЕРЖАВНОЇ ЦІЛЬОВОЇ ПРОГРАМИ РОЗВИТКУ АЕРОПОРТІВ НА ПЕРІОД ДО 2023 РОКУ: ФІНАНСОВО-ПРАВОВИЙ АНАЛІЗ**

Враховуючи існуючу геополітичну ситуацію в Україні, вкрай важливим є розвиток стратегічно важливих напрямків в державі, які сприятимуть покращенню економічного становища. Одним з таких є розвиток діяльності транспортної галузі, зокрема аеропортів.

У державній цільовій програмі розвитку аеропортів на період до 2023 року основною метою зазначено задоволення потреб держави у забезпеченні стабільного розвитку авіаційної галузі, приведення інфраструктури авіаційного транспорту у відповідність з міжнародними стандартами, забезпечення набуття Україною статусу транзитної держави з урахуванням її унікального географічного розташування, підвищення ефективності управління державним майном.

Реалізація вищезазначених цілей матиме позитивний ефект як для держави в цілому, так й для пересічного громадянина незалежно від виду його діяльності, адже вона сприятиме покращенню економічних показників, інвестиційного клімату, створенню нових робочих місць, розвиткові сфери послуг.

У державній цільовій програмі розвитку аеропортів на період до 2023 року зазначено про очікувані результати Програми, які полягають у збільшенні загального пасажиропотоку до рівня 24,3 млн. пасажирів до 2023 року, збільшення пропускної спроможності аеропортів удвічі, а також приведення рівня надання послуг в аеропортах у відповідність з міжнародними стандартами; підвищенні удвічі транзитного потенціалу головного міжнародного авіаційного транспортного вузла держави як запоруки успішного розвитку аеропортів; активізації державно-приватного партнерства з утримання та експлуатації аеропортів та створення сприятливого інвестиційного клімату для розвитку авіаційної галузі; розвитку неавіаційної діяльності аеропортів до 40 відсотків загальних доходів аеропортів; збільшенні частки авіаційних перевізників, що працюють за моделлю «лоу-кост», до 30 відсотків загального ринку авіаційних перевезень; створенні не менш як 1000 додаткових робочих місць.

Слід відмітити, що фінансування Програми має здійснюється за рахунок різних грошових фондів: власних коштів підприємств, у власності яких перебувають аеродроми, аеродромні об'єкти та аеропорти, а також залучених ними кредитних коштів, у тому числі під державні гарантії,

державних коштів, коштів приватних інвесторів, а також інших не заборонених законодавством джерел. Встановлено, що загальна потреба у залученні коштів для забезпечення розвитку аеропортів до 2023 року становить більш як 8,6 млрд. гривень, з них 5 млрд. гривень за рахунок інших джерел, у тому числі залучених під державні гарантії, надані в установленому законодавством порядку, у межах і за напрямками, що визначені законом про Державний бюджет України на відповідний рік, для забезпечення розвитку аеродромів та аеродромних об'єктів та близько 1,2 млрд. гривень за рахунок коштів приватних інвесторів для забезпечення розвитку об'єктів інфраструктури аеропортів, що не належать до аеродромних.

Особливістю програмного документу з фінансово-правової точки зору є залучення до реалізації його завдань державного представника – Укрінфрапроекту, який виступив у ролі державного замовника, а його голова – керівником програми.

Крім того, слід зазначити, що в документі міститься широке розгалуження системи аеропортів України з територіальним розміщенням у містах Львові, Одесі, Дніпро, Запоріжжі, Харкові, Сумах з залученням значного обсягу коштів [1].

Інша особливість програмного документу полягає у різкому «перекосі» розподілу сум залучення коштів (як бюджетних, так й приватних) за часом. Полягає це у тому, що майже на всі інфраструктурні об'єкти більшість фінансових видатків припала на 2016-2018 рр., що становить близько 85 % від загальної суми інвестицій на період до 2023 року.

Окреме стратегічне значення у Програмі відведено аеропорту «Бориспіль» [2], який має потенціал для нарощування транзитного потенціалу. В цьому контексті важливим є розвиток інфраструктурних об'єктів, таких як залізничне сполучення (відкрите наприкінці 2018 р.), завершення будівництва паркінгу (досі будується), будівництво нових готельних комплексів, розширення сфер послуг в самому аеропорту тощо.

Разом із тим, невизначеними залишаються подальші перспективи деяких аеропортів, наприклад у м. Чернівці, в якому відбувається лише декілька регулярних рейсів на тиждень, що робить при такому режимі функціонування аеропорту неприбутковим.

Виходячи з результатів аналізу положень Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року через призму фінансово-правової предметності, можна зробити низку основних висновків:

1) наявність чіткої стратегії у вигляді державної цільової програми розвитку аеропортів є позитивним моментом;

2) розуміння транзитного потенціалу та важливості аеропорту «Бориспіль», поступове покращення інфраструктури сприяє збільшенню

пасажиропотоку, у т.ч. транзитного, збільшення поштового потоку тощо;

3) 2018 рік став роком значного припливу лоу-костерів на український ринок, що безперечно є позитивним моментом для економіки держави та задоволення потреб населення. У той же час, прихід лоу-костера на головний аеропорт країни є відносно негативним моментом, адже податковий збір в головному аеропорті держави не має зменшуватися в інтересах певних компаній. До того ж, досвід інших європейських країн демонструє, що лоу-костери, у переважній більшості, базуються у 2 або 3 за значимістю аеропортах міста. В цьому контексті, важливим є орієнтування на програмні документи, які пропонують створення аеропорту для таких цілей у межах Київської та/або Житомирської області;

4) велика відмінність у розподілі сум інвестицій на 2016-2018 рр. та подальшій період до 2023 р. у програмному документі не дає відповіді на те, яким чином у разі збільшення затрат та/або несвоєчасного виконання поставлених завдань, держава та Укрінфрапроект в особі державного замовника планують залучати додаткові інвестиції;

5) в документі не передбачено чіткого та прозорого механізму отримання результатів про використання цільових коштів та централізованих аналітичних звітів про хід виконання поставлених завдань.

Отже, враховуючи, як позитивні, так й негативні моменти в існуючій державній цільовій програмі розвитку аеропортів, вкрай важливим є акцентування уваги на існуючих проблемах, залучення експертів та спеціалістів в галузі авіатранспорту, інфраструктури, права та фінансів задля досягнення найбільш ефективного механізму реалізації державної стратегії у сфері авіатранспорту та підвищення ефективності формування, розподілу та використання публічних і приватних фондів коштів зацікавлених суб'єктів.

#### *Література*

1. Про затвердження Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року. Постанова Кабінету Міністрів України від 24 лютого 2016 р. №126. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/126-2016-%D0%BF#n74>.

2. Фінансова звітність ДП МА «Бориспіль» за 9 місяців 2018 року. URL: <https://kbp.aero/wp-content/uploads/2017/08/Zvit-pro-finansovi-rezultaty-za-9-Misyatsiv-2018-r-ta-balans-na-30-veresnya-2018-r.pdf>