

УДК 656.7.072:001.12/18(477)(045)
DOI: <https://doi.org/10.32782/2413-9971/2020-30-31>

Солідор Н. А.
*кандидат технічних наук, доцент,
доцент кафедри інноватики та управління
Прийзовського державного технічного університету*

Solidor Natalia
*Cand. Sc. (Engineering), PhD, Associate Professor,
Associate Professor of the Department of Innovation and Management
SHEI «Pryazovskyi State Technical University»*

СУЧАСНИЙ СТАН, ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

Анотація. У роботі представлено результати аналізу сучасного стану, проблем та перспектив розвитку національної авіаційної галузі. Визначено, що авіаційна галузь України володіє значним потенціалом розвитку, між тим потребує негайного системного і масштабного реформування, що, своєю чергою, сприятиме підвищенню її конкурентоспроможності не тільки на національному, а й на світовому рівні за рахунок модернізації, реконструкції, відновлення та будівництва сучасної високотехнологічної авіаційної інфраструктури відповідно до світових стандартів якості. Одним з інструментів реалізації процесу системного реформування має стати застосування механізму державно-приватного партнерства, що надасть поштовх для залучення необхідних обсягів фінансування інноваційно-інвестиційних проєктів із розвитку авіаційної інфраструктури та сприятиме підвищенню ефективності її діяльності.

Ключові слова: авіаційна галузь, авіаперевезення, авіакомпанія, державно-приватне партнерство, інноваційний розвиток, повітряне судно, приватний капітал, конкурентоспроможність.

Вступ та постановка проблеми. У сучасних умовах глобалізації світової економіки та активізації інтеграційних процесів можливість швидкої та якісної доставки пасажирів та вантажів на великі відстані в різні місця світу робить ринок авіаційних перевезень одним із найперспективніших та найдинамічніших транспортних ринків [1]. Авіаційна галузь України має значний інноваційний потенціал розвитку, але через незадовільний стан авіаційної інфраструктури, системні проблеми з фінансування, планування та управління, прозорістю проведення адміністративних процедур, своєчасним технічним обслуговуванням, якістю послуг, що надаються, використовується недостатньо, а сама галузь потребує масштабного реформування. Розвиток авіаційної галузі сприяє поліпшенню показників соціально-економічного розвитку міст нашої країни, її інвестиційної та туристичної привабливості та є сьогодні необхідною умовою реалізації інноваційної моделі економічного зростання України. У зв'язку із цим аналіз стану, проблем, перспектив розвитку національної авіаційної галузі та дослідження можливостей застосування механізму державно-приватного партнерства (ДПП) із метою створення сприятливих умов

для залучення інвестицій і підвищення її конкурентоспроможності представляються достатньо актуальними.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню сучасного стану та проблем національної авіаційної галузі присвячено роботи таких науковців, як: П. Родіонов, Т. Олешко, О. Саркісова, М. Кравченко, Ю. Кулаєв, А. Чорноротов, А. Муравський, В. Горбулін та ін. Дослідженням світового досвіду використання ДПП у транспортній галузі присвятили свої праці Н. Бондар, О. Артамонов, О. Попович, І. Геєць, А. Дем'яненко. Разом із тим питання застосування механізму ДПП для підвищення конкурентоспроможності авіаційної галузі України в сучасних умовах розвитку ринку авіаційних послуг висвітлено недостатньо.

Метою даної роботи є проведення аналізу сучасного стану і проблем вітчизняного ринку авіаційних перевезень та розроблення рекомендацій щодо підвищення конкурентоспроможності й сталого розвитку авіаційної галузі України.

Результати дослідження.

У роботі проаналізовано діяльність вітчизняних авіакомпаній на прикладі пасажирських перевезень [2].

Статистичні дані про діяльність авіаційної галузі протягом останніх трьох років свідчать про її стабільний розвиток. Так, упродовж 2019 р. пасажирські та вантажні перевезення здійснювали 29 вітчизняних авіакомпаній, якими виконано 103,3 тис комерційних рейсів (за 2018 р. – 100,2 тис рейсів, за 2017 р. – 93 тис рейсів). Щодо кількості перевезених пасажирів, то вона збільшилася порівняно з 2018 р. на 9,4%, із 2017 р. – на 29,8% і становила 13 705,8 тис осіб (рис. 1).

Перевезення пасажирів протягом 2019 р. здійснювали 18 українських авіакомпаній (у 2018 р. – 21 вітчизняна авіакомпанія), серед яких найбільші обсяги виконано такими авіакомпаніями: «Міжнародні авіалінії України», «Аzur Ейр Україна», «Скайап», «Роза вітрів» та «Буковина». У 2019 р. авіакомпанії «Скайап» та «Буковина» витіснили з п'ятірки лідерів «ЯнЕйр» та «Браво». За підсумками 2019 р. п'ятьма провідними пасажирськими авіакомпаніями перевезено 13 306,7 тис осіб, що на 22,4% більше, ніж за 2018 р., та становить 97% від загальних обсягів пасажирських перевезень авіакомпаній України.

Сьогодні близько 52% усіх пасажирських перевезень вітчизняних авіакомпаній становлять міжнародні регулярні перевезення. У 2019 р. міжнародні регулярні пасажирські перевезення відповідно до затвердженого розкладу руху здійснювали 10 вітчизняних авіакомпаній до 46 країн світу. Кількість пасажирів, які скористалися послугами українських авіаперевізників, зросла порівняно з 2018 р. на 4,6%, а порівняно з 2017 р. – на 21,7% та становила 7 107,2 тис осіб, при цьому середній відсоток пасажирського завантаження міжнародних регулярних рейсів збільшився порівняно з 2018 р. на 2,1% та становив 80,9%. У 2018 р. на багатьох опанованих напрямках почала розвиватися мережа маршрутів вітчизняних авіакомпаній українськими авіаперевізниками, у результаті чого було відкрито 17 нових регулярних маршрутів. У 2019 р. спостерігався розвиток мережі маршрутів українських авіаперевізників, якими розпочато експлуатацію на регулярній основі 17 міжнародних авіаліній.

Поряд із цим у 2019 р. мало місце розширення діяльності на українському ринку іноземних авіакомпаній, послугами яких скористалися 9 422,5 тис пасажирів, що на 37,4% перевищує показник 2018 р. і на 75,2% показник 2017 р. та становить 57% від загальних обсягів регулярних пасажирських перевезень між Україною та

країнами світу. Загалом регулярні пасажирські перевезення до України виконували 40 іноземних авіакомпаній (у тому числі чотири нові: австрійська авіакомпанія Laudamotion, французька Aigle Azur (здійснювала польоти до вересня 2019 р.), ізраїльська Israir Airlines та норвезька Scandinavian Airlines System) із 37 країн світу. Протягом року іноземними авіаперевізниками було відкрито 29 нових маршрутів, із них 21 новий маршрут – авіакомпаніями Ryanair та Wizz Air Hungary.

Щодо міжнародних польотів на нерегулярній основі, то в 2019 р. відбулося їх значне зростання – на 16,9% порівняно з 2018 р. та на 40% порівняно з 2017 р. Так, протягом 2019 р. 16-ма українськими авіакомпаніями перевезено 5 440 тис пасажирів. При цьому майже 97% таких перевезень здійснено авіакомпаніями «МАУ», «Аzur Ейр Україна», «Скайап», «Роза вітрів» та «Буковина».

Протягом 2019 р. продовжувалася активізація регулярних перевезень у межах України. Внутрішні пасажирські перевезення на регулярній основі виконували чотири вітчизняні авіакомпанії («МАУ», «Мотор Січ», «Роза вітрів» та «Скайап»), які забезпечили повітряним сполученням одинадцять міст України. Протягом 2019 р. регулярними рейсами у межах нашої країни перевезено 1 145,2 тис пасажирів, що на 6,9% більше, ніж за 2018 р., та на 22% більше, ніж у 2017 р. При цьому середній відсоток пасажирського завантаження внутрішніх регулярних рейсів українських авіакомпаній становив 75,9% (проти 79,3% у 2018 р. та 73,5% у 2017 р.).

Аналіз діяльності вітчизняних авіакомпаній із перевезення вантажів та пошти дав змогу визначити, що обсяги вантажних перевезень та пошти авіаційним транспортом України скоротилися у 2019 р. на 6,6% порівняно з 2018 р. та становили 92,6 тис т. За звітний рік перевезення вантажів та пошти виконували 20 вітчизняних авіакомпаній (у 2018 р. – 22 авіакомпанії). До п'ятірки лідерів із перевезення вантажів увійшли АТП «ДП «Антонов», авіакомпанії «МАУ», «ЗетАвіа», «Максімум Ейрлайнс» та «Южмашавіа», якими у 2019 р. було виконано майже 85% загальних обсягів перевезень вантажів та пошти. При цьому більшу частину вантажоперевезень традиційно становили чартерні рейси в інших державах у рамках гуманітарних та миротворчих програм ООН, а також згідно з контрактами та угодами з іншими замовниками.

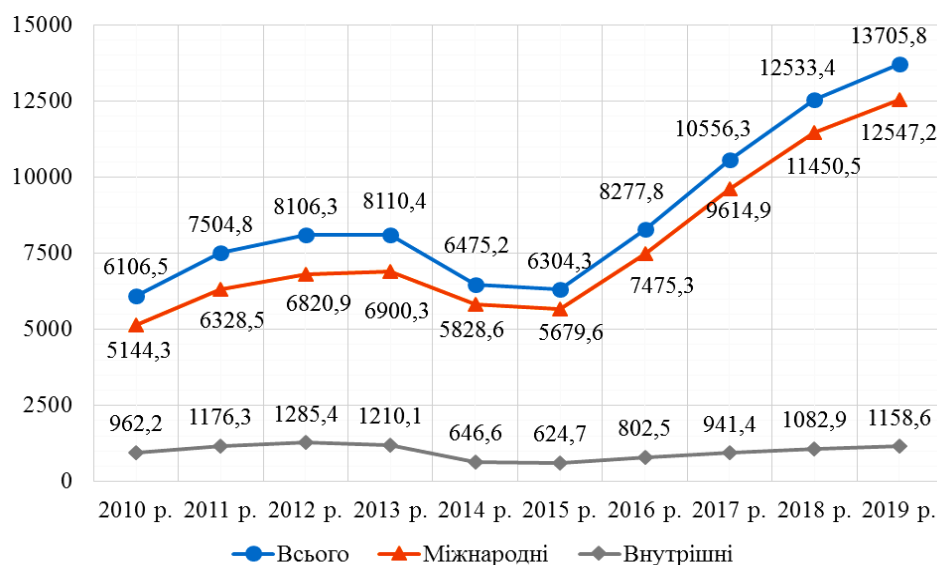


Рис. 1. Динаміка обсягів перевезень пасажирів авіаційним транспортом України, тис осіб

Джерело: складено за [2]

Зниження обсягів перевезення вантажів зумовлено наслідками економічної кризи, геополітичними чинниками та проведенням ООС на Сході країни. Нормалізація військово-політичної ситуації в Україні, відкриття повітряного простору, подолання технічної і технологічної відсталості українських аеропортів і, відповідно, збільшення продуктивності й ефективності аеропортової техніки сприятимуть збільшенню всіх видів авіаперевезень.

У 2019 р. комерційні рейси вітчизняних та іноземних авіакомпаній обслуговували 19 українських аеропортів та аеродромів. Кількість відправлених та прибулих упродовж року повітряних суден становила 201,2 тис (проти 182,8 тис за 2018 р. і 159,9 тис за 2017 р.) [2]. При цьому пасажиропотоки через аеропорти України зросли порівняно з попереднім роком на 18,4% та досягли позначки

24 334,5 тис осіб (рис. 2). Поштовантажопотоки в 2019 р. збільшилися на 6,7% та становили 60,2 тис т проти 56,4 тис т у 2018 р.

Слід зазначити, що нині близько 98% загальних пасажиропотоків та практично всі поштовантажопотоки сконцентровані в семи основних аеропортах України: «Бориспіль», «Київ (Жуляни)», «Львів», «Одеса», «Харків», «Запоріжжя» та «Дніпро» (рис. 3).

За статистичними даними, за підсумками 2019 р. мало місце суттєве зростання кількості обслугованих пасажирів в аеропортах порівняно з 2018 р.: «Харків» – на 39,4%, «Львів» – на 38,8%, «Бориспіль» – на 21,1%, «Дніпро» – на 13,2%, «Одеса» – на 17,1% та «Запоріжжя» – на 8,4%. Між тим у столичному аеропорту «Київ (Жуляни)» мало місце скорочення пасажиропотоку (на 6,9%).

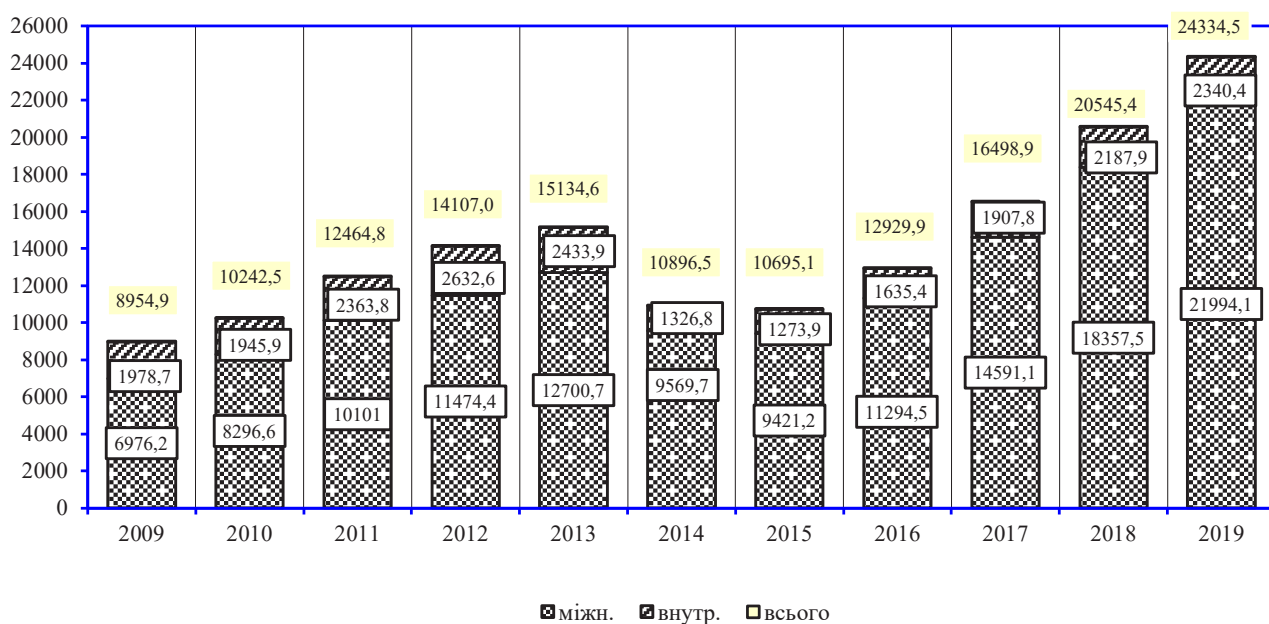


Рис. 2. Пасажиропотоки через аеропорти України, тис осіб

Джерело: складено за [2]

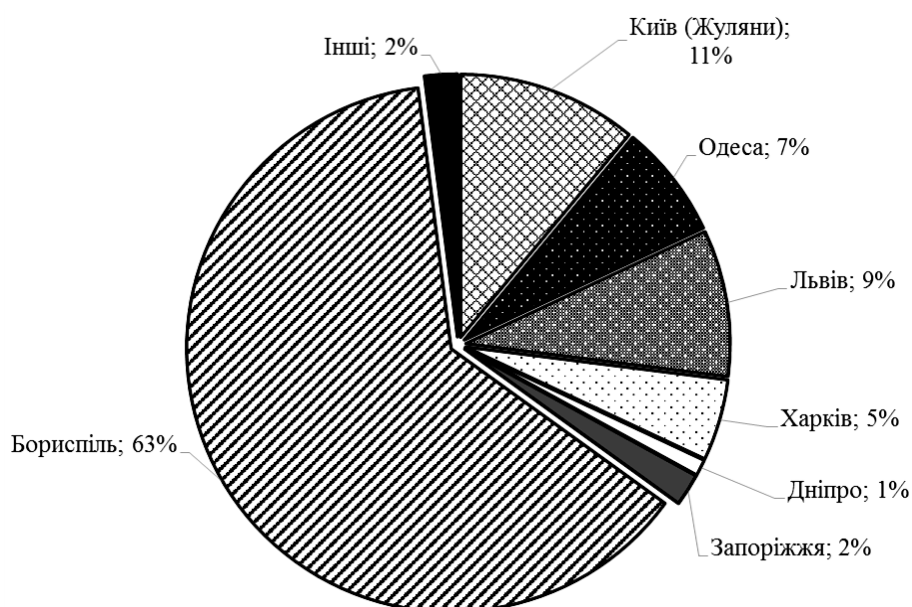


Рис. 3. Питова вага провідних аеропортів у загальних обсягах перевезень через аеропорти України

Джерело: складено за [2]

Щодо обслуговування повітряного руху України, то в 2019 р. ДП ОПР «Укрерорух» обслуговано 335,4 тис польотів проти 300,9 тис у 2018 р. та 254 тис у 2017 р. Зросла кількість обслугованих польотів, виконаних як літаками та вертольотами авіакомпаній України (на 2,9% порівняно з 2018 р. та на 12,6% порівняно з 2017 р.), так і іноземними авіакомпаніями (на 16,2% порівняно з 2018 р. та на 40,1% порівняно з 2017 р.).

Попри зростання потоків ринку авіаперевезень, поточний стан української авіаційної галузі не відповідає сучасним вимогам розвитку індустріально розвиненої країни, що прагне до євроінтеграції. Починаючи з років незалежності нашої країни та складної військово-політичної ситуації останніх років в авіаційній галузі відбулося накопичення і загострення низки проблем, що стримують її стрімкий розвиток: відсутність ефективного управління, досвіду, хронічна недостатність фінансування інвестиційних потреб та невдале регулювання. У разі підписання Україною двох- та багатосторонніх угод про повітряне сполучення та САП (спільний авіаційний простір), особливої актуальності набуває розроблення документів, що запроваджують реальні (а не декларативні) механізми державного регулювання та розвитку здорової конкуренції вітчизняних авіаперевізників.

Ринку авіаційних перевезень притаманні монополізм та закритість (у тому числі й ринку хендлінгових послуг) [1], нестабільність, низька конкурентоспроможність вітчизняних авіакомпаній та відсутність внутрішнього потенціалу для їхнього розвитку.

Основною проблемою українського ринку авіаперевезень є насамперед низька якість авіасполучення (авіаційної інфраструктури) (рис. 4) [3]. Недосконала транспортна інфраструктура не дає змоги обробляти та доставляти вантажі споживачам «точно в строк», а технічні можливості більшості регіональних аеропортів не відповідають сучасним міжнародним вимогам, вони не готові до роботи в умовах «відкритого неба» і потребують негайної модернізації та реконструкції (насамперед, це аеропорти Маріуполя, Краматорська, Миколаєва, Бердянська та ін.). Відсутність належної державної підтримки для модернізації,

реконструкції, створення та впровадження сучасних технологій, відсутність дієвих державних програм підтримки розвитку повітряного транспорту й авіаційних систем не дають змоги аеропортам набути більшої значущості для економіки України та стати конкурентоспроможними учасниками ринку аеропортових послуг.

Окрім того, високі ставки аеропортових зборів (що становлять 20–30% собівартості рейсу низькобюджетних перевізників), закритий ринок авіаційного пального, акцизний збір на паливе для цивільної авіації роблять український ринок непривабливим для іноземних лоукостерів (дискаунтерів).

Ще однією проблемою авіаційної галузі є застарілість парку повітряних суден (ПС) [4, с. 239], а їх технічне обслуговування не відповідає стандартам сучасної авіації. Так, відповідно до Реєстру цивільних повітряних суден України станом на лютий 2020 р. [2], проаналізовано парк літаків п'ятірки лідерів авіаперевізників у 2019 р.:

- авіакомпанія «МАУ» є експлуатантом 45 ПС: рік виготовлення найстарішого – 1991 р., найновішого – 2018 р.; середній вік ПС – 13 років;
- авіакомпанія «Роза вітрів» є експлуатантом 15 ПС: рік виготовлення найстарішого – 1998 р., найновішого – 2007 р.; середній вік ПС – 18 років;
- авіакомпанія «Скайап» є експлуатантом 10 ПС: рік виготовлення найстарішого – 1999 р., найновішого – 2013 р.; середній вік ПС – 12 років;
- авіакомпанія «Азур Ейр Україна» є експлуатантом 6 ПС: рік виготовлення найстарішого – 1991 р., найновішого – 2003 р.; середній вік ПС – 22 роки;
- авіакомпанія «Буковина» є експлуатантом 2 ПС – 1989 та 1990 р. виготовлення; середній вік ПС – понад 30 років.

Щодо перспектив розвитку української авіаційної галузі, то, відповідно до схваленої у 2018 р. Національної транспортної стратегії Drive Ukraine 2030, що схваленої Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р, передбачено такі зміни: 50 працюючих аеропортів; середній час дороги до аеропорту з будь-якої точки України – 1 година; 350 напрямків з усіх аеропортів



Рис. 4. Рейтинг інфраструктури України, 2013–2019 рр. (за даними The Global Competitiveness Report серед 141 країни в 2019 р.)

Джерело: складено за [3]

країни; 50% населення користується авіатранспортом; генерація пасажиропотоку регіональними аеропортами (нині 98% пасажиропотоку припадає на сім аеропортів); від 50% – частка low-cost-сегменту в авіаперевезеннях; розширення географії польотів (350 напрямків для польотів з усіх аеропортів України) [5].

На жаль, реалії сьогодення свідчать про те, що власними силами держава не спроможна вирішити низку накопичених і загострених за останні роки проблем та самостійно впоратися із завданням інноваційного розвитку авіаційного транспорту в цілому та аеропортів зокрема. Варто відзначити, що у світі за останні роки роль аеропортів суттєво змінилася, а світова практика свідчить про те, що сьогодні, щоб бути генератором стабільного довгострокового потоку доходів, сучасному аеропорту замало бути лише організацією, котра забезпечує інфраструктуру для обслуговування пасажирів та вантажів, він повинен перетворитися на багатовимірну систему, центр комунікації, комерційних та розважальних заходів (аеросіті, аеротрополіси тощо). Але для України все це в далекій перспективі. Сьогодні в країні необхідно ефективно використовувати інноваційні технології розвитку транспортно-логістичної інфраструктури, насамперед уберизації та інтелектуальної мобільності, забезпечити відповідність міжнародним стандартам якості обслуговування пасажирів та вантажної клієнтурі, сприяти підвищенню конкуренції на ринку авіаційних перевезень і наземного обслуговування. Отже, основними напрямками інвестиційної діяльності є відновлення аеропортової інфраструктури, підвищення продуктивності за рахунок застосування інформаційних технологій та інновацій.

Недостатня увага уряду до проблем авіаційної галузі, відсутність кваліфікованого управління, механізмів регулювання державних фінансів, їх недостатність, бюрократизм процедур залучення коштів не дають змоги аеропортам вийти на більш високий рівень конкурентоспроможності.

Масштабне реформування в управлінні галуззю пов'язано з дерегуляцією і зміною відносин власності. У зв'язку із цим одним із варіантів подальшого розвитку авіаційної галузі є залучення приватних інвесторів, оскільки приватний капітал має більше можливості до залучення фінансових, матеріальних та інших ресурсів, а приватні інвестори є ефективним учасником будь-яких бізнес-процесів завдяки професійному ставленню до підприємництва, зацікавленості в економічному результаті, мають у своєму арсеналі найкращі світові практики управління, здатність швидко орієнтуватися у сучасних тенденціях ринку і прогнозувати останні. При цьому участь приватного капіталу дасть змогу урізноманітнити джерела фінансування та перерозподілити комерційні ризики між учасниками бізнес-процесів, а держава збереже за собою функції регулятора та контролера.

До реалізації транспортних інфраструктурних проєктів шляхом ДПП у національній авіаційній галузі слід

підходити диференційно, враховуючи рівень привабливості підприємства для інвесторів, а саме: наявність проблем фінансування інвестиційних потреб аеропорту, його фінансово-економічний стан, якість управління діяльністю підприємства, стан аеропортової інфраструктури, обсяги перевезення пасажирів і вантажів тощо.

Міжнародний досвід свідчить про те, що механізми ДПП у сфері авіаційного транспорту успішно впроваджені у Сполученому Королівстві, Австрії, Чехії, Грузії, Туреччині, Японії, Чилі, Бразилії, Греції та інших країнах. Серед усіх форм партнерства державних і приватних компаній у сфері транспортної інфраструктури домінують концесії [6], при цьому більш ніж 40% усіх концесійних аеропортів світу знаходяться на території Європи.

Дослідження практики господарювання країн ЄС у сфері авіаційних перевезень свідчить, що спочатку аеропорти управлялися державними органами на всіх рівнях. Сьогодні більшість країн перейшла на модель управління ДПП, зберігаючи контрольний пакет акцій за державою, і тільки деякі країни, наприклад Сполучене Королівство, Чехія, наважилися передати частину аеропортів приватним інвесторам.

Ураховуючи успішний зарубіжний досвід упровадження системи концесійних відносин за умови ДПП, на нашу думку, раціонально використовувати кошти приватних інвесторів під час фінансування масштабних проєктів розвитку авіаційної інфраструктури України з часткою 40–45%. Це сприятиме забезпеченню швидкого та сталого розвитку національної авіаційної галузі в довгостроковій перспективі та дасть змогу аеропортам вийти на якісно новий світовий рівень розвитку та конкурентоспроможності.

Висновки. Динаміка обсягів авіаційних перевезень в Україні демонструє стійке зростання (за винятком кризових 2014–2016 рр.). Так, за останні три роки відбулося збільшення кількості пасажирів, котрі скористалися послугами українських авіакомпаній, на 29,8% та становило 13 705,8 тис осіб.

Між тим невирішеною залишається низка проблем української авіаційної галузі: зношеність основних фондів, відсутність ефективного управління, досвіду, державних програм підтримки розвитку авіаційного транспорту та систем, хронічна недостатність фінансування, нестача кваліфікованих кадрів, зменшення кількості діючих аеропортів, застарілий парк повітряних суден, низька якість авіасполучення (авіаційної інфраструктури), невідповідність рівня якості послуг міжнародним стандартам та ін.

Треба зазначити, що нині, у часи перманентної кризи та невизначеності, держава не в змозі самостійно фінансувати розвиток такої фінансово затратної галузі, як авіаційна.

Ураховуючи зазначені проблеми, сьогодні вкрай необхідно створити національну концепцію розвитку авіаційної галузі України на основі державно-приватного партнерства зі збереженням основних управлінських функцій за державними органами на національному, регіональному і місцевому рівнях.

Список використаних джерел:

1. Собкевич О.В., Михайличенко К.М. Щодо удосконалення механізмів державного регулювання ринку авіаційних перевезень в умовах інтеграції України до ЄС : аналітична записка. *Офіційний сайт Національного інституту стратегічних досліджень*. URL : <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/ekonomika/schodo-udokonalennya-mekhanizmiv-derzhavnogo-regulyuvannya-rinku> (дата звернення: 06.01.2020).
2. Офіційний сайт Державної авіаційної служби України. URL : <https://avia.gov.ua> (дата звернення: 06.01.2020).
3. Рейтинг інфраструктури України: динаміка за семь лет. Інфографіка. *Офіційний сайт Центра транспортних стратегій*. URL : https://cfts.org.ua/infographics/rejting_infrastruktury_ukrainy_dinamika_za_7 лет (дата звернення: 13.06.2020).
4. Саркісова О.М., Токар А.Ф. Аналіз діяльності по здійсненню авіаційних перевезень в Україні. *Наукові праці Кіровоградського національного технічного університету. Економічні науки*. 2018. Вип. 33. С. 236–242.

5. Національна стратегія Drive Ukraine 2030. Міністерство інфраструктури України. URL : <https://mtu.gov.ua/files/projects/str.html> (дата звернення: 10.01.2020).
6. Попович О.В., Гесць І.О. Оцінка світового досвіду застосування державно-приватного партнерства в авіаційній галузі. *Проблеми підвищення ефективності інфраструктури*. 2011. Вип. 32. URL : <http://jrn1.nau.edu.ua/index.php/PPEI/article/view/393> (дата звернення: 10.01.2020).

References:

1. Sobkevych O.V., Mykhajlychenko K.M. (2014) Shchodo udoskonalennia mekhanizmiv derzhavnogo rehulivannia rynku aviatsiinykh perevezhen v umovakh intehratsii Ukrainy do European Union. Analitichna zapyska [Concerning the improvement of the mechanisms of state regulation of the air transport market in the conditions of Ukraine's integration into the EU. Analytical note]. Ofitsiinyi sait Natsionalnoho instytutu stratehichnykh doslidzhen [The official website of the National Institute for Strategic Studies]. Available at: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/ekonomika/schodo-udoskonalennya-mekhanizmiv-derzhavnogo-regulivannya-rinku>.
2. Ofitsiinyi sait Derzhavnoi aviatsiinoi sluzhby Ukrainy [The official website of the State aviation administration of Ukraine]. Available at: <https://avia.gov.ua> (accessed 06.01.2020).
3. Reyting infrastruktury Ukrainy: dinamika za 7 let. Infografika [Infrastructure rating of Ukraine: dynamics for 7 years. Infographics]. Ofitsial'nyy sayt Tsentra transportnykh strategiy [The official website of Centre for transport strategies]. Available at: https://cfts.org.ua/infographics/rejting_infrastruktury_ukrainy_dinamika_za_7_let (accessed 13.06.2020).
4. Sarkisova O.M., Tokar A.F. (2018) Analiz diialnosti po zdiisnenniu aviatsiinykh perevezhen v Ukraini [Analysis of air transportation activity in Ukraine]. *Naukovi pratsi Kirovohradskoho natsionalnoho tekhnichnoho universytetu. Ekonomichni nauky [Central Ukrainian scientific bulletin. Economic sciences]*, vol. 33, pp. 236-242.
5. Natsionalna stratehiia «Drive Ukraine 2030» [The National strategy «Drive Ukraine 2030»]. *Ministerstvo infrastruktury Ukrainy [Ministry of Infrastructure of Ukraine]*. Available at: <https://mtu.gov.ua/files/projects/str.html> (accessed 10.01.2020).
6. Popovych O.V., Heiets I.O. (2011) Otsinka svitovoho dosvidu zastosuvannia derzhavno-pryvatnoho partnerstva v aviatsiinii haluzi [Assessment of world experience in the application of public-private partnerships in the aviation industry]. *Problemy pidvyshchennia efektyvnosti infrastruktury [Problems of improving the efficiency of infrastructure]*, vol. 32. Available at: <http://jrn1.nau.edu.ua/index.php/PPEI/article/view/393> (accessed 10.01.2020).

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ, ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ АВИАЦИОННОЙ ОТРАСЛИ УКРАИНЫ

Аннотация. В работе представлены результаты анализа современного состояния, проблем и перспектив развития национальной авиационной отрасли. Определено, что авиационная отрасль Украины обладает значительным потенциалом развития, между тем требует немедленного системного и масштабного реформирования, что, в свою очередь, будет способствовать повышению ее конкурентоспособности не только на национальном, но и на мировом уровне за счет модернизации, реконструкции, восстановления и строительства современной высокотехнологичной авиационной инфраструктуры в соответствии с мировыми стандартами качества. Одним из инструментов реализации процесса системного реформирования должно стать применение механизма государственно-частного партнерства, что даст толчок для привлечения необходимых объемов финансирования инновационно-инвестиционных проектов по развитию авиационной инфраструктуры и будет способствовать повышению эффективности ее деятельности.

Ключевые слова: авиационная отрасль, авиаперевозки, авиакомпания, государственно-частное партнерство, инновационное развитие, воздушное судно, частный капитал, конкурентоспособность.

CURRENT STATE, PROBLEMS AND PROSPECTS FOR INNOVATIVE DEVELOPMENT OF THE AVIATION INDUSTRY OF UKRAINE

Summary. The paper presents the results of the analysis of the current state, problems and prospects of the national aviation industry development in the conditions of a difficult military-political and economic situation. At present, the development of domestic civil aviation is one of the strategic directions, since Ukraine is the largest country in Europe with a favorable geographical position, being a connecting link on the Eurasian routes, and claims to be an international transit hub, which is of particular relevance on the eve of the signing and implementation of bilateral and multilateral agreements on air traffic and joint aviation space («open sky»). The article presents statistics for the last three years, which demonstrate the main trends in this industry. The systemic problems of the aviation industry, that do not allow airports to acquire great significance for the state economy and become competitive participants in the regional aviation services market, were identified. It was determined that the aviation industry of Ukraine had significant development potential. Meanwhile, it requires immediate systemic and large-scale reform, which, in turn, will contribute to increasing its competitiveness not only at the national but also at the global level due to the modernization, reconstruction, restoration and construction of a modern high-tech aviation infrastructure in accordance with international quality standards. One of the methods for implementing the systemic reform process should be the use of a public-private partnership, which will give an impetus to attract the necessary funding for innovation and investment projects for the development of aviation infrastructure and will increase its efficiency. The paper substantiates the need for a differentiated approach to choosing the most optimal form of public-private partnership depending on the investment performance of airports, taking into account the interests of both the state and private companies, which will improve the aviation industry of Ukraine and achieve sustainable growth and development of its potential.

Key words: aviation industry, air transportation, airline, public-private partnership, innovative development, aircraft, private capital, competitiveness.