

В. С. ВЕЛЬЦЕН

здобувач кафедри господарського права
Національного юридичного університету
імені Ярослава Мудрого, Харків
e-mail: velcen-valentina@rambler.ru



**ПРОБЛЕМИ ЗАСТОСУВАННЯ
ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА У СФЕРІ
ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

Стаття присвячена висвітленню ключової ролі застосування державно-приватного партнерства в авіаційній галузі, зокрема в діяльності аеропортів України. Розглянуто механізми державно-приватного співробітництва у сфері авіаційних перевезень та в авіаційній інфраструктурі, напрями розвитку вітчизняних авіаперевезень, процеси лібералізації повітряного простору.

Ключові слова: державно-приватне партнерство, інвестиційні ресурси, міжнародний аеропорт «Харків», хаб, інфраструктура авіаційного транспорту.

JEL Classification: 040.

Постановка проблеми. На сучасному етапі розвитку світ переживає глибоку кризу, пов'язану із втратою єдиної загальнолюдської перспективи внаслідок загострення економічних, соціальних та інших проблем у глобальному масштабі. Метою статті є активізація в життя механізмів державно-приватного співробітництва у сфері авіаційних перевезень та авіаційної інфраструктури.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблема розвитку державно-приватного партнерства у сфері економіки в цілому та зокрема у сфері повітряних перевезень, конкурентоспроможність вітчизняних авіаперевізників на міжнародному ринку повітряних перевезень була у центрі уваги багатьох дослідників. Окремі аспекти її вирішення знайшли своє відображення в таких роботах, як О. В. Тофанюк, І. Г. Чалий, В. Д. Бордунова,

Д. О. Бугайло, В. С. Грязнова, І. А. Діковська, О. В. Попович, Н. О. Полянська, І. М. Сараєва, М. Ю. Авксентьєв, Є. М. Сич, Ю. С. Вдовенко, Н. М. Бондар, В. М. Тихонова. Але невечірність теми залишає великий простір для подальшого наукового пошуку.

Формулювання цілей. Актуальність наукового дослідження пов'язана із необхідністю застосування державно-приватного партнерства в авіаційній галузі, зокрема в діяльності аеропортів України. Метою статті є всебічний розгляд, практичне запровадження в життя механізмів державно-приватного співробітництва у сфері авіаційних перевезень та авіаційної інфраструктури й вплив на розвиток повітряного перевезення в Україні та їх подальші певні напрями розвитку вітчизняних авіаперевезень та процесів лібералізації повітряного простору. Україна, знаходячись на географічно вигідній території з точки зору транзиту, розпоряджається значним повітряним простором. Зокрема, аеропорт «Харків» має дуже вигідне географічне розташування, що дозволяє йому у свою чергу зайняти позицію провідного міжнародного хабу. Механізм інвестиційного державно-приватного співробітництва передбачає, що держава є замовником послуг. Саме держава визначає умови такого співробітництва, створює можливості прийняття управлінських рішень для приватного сектору. Держава здійснює постійний моніторинг, при цьому об'єкт інвестування залишається у державній власності. Спільно розпочатий проект реалізується у конкурентному середовищі, що створює стимул для залучення нових капіталів для розвитку та модернізації об'єктів інфраструктури.

Виклад основного матеріалу. Всі процеси в економіці повинні мати чітко визначену сформовану економічну політику і розуміння, якими правовими засобами має бути реалізована. Визначено, що господарсько-правова політика держави, базуючись на положеннях конституційного економічного порядку, економічної політики держави та наукової господарсько-правової доктрини і зафіксована у змісті державних програм економічного розвитку як обов'язкова їх складова є певною чітко сформованою позицією держави щодо напрямів та змісту подальшого розвитку господарського господарства. Дослідження практики господарювання як економічно розвинених країн, так й країн, що розвиваються, свідчить про зростання активності застосування різних форм партнерства держави та приватного бізнесу у різноманітних галузях. Слід зазначити, що сьогодні серед науковців не існує єдиного погляду на сутність державно-приватного партнерства. Так, одні спеціалісти розглядають державно-приватне партнерство як форму непрямой приватизації, насамперед через те, що досвід країн з розвинутими ринковими відносинами часто свідчать про перерозподіл повноважень між державою та приватним бізнесом з передачею останньому широких повноважень, пов'язаних з воло-

дінням, експлуатацією, будівництвом та фінансуванням об'єктів суспільного значення. Інші науковці вбачають у державно-приватному партнерстві особливу, повноцінну форму заміни приватизації державних об'єктів, яка дає змогу, з одного боку, реалізувати потенціал підприємницької ініціативи приватного капіталу, а з другого – зберегти контрольні функції держави у суспільно значущих секторах економіки. При цьому держава залишається власником об'єктів, залучаючи до вирішення багатьох завдань приватний капітал. Аналіз практики участі приватного бізнесу у транспортній галузі, що проводився за базою даних Світового банку, дав змогу виокремити чотири типи взаємодії приватного капіталу та держави у проектах державно-приватного партнерства: контракти підряду (на управління об'єктом та на оренду об'єкта); концесії (обслуговування, експлуатація та передача об'єкта (ROT); обслуговування, оренда та передача об'єкта (RLT); будівництво, обслуговування, експлуатація та передача об'єкта (BROT); нові проекти або проекти «з нуля» (будівництво, оренда та передача об'єкта (BLT); будівництво, експлуатація та передача об'єкта (BOT); будівництво, володіння та експлуатація об'єкта (BOO); приватне будівництво та експлуатація об'єкта; оренда об'єкта); продаж активів (повна та часткова приватизація).

Старт реконструювання аеропорту Харків почався 1 квітня 2008 р. після того, як компанія «Нью Системс АМ» (група DCH, президент – відомий український бізнесмен, генеральний інвестор і координатор підготовки Харкова до Євро-2012 Олександр Ярославський) виграла конкурс на оренду цілісного майнового комплексу харківського аеропорту.

Проект реконструкції включав будівництво нового терміналу, реконструкцію існуючого, будівництво нової злітно-посадкової смуги і капітальний ремонт перону, благоустрій привокзальної площі. Технологічна схема обслуговування пасажирів була розроблена відомою німецькою компанією Airport Research Center, яка має великий досвід проектування великих аеропортів Європи, а до українських нормативних вимог проект був адаптований харківською проектною організацією «Аркстоун». Також відбулась реконструкція готелю при Міжнародному аеропорту «Харків» і створення сучасного паркінгу. Фінансування проекту здійснювалось за рахунок засобів приватного інвестора – компанії «Нью Системс АМ» (група DCH) і засобів Державного бюджету України. Частка DCH – 508,8 млн грн (будівництво нового пасажирського терміналу, реставрація існуючого терміналу, реконструкція привокзальної площі і будівництво паркувальних місць, будівництво тимчасового реверсного терміналу, повна модернізація інфраструктури аеропорту, закупівля спецтранспорта). Частка держави – 1,42 млрд грн (будівництво нової ЗПС, перону і місць стоянок літаків, нової аварійно-рятувальної станції і авіадис-

петчерської вишки, заміна світлосигнальної системи і системи засобів посадки літаків). Тобто інструментом розвитку стало запровадження державно-приватного співробітництва та партнерства з метою концентрації ресурсів для змішаного фінансування розвитку авіаційної інфраструктури.

Планувалося, що після реконструкції Міжнародний аеропорт «Харків» стане першим аеропортом в Україні, де функціонуватиме суперсучасна система обробки багажу (продуктивність – 960 одиниць багажу/година для міжнародних рейсів і 600 одиниць багажу/година для внутрішніх рейсів) від світового лідера в цій області – компанії Vanderlande Industries. Відмітна особливість BHS – мобільність, яка припускає здатність до розширення, створення додаткових пунктів реєстрації, терміналів прибуття. Для чого у 2009 р. також був підписаний п'ятирічний контракт між компаніями «Нью Системс АМ» і провідним оператором ринку інформаційних і телекомунікаційних рішень для авіаіндустрії SITA на постачання і повну інтеграцію інформаційно-технологічних рішень у новому терміналі. Новий термінал мав бути обладнаний необхідною кількістю каналів пропуску пограничної і митної служб, контролю авіабезпеки, пристосуваннями для зручного пересування по терміналу осіб з обмеженими можливостями.

Однак початок гібридної неоголошеної війни мав негативний наслідок на подальшу реалізацію стратегії розвитку міжнародного аеропорту Харків, що спричинило, у свою чергу, падіння привабливості України для потенційних пасажирів унаслідок ведення бойових дій, складна соціально-політична ситуація в країні; економічну кризу, падіння купівельної спроможності населення на фоні більш успішного та динамічного розвитку аеропортів конкурентів. Проте міжнародний аеропорт «Харків» має й сильні сторони, зокрема вигідне географічне положення, можливе подальше скасування візового режиму з країнами Євросоюзу, відкладений попит на авіаперевезення, що має буде задоволений після стабілізації ситуації в країні, зміцнення позиції українських авіакомпаній, зокрема базової авіакомпанії, наявності можливості для розширення інфраструктури без суттєвих додаткових витрат та ін.

Тому необхідно відновити подальшу реалізацію стратегії в життя з метою отримання аеропортом «Харків» позиції розвинутого міжнародного абу, підвищення пасажиропотоку та вантажопотоку в Харківському регіоні, підвищення доходу. Основними факторами подальшої реалізації стратегії мають бути: 1) сильний базовий авіаперевізник, який слідує стратегії хабу; 2) гнучка система мотивації авіаперевізників, спрямована на розвиток нових напрямів, далекомагістральної програми, трансферних пасажиропотоків; 3) розвиток сфери неавіаційної діяльності; 4) забезпечення операційної ефективності насамперед при обслуговуванні трансферних пасажирів, забезпечуючи міні-

мальний час стиковки. Пріоритетними напрямками подальшого розвитку є співпраця з авіакомпаніями в частині стимулювання до відкриття нових напрямків польотів та збереження існуючих маршрутів з метою відновлення пасажиропотоку та збільшення частки трансферного пасажиропотоку; розвиток інфраструктури для обслуговування трансферних пасажирів; впровадження заходів з підвищення рівня обслуговування пасажирів, насамперед, щодо надання неавіаційних послуг; посилення заходів з підтримання рівня безпеки; зниження витрат (cost cutting), у тому числі зниження собівартості послуг; наближення до профілю успішних іноземних аеропортів без зростання боргового навантаження (застосування аутсосингу).

Упровадження прогресивних транспортних технологій передбачає впровадження схеми вантажоруху та пасажироруху на основі транспортної логістики з побудовою загальнодержавних і міжнародних логістичних систем, які дозволяють скоординувати рух матеріальних, інформаційних і фінансових потоків за принципами «від дверей до дверей» і «точно за терміном», що вимагає: створення мережі взаємопов'язаних логістичних центрів та мульти-модальних терміналів; створення правових засад здійснення змішаних (комбінованих) перевезень і взаємодії різних видів транспорту та інших структур, пов'язаних із пропуском потоків у транспортних вузлах; впровадження сучасних інформаційних технологій обміну даними, системи обміну торговою та транспортною документацією, електронного документообігу; впровадження навігаційних технологій, включаючи супутникові, засоби радіонавігації, ідентифікації місцезнаходження транспортних засобів на базі загальноєвропейської системи Галілео та ін.

Прикладами успішного запровадження механізмів державно-приватного партнерства у сфері авіаційного транспорту є такі країни: Велика Британія, Греція (більшість проектів вже працюють), Іспанія, Італія, Бельгія (проекти на стадії постачання обладнання), Австрія, Люксембург, Португалія, Франція, Німеччина (йдуть дискусії).

Інструментом сталого розвитку транспортної галузі є активна інвестиційна діяльність. Шляхи забезпечення інвестиційної діяльності: запровадження державно-приватного партнерства з метою концентрації ресурсів для змішаного фінансування розвитку авіаційної інфраструктури, запровадження механізмів довгострокового пільгового кредитування інвестицій.

Механізм державно-приватного партнерства вже був задіяний при реконструкції міжнародного аеропорту «Харків». У цьому випадку мала місце особлива форма за участю трьох сторін: держави, органів місцевого самоврядування (на боці публічної сторони) та приватного партнера. Наявність на боці публічної сторони двох суб'єктів, у свою чергу, ускладнює державно-

приватне партнерство та потребує більшого регулювання. Цей досвід використано на прикладі міжнародного аеропорту «Харків», але може бути використаний також і для реконструкції аеропортів й в інших містах України, наприклад у Вінниці, Черкасах, Херсоні.

В Україні вже зроблено перші кроки в бік реалізації такої форми партнерства шляхом прийняття таких законів, як Закон України «Про концесії» та Закон України «Про державно-приватне партнерство».

Закон України «Про державно-приватне партнерство» на сьогоднішній день не враховує особливості, що пов'язані об'єктами авіаційного транспорту. Тому цей базовий закон необхідно модернізувати та суттєво удосконалювати, а також на базі цього закону необхідно створити цілу низку спеціальних законів, що мають урегулювати відносини в окремих секторах економіки, в тому числі й в авіаційних перевезеннях.

Однак, на нашу думку, для врегулювання подібних відносин саме в сфері авіаційних перевезень необхідно також прийняти Закон України «Про концесії на будівництво, створення та експлуатацію майнових комплексів у сфері авіаційного транспорту», який би надав реальні можливості підвищення ефективності авіаційної галузі в цілому шляхом вивільнення значної кількості грошей місцевого бюджету за рахунок передачі суб'єктам підприємництва у концесію різноманітних об'єктів авіаційної галузі. У цьому Законі необхідно було б закріпити й механізм проведення тендерів, гарантії повернення капіталовкладень інвесторам, а також конкретний механізм розподілу ризиків між сторонами, створення стимулів для участі приватних інвесторів у концесійній діяльності та мотивації для ефективної реалізації проектів.

Висновки. Підсумовуючи все зазначене вище, слід ще раз наголосити на необхідності орієнтації на державно-приватному партнерстві в авіаційній галузі. Розвиток авіаційної техніки, підвищення категорійності аеропорту, а також збільшення пасажиропотоку і вантажопотоку спрямовують основні інвестиційні ресурси у такі напрями розвитку аеропортів: підвищення функціональності зліто-посадкових смуг; збільшення пропускної спроможності за рахунок створення нових терміналів обслуговування; модернізація інфраструктури аеропортів; вдосконалення системи управління аеропортів та ін. Для розвитку аеропортового господарства потрібні масштабні інвестиції, з довгостроковими строками їх повернення. За умови недостатності в державному бюджеті коштів для забезпечення простого і розширеного відтворення авіаційного виробництва, функціонування і розвитку авіаційної інфраструктури відповідно до міжнародних вимог світової спільноти, найбільш доцільним є впровадження системи концесійних відносин за умови державно-приватного партнерства: а) в цілому в аеропортовому комплексі як єдиній CONCE-

сії; б) в окремих сферах авіаційної діяльності як локальних концесіях – центрах взаємодії авіаперевізників, хендлінгах, підприємствах забезпечення авіатранспортного процесу, комерційних суб'єктах авіаційного й неавіаційного сервісу та ін.; в) концесії окремих спеціалізованих видів діяльності (tax free магазини, готелі, харчування, автостоянки та ін.). Таким чином, за допомогою реального впровадження механізмів державно-приватного партнерства в авіаційній галузі, аеропорт Харків, так й інші аеропорти України будуть мати змогу зайняти позицію провідних міжнародних хабів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Zadykhaylo D. V. The legal basis for the formation and implementation of economic policy. The manuscript. – Kharkiv, 2013. – P. 37.
2. European PPP Expertise Centre [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.eib.org/epec/>.
3. Schlitt R. Public-private partnerships for public infrastructure projects? – Objectives and experiences in Germany and Europe [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.eib.org/>.
4. Бондар Н. М. Світовий досвід державно-приватного партнерства у транспортній галузі [Електронний ресурс] / Н. М. Бондар // Ефект. економіка. – 2010. – № 6. – Режим доступу: <http://www.economy.nauka.com.ua>.
5. Артамонов А. Г. Мировая практика использования концессий и других форм государственно-частного партнерства для развития аэропортовой инфраструктуры / А. Г. Артамонов // Недвижимость и инвестиции. Правовое регулирование. – 2006. – № 1–2. – Режим доступу: http://dpr.ru/journal/journal_27_11.htm.
6. Опришко В. Ф. Міжнародне економічне право : підручник / В. Ф. Опришко. – Вид. друге, переробл. і допов. – К. : КНЕУ, 2003. – 311 с.
7. Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу : наказ М-ва інфраструктури України від 30.11.2012 № 735 // Офіц. вісн. України. – 2013. – № 4. – Ст. 1368.
8. Полянська Н. О. Потенціал аеропорту: економічний аспект стратегічного рішення / Н. О. Полянська // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури : зб. наук. пр. – К. : НАУ, 2008. – Вип. 17. – С. 53–62.
9. De Palma A. Towards a Principal-Agent Based Typology of Risks in Public-Private Partnerships. IMF Working Paper WP/09/177, International Monetary Fund [Електронний ресурс] / A. De Palma, L. Leruth, G. Prunier. – Режим доступу: <http://ideas.repec.org>.
10. Ареф'єва О. В. Сучасний стан та ключові загрози для розвитку підприємств авіаційної галузі в Україні / О. В. Ареф'єва, А. М. Штангрет // Формулювання ринк. відносин. – 2010. – № 1. – С. 163–166.

REFERENCES

1. Zadykhaylo D. V. (2013). The legal basis for the formation and implementation of economic policy. The manuscript. Kharkiv.

2. European PPP Expertise Centre. – Retrieved from: <http://www.eib.org/epec/>.
3. Schlitt R. (2003) Public-private partnerships for public infrastructure projects? – Objectives and experiences in Germany and Europe. – Retrieved from: <http://www.eib.org/>.
4. Bondar N. M. (2010). Svitovyi dosvid derzhavno-pryvatnoho partnerstva u transportnii haluzi. Efektyvna ekonomika. 6. – Retrieved from: <http://www.economy.nayka.com.ua>
5. Artamonov A. G. (2006). Mirovaya praktika ispolzovaniya kontsessiy i drugih form gosudarstvenno-chastnogo partnerstva dlya razvitiya aeroportnoy infrastrukturyi. Nedvizhimost i investitsii. Pravovoe regulirovanie. 1-2 – Retrieved from: http://dpr.ru/journal/journal_27_11.htm
6. Oprishko V. F. (2003). Mignarodne ekonomichne pravo: pidrychn. K. KNEU.
7. Pro zatverdzhennia Pravyl povitrianykh perevezen pasazhyriv i bahazhu: Nakaz Ministerstva infrastrukturyi Ukraini vid 30.11.2012 № 735. Ofizijniy visnik Ukraini. 2013.4. 136
8. Polianska N. O. (2008). Potentsial aeroportu: ekonomichniy aspekt stratehichnoho rishennia. Problemy pidvyshchennia efektyvnosti infrastruktury. Zb. nauk. prats: Vypusk 17. K.: NAU.
9. De Palma A., Leruth L., Prunier G. Towards a Principal-Agent Based Typology of Risks in Public-Private Partnerships. IMF Working Paper WP/09/177, International Monetary Fund. – Retrieved from: <http://ideas.repec.org>.
10. Arefieva O. V., Shtanhret A. M. (2010). Suchasnyi stan ta kliuchovi zahrozy dlia rozvytku pidpriumstv aviatsiinoi haluzi v Ukraini. Formuliuвання rynkovykh vidnosyn. 1.

Стаття надійшла до редакції 07.10.2016.

В. С. ВЕЛЬЦЕН

соискатель кафедры хозяйственного права Национального юридического университета имени Ярослава Мудрого, Харьков

ПРОБЛЕМЫ ПРИМЕНЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННЫХ ПЕРЕВОЗОК

Статья посвящена рассмотрению ключевой роли применения государственно-частного партнерства в авиационной отрасли, в частности в деятельности аэропортов Украины. Рассмотрены механизмы государственно-частного сотрудничества в сфере авиационных перевозок и авиационной инфраструктуре, направления развития отечественных авиаперевозок, процессы либерализации воздушного пространства.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, инвестиционные ресурсы, международный аэропорт «Харьков», хаб, инфраструктура авиационного транспорта.

V. S. VELTSEN

PhD. Student of the Economic Law Department, Yaroslav Mudryi National Law, Kharkiv

APPLICATION OF THE PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP IN THE SPHERE OF AIR TRANSPORTATION

Problem setting of my article is connected with economical activity in the field of air transport. The purpose of this article is to increase the life of the mechanisms of public-private cooperation in the field of air transport and aviation infrastructure.

Recent research and publications analysis. The question of the air transportations development, public-private cooperation in the field of air transport and aviation infrastructure involved the attention of a lot scientist. Most contributions were made time to time. Among them are Tofanyuk A. V., Chaly, I. G., V. D. Bordunova, Bugalo D. A., Gryaznov, V. S., Dmowska I. A., Popovich, A. V., Polyanskaya N. A. Sarajevo I. M., Avksentev M. Y., Sich E. M., Vdovenko U. S., Bondar N. M, Tikhonov V. M. But this area of research approach is unknown enough. But at the same time the most problems haven't been studied properly so far. This is due to high complexity of this subject.

Paper objective. Relevance of the research related to the need to use public-private partnerships in the aviation industry, including airports of Ukraine. The article is a comprehensive review of the practical enforcement of mechanisms for public-private cooperation in the field of air transportation and aviation infrastructure and impact on the development of air transportation in Ukraine and further their respective fields of domestic air services and processes of liberalization of airspace.

Paper main body. A study of management practices both developed and developing, shows the growth activity of the various forms of partnership between the state and private businesses in various industries. It should be noted that today among scientists there is no single view of the nature of a public-private partnership. Thus, some experts consider public-private partnerships as a form of indirect privatization, primarily because the experience of countries with developed market relations often indicate a redistribution of powers between the state and private business with the transfer of the latest wide powers of ownership, operation, construction and financing of public importance. Other scholars see in public-private partnership special, complete replacement form of privatization of public facilities, which allows, on the one hand – the potential of entrepreneurial initiative of private capital, and on the other – to keep control functions of the state in socially important sectors. The state remains the owner of the facility, involving solve many problems of private capital. Analysis of private sector participation in the transport sector, conducted by the World Bank database, made it possible to distinguish four types of interaction between the state and private capital in projects of public-private partnership: contract award (for site management and for the rental of the facility) – concession (maintenance, operation and transfer facility (ROT); maintenance, lease and transfer facility (RLT); construc-

tion, maintenance, operation and transfer facility (BROT); new projects or projects «from scratch» (build, lease and transfer facility (BLT); construction, operation and transfer facility (BOT); construction, ownership and operation of the facility (BOO); private construction and operation of the facility; rental facility) – asset sales (complete and partial privatization). In particular, the Kharkiv airport has a very advantageous geographical location, which allows him in turn to take its position as a leading international hub. The investment methods of public-private cooperation stimulates that the state is the customer services. It is the state that determines the conditions of such cooperation, creates the possibility of making management decisions for the private sector. The state conducts regular monitoring, while the investment remains in state ownership. Jointly developed the project is being implemented in a competitive environment that creates an incentive to attract new capital for development and modernization of this infrastructure.

Conclusions of the research. Summing up, it is necessary to lead the public-private cooperation in the field of the aviation industry, including airports of Ukraine. The development of aviation technology, improving the categorization of the airport and increase passenger and cargo flows direct investment main resources in such directions of development of airports: the functionality of flight strips; the increase in throughput due to the creation of new terminals maintenance; upgrading of airport infrastructure; improvement of management of airports, etc., For the development of airport economy requires large-scale investments with long-term timing of their return.

Short Abstract for an article

Abstract. The article is devoted to the key role of public-private partnership in the aviation industry, particularly in airports of Ukraine. The purpose of this article is a comprehensive review of the practical implementation of methods of public-private cooperation in the field of air transport and aviation infrastructure and its influence on the development of air transportation in Ukraine and their subsequent certain directions of development of domestic aviation and liberalization of airspace. Ukraine, being at a geographically favorable site, in terms of transit, owns a significant air space. Further development of the liberalization process, the implementation of public-private partnership in the aviation industry will impact not only on the development authority of the domestic airlines, but also on the development and prosperity of Ukraine as a whole. The author considers the necessity of introduction of public-private partnerships.

Key words: public-private partnerships, investment funds, international airport «Kharkiv», hub, infrastructure of air transport.