

## РОЗДІЛ 3

# ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ НАЦІОНАЛЬНИМ ГОСПОДАРСТВОМ

УДК 338.242+339.543

DOI: <https://doi.org/10.32782/2304-0920/3-97-3>**Михальченко О. А.**

Національний авіаційний університет

### РЕТРОСПЕКТИВА ТА СТРАТЕГІЧНІ ЗАСАДИ ІНСТИТУЦІОНАЛЬНОГО РОЗВИТКУ АЕРОПОРТІВ І АЕРОДРОМІВ УКРАЇНИ

У статті встановлено, що інфраструктуру авіаційного транспорту становлять: аеропорти, аеродроми, вертодроми, злітно-посадкові майданчики, надано їх дефініції, запропоновано їх класифікацію, надано кількісні оцінки. Статистично показано, що комунальна форма власності є превалюючою серед аеропортів, переважна більшість із них має міжнародний статус. Визначено, що протягом 2011–2021 років обсяг пасажиропотоку через аеропорти України збільшився на фоні протилежних тенденцій скорочення за внутрішніми рейсами і зростання за міжнародними. Ідентифіковано, що ринок надання аеропортових послуг за питомою вагою пасажирообороту є надто концентрованим, ідентифіковано аеропорти, які мають найвищі рейтинги. Виявлено переваги розвитку аеропортів і аеродромів України. Систематизовано фактори, що стримують розвиток аеропортів і аеродромів України. Розроблено пропозиції з усунення стримуючих факторів розвитку аеропортів і аеродромів. Запропоновано заходи, які необхідно вжити для реалізації Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року.

**Ключові слова:** ретроспектива, стратегічні засади, інституціональний розвиток, аеропорти, аеродроми, Україна.

**Постановка проблеми.** Аеропорти і аеродроми – це важлива інфраструктурна складова авіаційного комплексу будь-якої держави, яка забезпечує стабільний розвиток авіаційної галузі країни. Їх діяльність в Україні, що має статус транзитної держави, набуває особливого значення через її унікальне географічне розташування. Стратегічне значення інфраструктури авіаційного транспорту для розвитку галузі і національної економіки загалом обумовило прийняття Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року [1].

З початку ведення повномасштабних військових дій РФ проти України і введення воєнного стану аеропорти і аеродроми виконують важливу оборонну функцію, оскільки збереження державного контролю над ними значною мірою дозволило зупинити агресора. У післявоєнний період перед Україною стоять завдання відновлення інфраструктури авіаційного транспорту, її приведення у відповідність з міжнародними стандартами, підвищення ефективності управління майном аеропортів і аеродромів державної і комунальної власності, розбудова їх регіональної інфраструктури тощо. Важливість окреслених обставин обумовила своєчасність підготовки статті.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питання функціонування аеропортів і аеродромів знаходяться у центрі уваги багатьох учених. Аль-Тмейзі А. акцентує увагу на їх віднесенні до суб'єктів природних монополій [2, с. 158]. Визначальними характеристиками аеропортів і аеродромів, на його думку, є: важкий фінансовий стан через різкий спад авіаційних перевезень, зменшення їх доходів, висока зношеність основних засобів і твердих покриттів, відсутність їх капітальних ремонтів та заміни обладнання, низький рівень технічного оснащення тощо. Пустовий С. О., Бутенко М. П., Іванов В. І., Косков Ю. М. [3, с. 123] запропонували спосіб удосконалення

оцінювання техніко-економічної ефективності обслуговування експлуатації літальних апаратів. У полі зору Васильцової Т. О. аеродром розглядається як один із містобудівних факторів формування соціально-економічного ядра населеного пункту [4, с. 203].

Проведене дослідження Вовк О. М., Беспам'ятних О. Є. дозволило виявити основні драйвери управління пропускну здатністю аеропорту: техніко-технологічні, економічні, фактори міжнародної інтеграції та взаємодії різних видів транспорту [5, с. 32]. У статтях Кузнецової Т. В., Сімкової Т. О. проведено діагностику економічної стійкості МА України, побудовано економіко-математичну модель забезпечення управління якістю аеропортових послуг [6; 7].

Ареф'єв С. О. переконливо обґрунтовує висновок, що потенціал реструктуризації аеропортів обмежується браком фінансових ресурсів, наявного робочого капіталу, недостатньою діловою активністю, відсутністю гнучкості в системі фінансового планування та контролінгу [8, с. 29].

На думку Корж М. В., Сидоренко К. В., найважливішими факторами конкурентоспроможності МА є: задоволення попиту на авіаційні перевезення, якість надання аеропортових послуг, забезпечення високого рівня авіаційної безпеки, безпеки польотів, використання екологічно чистого альтернативного палива, енергозбереження, зменшення викидів вуглецю, забруднення поверхневих вод, шуму тощо [9, с. 131]. Погоджуємося з зазначеними авторами, що формування конкурентного ринку аеропортових послуг, розробка стратегічних планів розвитку МА, їх сертифікація має позитивний вплив на розвиток національної економіки через структурну демонаполізацію авіапідприємств. Незважаючи на високий науковий доробок зазначених авторів, потребують подальшого уточнення стратегічні засади

інституціонального розвитку аеропортів і аеродромів України з урахуванням нових змін у стані внутрішнього і зовнішнього середовища.

**Метою статті** є діагностика ретроспективи та обґрунтування стратегічних засад інституціонального розвитку аеропортів і аеродромів України.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Інфраструктуру авіаційного транспорту становлять: аеропорти, аеродроми, вертодроми, злітно-посадкові майданчики. Повітряний кодекс України [10] визначає аеропорт як комплекс споруд (аеродром, аеровокзал, інші наземні споруди та необхідне обладнання), призначений для приймання, відправлення повітряних суден, обслуговування повітряних перевезень, проведення робіт з технічного обслуговування. Аеродром є певною ділянкою земної, водної поверхні, включаючи будь-які будівлі, споруди і обладнання, призначені повністю чи частково для вильоту, прибуття, стоянки та руху повітряних суден. Існує три види аеродромів: державної авіації – обслуговує використання державних повітряних суден; цивільної авіації (або цивільний аеродром) – обслуговує використання повітряних суден цивільної авіації; спільного використання – обслуговує польоти повітряних суден як цивільної, так і державної авіації. Вертодром – це аеродром або майданчик на землі, на воді чи на споруді, який обслуговує відправлення та руху вертольотів. Злітно-посадковий майданчик – спеціально підготовлена земельна (водна, льодова) ділянка, або підняті над землею, водною поверхнею конструкції, що придатні та використовуються для зльоту, посадки, руху та стоянки легких повітряних суден максимальною злітною масою не більше 5,7 тонн.

За формою власності в Україні аеропорти поділяються на державні, комунальні, приватні, за сферою обслуговування авіарейсів – міжнародні (МА) та регіональні (РА) (табл. 1).

Станом на 01.01.2023, в Україні функціонувало 20 аеропортів, з них 2 – державні (10% від загальної чисельності), 14 – комунальні (70%), приватні – 4 (20%), тобто, комунальна форма власності є превалюючою. 13 аеропортів України мають міжнародний статус (65% від загальної кількості), усі державні і приватні аеропорти

мають міжнародний статус, серед комунальних підприємств цей відсоток складає 50%.

Україна має 9 аеродромів цивільної авіації, які розташовані в таких містах: Біла Церква, Бородянка, Київ (Бузова), Київ/Антонов-1, Київ/Антонов-2, Кіровоград Київ – Південний, Кременчук (В. К.), Озерне, Харків (Сокольніки), а також 2 вертодроми: Дніпро – 1, Гелікоптерний майданчик Канів (Пекарі). Також налічується 42 злітно-посадкових майданчиків.

Ключовим натуральним показником результативності функціонування аеропортів є пасажиропотік (табл. 2).

Протягом 2011–2021 років обсяг пасажиропотоку через аеропорти України зріс у 1,3 рази, при цьому за внутрішніми рейсами – скоротився на 0,38%, за міжнародними – збільшився у 1,46 разів. Різномірна динаміка привела до суттєвих структурних зрушень – частка пасажиропотоку через аеропорти України за внутрішніми рейсами скоротилася із 18,96% до 9,05%, за міжнародними – зросла із 81,04% до 90,95%. Оцінку проведено за показниками початку і кінця аналізованого періоду. За середніми даними 2011–2021 років співвідношення пасажиропотоку за внутрішніми і міжнародними рейсами становить: 13,5% та 86,5%, тобто, обслуговування аеропортами міжнародних рейсів перевищує внутрішнє сполучення у 6,4 разів.

Всередині аналізованого періоду 2011–2021 років динаміка пасажиропотоку є нелінійною. Пасажиропотік за внутрішніми рейсами формалізовано за двома етапами:

Перший етап (2011–2017) характеризувався скороченням пасажиропотоку за поліноміальною функцією (1), яка має високий рівень коефіцієнта множинної детермінації:

$$y = 11,04x^2 - 335,55x + 2946,3, R^2 = 0,7127 \quad (1)$$

У кількісних показниках це виражається скороченням пасажиропотоку із 2363,8 тис. осіб до 1107,8 тис. осіб.

Другий етап (2018–2021) ознаменувався різким зростанням пасажиропотоку за внутрішніми рейсами у 2018–2019 роках відповідно до 2187,9 тис. осіб і 2340,4 тис. грн. і подальшим скороченням до 1467,2 тис. осіб у 2021 році. Тому

Таблиця 1

Склад і структура аеропортів України за формою власності станом на 01.01.2023

№ з/п	Форма власності	Назва аеропорту	Кількість, од.		Питома вага, %	
			всього	МА	всього	МА
1	Державна	«МА Бориспіль» «МА Львів» ім. Данила Галицького	2	2	10	15,38
2	Комунальна	«МА Запоріжжя» «Миколаївський МА» «МА Київ (Жуляни)» «МА Кривий Ріг» «МА Одеса» «МА Рівне» «Аеропорт Суми» «МА Ужгород» «Фірма Тернопільвіаавтотранс» «Херсонські авіалінії» «Аеропорт Полтава» «Аеропорт Вінниця» «Аеропорт Черкаси Черкаської обласної ради»	14	7	70	53,85
3	Приватна	ТОВ «МА Дніпро» МА Івано-Франківськ (ТзОВ «Скорзонера») ТОВ «Нью системс АМ» (МА Харків) Дочірнє Підприємство «МА Житомир імені С.П. Корольова» ТОВ «Акорд»	4	4	20	30,77
Разом			20	13	100	100

Джерело: побудовано за даними [11]

Таблиця 2

## Динаміка і структура пасажиропотоку через аеропорти України

Роки	Пасажиропотік, тис. осіб			Структура, %		
	всього	внутрішній	міжнародний	всього	внутрішній	міжнародний
2011	12464,8	2363,8	10101	100	18,96	81,04
2012	14107	2632,6	11474,4	100	18,66	81,34
2013	15134,6	2433,9	12700,7	100	16,08	83,92
2014	10896,5	1326,8	9569,7	100	12,18	87,82
2015	10695,1	1273,9	9421,2	100	11,91	88,09
2016	12929,9	1635,4	11294,5	100	12,65	87,35
2017	16498,9	1107,8	15391,1	100	6,71	93,29
2018	20545,4	2187,9	18357,5	100	10,65	89,35
2019	24334,5	2340,4	21994,1	100	9,62	90,38
2020	8664,5	1935,6	6728,9	100	22,34	77,66
2021	16221	1467,2	14753,8	100	9,05	90,95
Темп росту, коеф.	1,30	0,62	1,46	1,00	0,48	1,12
Середнє	14772,0	1882,3	12889,7	100,0	13,5	86,5

Джерело: розраховано за даними [12; 13]

окреслена динаміка формалізується параболою з гілками донизу (2).

$$y = -155,22x^2 + 519,43x + 1848,4, R^2 = 0,9722 \quad (2)$$

Пасажиропотік за міжнародними рейсами також формалізовано за двома етапами:

Перший етап (2011–2018) характеризувався зростанням пасажиропотоку за поліноміальною функцією (3), яка має високий рівень коефіцієнта множинної детермінації:

$$y = 367,57x^2 - 2420,3x + 13829, R^2 = 0,8936 \quad (3)$$

У кількісних показниках це виражається зростанням пасажиропотоку із 10101 тис. осіб до 18357,5 тис. осіб.

Другий етап (2019–2021) ознаменувався різким зростанням пасажиропотоку за міжнародними рейсами у 2019 році до 21994,1 тис. осіб, подальшим різким скороченням до 6728,9 тис. осіб у 2020 році і таким же різким зростанням у 2021 році до 14753,8 тис. осіб. Тому окреслена динаміка формалізується параболою з гілками доверху (4).

$$y = 11\,645,05x^2 - 50\,200,35x + 60\,549,40, R^2 = 0,99 \quad (4)$$

Основною причиною виділення другого етапу динаміки пасажиропотоку як за внутрішніми, так

і за міжнародними рейсами, є різке його скорочення у 2020 році через обмеження, пов'язані з COVID-19. У цьому році кількість відправлених та прибулих повітряних суден скоротилася із 201,2 тисяч у 2019 році до 94 тис. (тобто, у 3,14 разів).

Ринок надання аеропортових послуг за питомою вагою пасажирообороту є надто концентрованим (рис. 1).

Перше місце в рейтингу займає МА «Бориспіль» (58,42%), друге – МА «Львів» (9,9%), третє з показником 7,92% поділяють аеропорти Жуляни, Одеса, Харків, четверте місце займає аеропорт Запоріжжя. Таким чином, на TOP-6 аеропортів України приходить 96,04% пасажирообороту.

Державна цільова програма розвитку аеропортів на період до 2023 року передбачає такі основні заходи [1]:

- будівництво, реконструкцію та модернізацію авіаційної інфраструктури;
- забезпечення доступності послуг аеропортів для маломобільних груп населення;
- чітке розподілення об'єктів аеропортів та аеродромів на специфічні та неспецифічні;
- формування єдиної державної мережі державної і комунальної форми власності та передача

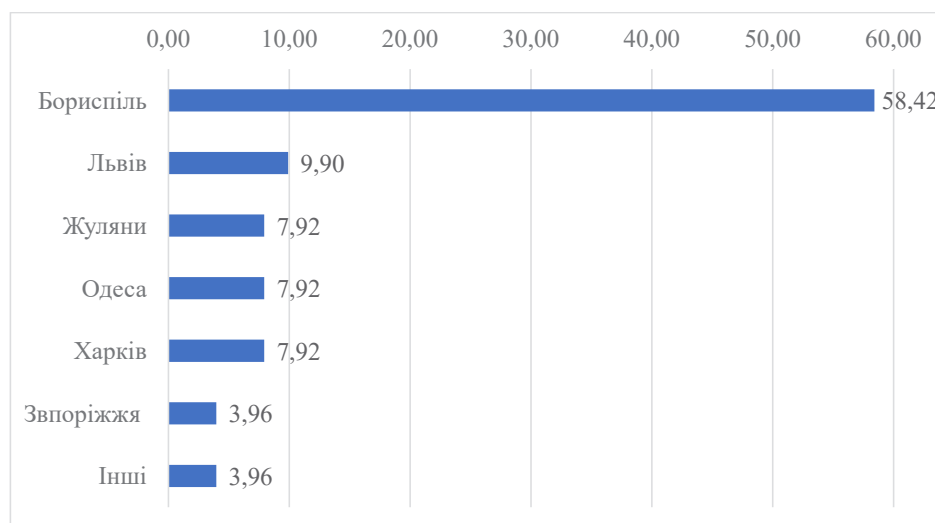


Рис. 1. Рейтинг аеропортів України за питомою вагою пасажирообороту у 2021 році, %

Джерело: розраховано за даними [13]

її до сфери управління Державного агентства інфраструктурних проєктів України;

- забезпечення стратегічного контролю і власності держави у капіталі міжнародних аеропортів «Бориспіль» та «Львів»;

- реприватизація і переведення із комунальної до державної власності міжнародних аеропортів «Дніпро», «Київ (Жуляни)», «Харків», «Одеса»;

- використання організаційно-правової форми державного підприємства аеропортів/аеродромів у разі їх будівництва, реконструкції за рахунок державних коштів (або кредитних коштів, залучених під державні гарантії);

- залучення до фінансування розвитку, експлуатації та утримання аеропортів/аеродромів аеропортових зборів та інших легальних альтернативних джерел;

- удосконалення змісту договорів між державним підприємством – балансоутримувачем аеродромів та їх експлуатантом у частині прав і обов'язків щодо їх використання, утримання та розвитку;

- передача аеродромів/аеропортів, збудованих або реконструйованих під час виконання Державної цільової програми з підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу, до сфери управління Державного агентства інфраструктурних проєктів України;

- створення правових, організаційних та економічних передумов для пріоритетного розвитку авіакомпаній, які базуються в аеропортах;

- стимулювання залучення приватних інвестицій у розвиток авіаційної інфраструктури, у т.ч. на основі механізмів оренди, концесії, управління, спільної діяльності тощо;

- створення організаційно-правових умов для залучення інвесторів до розвитку аеропортів як їх експлуатантів;

- забезпечення рівності прав усіх аеропортів України в частині здійснення операційної діяльності незалежно від форми їх власності;

- активізація зусиль щодо виконання Угоди про Спільний авіаційний простір між Україною та ЄС;

- лібералізація ринку міжнародних авіаційних перевезень;

- проведення інвентаризації земель регіональних аеропортів та аеродромів;

- посилення наукової складової програм розвитку аеропортів;

- узгодження елементів інфраструктури авіаційного, міського електричного, автомобільного та залізничного транспорту задля створення цілісних транспортних вузлів.

З метою демонополізації ринку аеропортових послуг у довоєнний період було прийнято Національну програму «Велике будівництво», яка передбачала розбудову регіональних авіахабів, а також будівництво 16 регіональних аеропортів. Проте війна внесла свої корективи, тому ми очікуємо відновлення зруйнованої аеропортової інфраструктури, відбудови та включення до внутрішнього і міжнародного повітряного сполучення аеропортів «Донецьк», «Луганськ», «Сімферополь» після звільнення тимчасово окупованих територій.

**Висновки.** За результатами аналізу ретроспективи та обґрунтування стратегічних засад інституціонального розвитку аеропортів і аеродромів України у період 2011–2021 років можна зробити наступні висновки.

По-перше, інфраструктуру авіаційного транспорту в Україні становлять: аеропорти, аеро-

дроми, вертодроми, злітно-посадкові майданчики. За формою власності в Україні аеропорти поділяються на державні, комунальні, приватні, за сферою обслуговування авіарейсів – міжнародні та регіональні. В Україні комунальна форма власності є превалюючою. 65% аеропортів України мають міжнародний статус, зокрема усі державні і приватні аеропорти, 50% серед комунальних.

По-друге, ключовий натуральний показник результативності функціонування аеропортів пасажиропотік протягом 2011–2021 років через аеропорти України зріс у 1,3 рази, при цьому за внутрішніми рейсами – скоротився на 0,38%, за міжнародними – збільшився у 1,46 разів. Обслуговування аеропортами міжнародних рейсів перевищує внутрішнє сполучення у 6,4 разів.

По-третє, основною причиною стрімкого скорочення пасажиропотоку, як за внутрішніми, так і за міжнародними рейсами, у 2020 році є обмеження, пов'язані з COVID-19.

По-четверте, ринок надання аеропортових послуг за питомою вагою пасажирообороту є надто концентрованим.

По-п'яте, перевагами розвитку аеропортів і аеродромів України у 2011–2021 роках є: вдале географічне розташування відносно міжнародних пасажирських та вантажних потоків, високий транзитний потенціал, розбудована інфраструктура та широкий спектр сервісних послуг у МА, наявність висококваліфікованих фахівців, досвіду використання маркетингових технологій і приватного партнерства; скасування візового режиму з ЄС. Факторами, що стримують розвиток аеропортів і аеродромів України, є: мораторій на авіаційне внутрішнє і міжнародне сполучення в умовах воєнного стану; низький рівень пасажиро- та вантажообороту; неповна завантаженість пропускної здатності більшості аеропортів; недостатній розвиток внутрішніх авіаційних перевезень; низький попит на регіональні авіаційні перевезення; застарілість матеріально-технічної бази аеропортів; недосконалість процедур перетину державного кордону пасажирями та вантажними повітряними суднами; нерозвинена трансферна та комерційна інфраструктура; відносно висока собівартість аеропортових послуг; наявність якірних перевізників у певних аеропортах; необхідність додаткових інвестицій для підвищення рівня вимог до інфраструктури аеропортів; конкуренція з боку авіаперевізників транскордонних країн та альтернативних видів швидкісного транспорту.

По-шосте, для усунення стримуючих факторів необхідно: реалізувати зобов'язання щодо реалізації угоди «Відкрите небо»; провести сертифікацію аеропортів відповідно до норм ЄС; продовжувати лібералізацію ринку авіаперевезень і формування конкурентного середовища шляхом збільшення кількості авіаперевізників; активізувати ділову активність за рахунок співпраці з авіакомпаніями для збереження існуючих і відкриття нових міжнародних маршрутів; розвивати інфраструктуру для обслуговування трансферних пасажирів; підвищувати якість надання аеропортових послуг і розширювати спектр супровідних послуг; підвищувати рівень безпеки аеропортової і авіаційної діяльності. Після завершення воєнного стану слід очікувати стабілізації безпекової ситуації в Україні, зростання попиту на пасажирські авіаперевезення разом зі збільшенням купівельної спроможності населення, а також вантажні авіаперевезення, які обслуговуватимуть післявоєнне відновлення економіки.

По-сьоме, для реалізації Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року необхідно реалізувати такі заходи: підготовка інвестиційних проектів/бізнес-планів, спрямованих на побудову нових аеропортів і реконструкцію існуючих; збільшення пропускної спроможності діючих; покращення якості надання аеропортових послуг; збільшення пасажиро- і вантажо-обороту; підтримання аеропортів у стані, який забезпечує безпеку польотів; інноваційне оновлення основних засобів; підпорядкування аеродромів та аеродромних об'єктів державної та комунальної форми власності Державному агентству інфраструктурних проектів; створення міжнародного вузлового аеропорту на базі ДМА «Бориспіль»; передача майна дер-

жавних аеропортів у їх господарське відання, а земельних ділянок – у постійне користування на основі розробки відповідної документації із землеустрою; активізація спільного фінансування регіональних аеропортів органами місцевого самоврядування та Державним агентством інфраструктурних проектів; забезпечення доступності об'єктів інфраструктури аеропортів для маломобільних груп населення під час їх проектування та експлуатації; забезпечення охорони навколишнього природного середовища в районі аеропортів; енергозбереження.

Метою подальшого дослідження є оцінка ділової активності авіакомпаній України та обґрунтування шляхів зростання їх інституціональної конкурентоспроможності.

### Список використаних джерел:

1. Про затвердження Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року : Постанова Кабінету Міністрів України від 24.02.2016 № 126. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/126-2016-%D0%BF#Text>
2. Аль-Тмейзі А. Державне регулювання в сфері природних монополій на прикладі світової галузі авіаперевезень. *Дослідження міжнародної економіки*. 2011. Вип. 4. С. 154–160.
3. Пустовий С. О., Бутенко М. П., Іванов В. І., Косков Ю. М. Оцінювання техніко-економічної ефективності експлуатації засобів аеродромно-технічного обслуговування літальних апаратів при застосуванні експоненціальної моделі відмов. *Проблеми створення, випробування, застосування та експлуатації складних інформаційних систем*. 2016. Вип. 13. С. 111–125.
4. Васильцова Т. О. Аеродром як один із містобудівних факторів формування соціально-економічного ядра населеного пункту. *Сучасні проблеми архітектури та містобудування*. 2010. Вип. 23. С. 200–205.
5. Вовк О. М., Беспам'ятних О. Є. Економічні фактори формування пропускної здатності аеропорту. *Проблеми підвищення ефективності інфраструктури*. 2013. Вип. 37. С. 30–34.
6. Кузнецова Т. В. Діагностика економічної стійкості міжнародного аеропорту України. *Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер. : Економіка і управління*. 2013. Вип. 23-24. С. 242–252.
7. Сімкова Т. О. Економіко-математична модель забезпечення управління якістю аеропортових послуг. *Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер. : Економіка і управління*. 2013. Вип. 26. С. 178–183.
8. Ареф'єв С. О. Методологічні засади управління вартісною реструктуризацією аеропортів в умовах нестабільного економічного середовища. *Проблеми підвищення ефективності інфраструктури*. 2014. Вип. 39. С. 19–31.
9. Корж М. В., Сидоренко К. В. Конкурентоспроможність виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів як чинник соціально-економічного зростання в умовах глобальної конкуренції. *Актуальні проблеми міжнародних відносин*. 2015. Вип. 124(1). С. 122–133.
10. Повітряний кодекс України : Закон України від 19.05.2011 № 3393-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text>
11. Аеропорти, аеродроми, вертодроми та злітно-посадкові майданчики України. Державна авіаційна служба України. 2022. URL: <https://avia.gov.ua/placemarks/>
12. Звіт про діяльність Державної авіаційної служби України за 2020 рік. [https://avia.gov.ua/wp-content/uploads/2021/02/Zvit\\_2020.doc](https://avia.gov.ua/wp-content/uploads/2021/02/Zvit_2020.doc)
13. Звіт про діяльність Державної авіаційної служби України за 2021 рік. [https://avia.gov.ua/wp-content/uploads/2022/02/Zvit\\_2021\\_DASU.docx](https://avia.gov.ua/wp-content/uploads/2022/02/Zvit_2021_DASU.docx)

### References:

1. The Cabinet of Ministers of Ukraine (2014) On the approval of the State target program for the development of airports for the period until 2023: Resolution. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/520-2014-%D0%BF#Text> (in Ukrainian)
2. Al-Tmeizi A. (2011) Derzhavne rehulivannia v sferi pryrodnykh monopolii na prykladi svitovoi haluzi aviaperevezen [State regulation in the field of natural monopolies on the example of the global air transportation industry]. *Doslidzhennia mizhnarodnoi ekonomiky*, 4, 154–160.
3. Pustovyi S. O., Butenko M. P., Ivanov V. I., Koskov Yu. M. (2016) Otsiniuvannia tekhniko-ekonomichnoi efektyvnosti ekspluatatsii zasobiv aerodromno-tekhnichnoho obsluhovuvannia litalnykh aparativ pry zastosuvanni eksponentsialnoi modeli vidmov [Evaluation of the technical and economic efficiency of the operation of aircraft maintenance facilities using the exponential failure model]. *Problemy stvorennia, vyprobuvannia, zastosuvannia ta ekspluatatsii skladnykh informatsiynykh system*, 13, 111–125.
4. Vasyltsova T. O. (2010) Aerodrom yak odyn iz mistobudivnykh faktoriv formuvannia sotsialno-ekonomichnoho yadra naselenoho punktu [The airport as one of the urban planning factors in the formation of the socio-economic core of the settlement]. *Suchasni problemy arkhitektury ta mistobuduvannia*, 23, 200–205.
5. Vovk O. M., Bepamiatnykh O. Ye. (2012) Ekonomichni faktory formuvannia propusknoi zdatnosti aeroportu [Economic factors of airport capacity formation]. *Problemy pidvyshchennia efektyvnosti infrastruktury*, 37, 30–34.
6. Kuznietsova T. V. (2013) Diahnostyka ekonomichnoi stiikosti mizhnarodnoho aeroportu Ukrainy [Diagnostics of the economic stability of the international airport of Ukraine]. *Zbirnyk naukovykh prats Derzhavnoho ekonomiko-tekhnolohichnoho universytetu transportu*. Ser.: Ekonomika i upravlinnia, 23-24, 242–252.
7. Simkova T. O. (2013) Ekonomiko-matematychna model zabezpechennia upravlinnia yakistiu aeroportovykh posluh [Economic-mathematical model of ensuring the quality management of airport services]. *Zbirnyk naukovykh prats Derzhavnoho ekonomiko-tekhnolohichnoho universytetu transportu*. Ser.: Ekonomika i upravlinnia, 26, 178–183.
8. Arefiev S. O. (2014) Metodolohichni zasady upravlinnia vartisnoiu restrukturyzatsiieiu aeroportiv v umovakh nestabilnoho ekonomichnoho seredovyshcha [Methodological principles of managing the cost restructuring of airports in the conditions of an unstable economic environment]. *Problemy pidvyshchennia efektyvnosti infrastruktury*, 39, 19–31.

9. Korzh M. V., Sydorenko K. V. (2015) Konkurentospromozhnist vyrobnychoi infrastruktury mizhnarodnykh aeroportiv yak chynnyk sotsialno-ekonomichnoho zrostantia v umovakh hlobalnoi konkurentsii [Competitiveness of production infrastructure of international airports as a factor of socio-economic growth in conditions of global competition]. *Aktualni problemy mizhnarodnykh vidnosyn*, 124(1), 122–133. (in Ukrainian)
10. The Verkhovna Rada of Ukraine (2011) Air Code of Ukraine: Law of Ukraine. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text> (in Ukrainian)
11. State Aviation Service of Ukraine (2022) Airports, airfields, heliports and landings in the Maidan of Ukraine. Available at: <https://avia.gov.ua/placemarks/> (in Ukrainian)
12. The State Aviation Service of Ukraine (2021) Report on the activities of the State Aviation Service of Ukraine for 2020. Available at: [https://avia.gov.ua/wp-content/uploads/2021/02/Zvit\\_2020.doc](https://avia.gov.ua/wp-content/uploads/2021/02/Zvit_2020.doc) (in Ukrainian)
13. The State Aviation Service of Ukraine (2022) Report on the activities of the State Aviation Service of Ukraine for 2021. Available at: [https://avia.gov.ua/wp-content/uploads/2022/02/Zvit\\_2021\\_DASU.docx](https://avia.gov.ua/wp-content/uploads/2022/02/Zvit_2021_DASU.docx) (in Ukrainian)

### **Mykhalchenko Oleksii**

National Aviation University

## **RETROSPECTIVE AND STRATEGIC FRAMEWORK FOR THE INSTITUTIONAL DEVELOPMENT OF UKRAINIAN AIRPORTS AND AIRFIELDS**

### **Summary**

The dynamics of passenger traffic on domestic and international flights for the two stages are formalised. It is reported that the main reason for seeing another phase, a sharp increase in 2020, is the COVID-19-related exchange. It is noted that during 2011–2021, passenger traffic through Ukrainian airports increased against the background of opposite trends in rate for domestic flights and an increase for international flights. The dynamics of passenger traffic for domestic and international flights for two stages is formalised. It is identified that the market of airport services in terms of the share of passenger turnover is overly concentrated, and the airports with the highest ratings are identified. The advantages of developing airports and airfields in Ukraine are identified. The factors hindering the development of Ukrainian airports and airfields are systematised. Proposals for the adoption of current factors for the development of airports and airfields are as follows: to fulfil its obligations under the Open Skies Agreement; to certify airports in accordance with EU standards; to continue liberalising the air transport market and creating a competitive environment by increasing the number of air carriers; to intensify business activity by cooperating with airlines to maintain existing and open new international routes; to develop infrastructure for transfer passengers; to improve the quality of airport services and expand the range of support services; improve the security of airports and aviation activities. The following measures are proposed to implement the state programme for the development of airports: preparation of investment projects/business plans aimed at building new airports and reconstructing existing ones, increasing the capacity of existing ones; improving the quality of airport services; increasing passenger and cargo turnover; maintaining airports in a condition that ensures flight safety; innovative renewal of fixed assets.

**Keywords:** retrospective, strategic principles, institutional development, airports, airfields, Ukraine.