

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ ЮРИДИЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
імені ЯРОСЛАВА МУДРОГО**

ПУЗІКОВА ВАЛЕНТИНА СЕРГІЇВНА

УДК 346.5

**ГОСПОДАРСЬКО-ПРАВОВИЙ МЕХАНІЗМ РОЗВИТКУ
ОБ'ЄКТІВ ІНФРАСТРУКТУРИ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ
В УКРАЇНІ**

12.00.04 «Господарське право; господарсько-процесуальне право»

АВТОРЕФЕРАТ
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата юридичних наук

Харків-2021

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана на кафедрі господарського права Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого, Міністерство освіти і науки України.

Науковий керівник: кандидат юридичних наук, доцент **Бойчук Роман Петрович**, Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого, доцент кафедри господарського права.

Офіційні опоненти:

– доктор юридичних наук, професор **Подцерковний Олег Петрович**, Національний університет “Одеська юридична академія”, завідувач кафедри господарського права та процесу, член-кореспондент Національної академії правових наук України;

– кандидат юридичних наук, доцент **Матвєєва Анастасія Володимирівна**, Національний аерокосмічний університет імені М.Є.Жуковського «Харківський авіаційний інститут», доцент кафедри права (702).

Захист відбудеться 14 квітня 2021 року о 10.00 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 64.086.04 у Національному юридичному університеті імені Ярослава Мудрого за адресою: 61024, м. Харків, вул. Пушкінська, 77.

З дисертацією можна ознайомитися у бібліотеці Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого за адресою: 61024, м. Харків, вул. Пушкінська, 84 А.

Автореферат розіслано 11 березня 2021 року.

**Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради**

О.Р.Дашковська

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Обґрунтування вибору теми дослідження. Авіаційний транспорт є однією з галузей, що досить динамічно розвивається та використовує інноваційні знання. Україна на ринку авіатransпортних послуг має вигідне геополітичне розташування серед країн Східної Європи щодо транзиту між заходом та сходом, а також потенційну зможу заснувати на своїй території високотехнологічний пересадковий вузол (хаб) міжнародного значення.

Слід зазначити, що авіаційний сектор національної економіки не отримав систематизованого спеціального законодавства, чинні законодавчо-нормативні документи державного програмування не можуть відігравати роль комплексних засад правової політики держави у сфері авіаційних перевезень через свою безсистемність, фрагментарність та поверхневність.

Зусилля мають бути спрямовані на вдосконалення правового режиму інвестування, підвищення ефективності інвестицій, зокрема в авіаційний транспорт та його інфраструктуру, створення цілісного господарсько-правового механізму саме інноваційного інвестування у сферу національної авіації.

Українські вчені, такі як Загорулько В. М., Кам'янецька О. В., Косарев О. Й., Кулаєв Ю. Ф., Кулик В. А., Матвеев В. В., Ложачевська О. М., Полянська Н. Є., Рибак О. М., Сич Є. М. та інші науковці займалися питаннями удосконалення діяльності аеропортів та співробітництва держави і приватного бізнесу в розвитку авіаційного транспорту України.

Також базою дослідження є фундаментальні положення про кластери й моделі кластерного господарювання, яким присвячені роботи видатних науковців, таких як Бергмана Е., Войнаренка М. П., Герасимчука М. С., Гойко А. Ф., Єфімової О. В., Енрайта М., Кнорринга В. І., Мінгальної Ж., Онищенко О. В., Оскольського В. В., Плавшуди К. В., Паламарчука О. М., Портера М., Лойко В., Соколенка С. І., Розенфельда С., Фаррела Г., Федоренко В. Г., Фезера Е., Фількевича І. А. Цим питанням також присвячені наукові праці вітчизняних та зарубіжних учених та економістів у сфері інноваційного та стратегічного управління.

Однак раніше комплексних досліджень з питань господарсько-правового механізму розвитку об'єктів інфраструктури авіаційних перевезень в Україні не проводилось, чітко не сформовано механізму взаємодії суб'єктів авіаційного транспорту щодо інноваційної

діяльності, алгоритму впровадження та здійснення державно-приватного партнерства з метою створення цілісного майнового комплексу та зонального авіаційного кластера з ядром аеропорт.

Зв'язок роботи з науковими програмами, темами, планами. Дослідження відповідає основним завданням і напрямкам Концепції Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року від 30.10.2013 р. № 944, Концепції розвитку системи регулювання авіаційної діяльності від 14.04.2004 р. № 234-р, у сфері створення та використання малих повітряних суден. Напрямок дисертаційного дослідження обрано згідно з напрямками науково-дослідних робіт кафедри господарського права Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого в межах комплексної цільової програми «Правове забезпечення і реалізація політики держави на пріоритетних напрямках економічного розвитку та у сфері екологічної безпеки» (номер державної реєстрації 0111U999962).

Тему дисертації затверджено вченою радою Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого (протокол № 5 від 25 грудня 2015 року).

Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційної роботи є отримання нових результатів у вигляді наукових висновків щодо господарсько-правового механізму розвитку об'єктів інфраструктури авіаційних перевезень в Україні, виявлення проблем, що виникають в процесі його застосування (реалізації) та розробка науково - обґрунтованих підходів щодо можливих шляхів їх подолання.

Реалізація поставленої мети передбачає виконання таких конкретних завдань:

- визначення правової характеристики об'єктів інфраструктури авіаційних перевезень в Україні;

- визначення правового статусу аеропорту, розгляд аеропорту з позиції дуалістичного підходу – як об'єкта правовідносин та як суб'єкта господарської діяльності;

- визначення особливостей капітального будівництва об'єктів інфраструктури авіаційних перевезень;

- з'ясування стану кластеризації та ефективності кластерних структур як у національній, так і у світовій практиці;

- визначення видів взаємодії держави та приватного капіталу;

- розкриття інжинірингу та реінжинірингу як механізму підвищення конкурентоспроможності аеропорту;

- встановлення перспектив реалізації державно-приватного партнерства управління авіаційним ядром економічного транспортно-

логістичного кластера на прикладі Міжнародного аеропорту «Харків».

Об'єктом дослідження є суспільні відносини, які виникають у процесі функціонування інфраструктури авіаційних перевезень в Україні.

Предметом дослідження є господарсько-правовий механізм розвитку функціонування об'єктів інфраструктури авіаційних перевезень в Україні.

Методи дослідження. Беручи до уваги складність проблеми дослідження, в цій роботі застосовуються спеціальні та загальнонаукові методи дослідження, а саме: теоретичного і практичного моделювання, спостереження, формально-логічного узагальнення правових явищ.

Також використовуються традиційні методи: діалектичний метод соціального пізнання, що включає право, формальну логіку, структуру систем, метод економічної верифікації порівняльного права та економічне рішення, експертний метод. Дослідження дисертації та використані когнітивні наукові методи базуються на діалектичному розумінні правової дійсності. Різноманітність методології забезпечує надійність результатів дослідження. Висновки та рекомендації ґрунтуються на вимогах офіційної логіки та враховують визначеність, послідовність, обґрунтованість в рамках концептуальних інструментів юридичної науки. За допомогою методів логічної семантики виражаються та поглиблюються концептуальні засоби, що використовуються у дослідженні.

Наукова новизна одержаних результатів. Наукові результати, що визначають новизну, полягають у такому:

уперше:

– розроблено господарсько-правовий механізм забезпечення розвитку об'єктів інфраструктури авіаційних перевезень в Україні з урахуванням сучасного стану економіки країни на підставі створення та функціонування економічного транспортно-логістичного кластера з ядром аеропорт, що являє собою сукупність елементів та взаємозалежностей інноваційних, інвестиційних та інформаційних потоків між державою, авіатранспортними підприємствами, інвесторами та власниками інноваційних ресурсів та об'єднує суб'єктів господарювання відповідного транспортного технологічного ланцюга, які утворюють у взаємодії цілісний об'єкт організаційно-господарського регулювання;

– запропоновано проект Наукової концепції господарсько-правового регулювання розвитку об'єктів інфраструктури авіаційних перевезень в Україні, яка має сприяти формуванню бази нормативно-

правового регулювання функціонування мережі аеропортів шляхом утворення економічних транспортно-логістичних кластерів з ядром аеропорт;

– поняття «аеропорт» розглянуто «з позиції ядра кластера» як самостійного суб'єкта господарських правовідносин, господарської організації – юридичної особи, що здійснює аеропортову діяльність, володіє комплексом споруд, який призначений для приймання, відправлення повітряних суден, обслуговування повітряних перевезень, проведення робіт з технічного обслуговування і має для таких цілей аеродром, аеровокзал, інші наземні споруди та необхідне обладнання та забезпечує публічні й приватні інтереси у сфері авіаційних перевезень, отримуючи прибуток та досягаючи соціальних та екологічних потреб, зумовлює виникнення відповідних господарських відносин у системі учасників кластера. Засобами досягнення забезпечення публічних та приватних інтересів є певні види державного регулювання та державного управління.

Особливий правовий статус аеропортів потребує прийняття Закону України «Про аеропорти», у якому слід передбачити регулювання правових, економічних, організаційних та соціальних засад забезпечення функціонування об'єктів інфраструктури авіаційних перевезень та системою учасників кластеру; інноваційно-інвестиційні форми капітального будівництва, створення та експлуатацію аеропортових, майнових комплексів;

– запропоноване визначення поняття економічного транспортно-логістичного кластера як локалізованого на певній території територіально-галузевого об'єднання суб'єктів господарювання відповідного транспортного технологічного ланцюга, які утворюють у взаємодії цілісний об'єкт організаційно-господарського державного макроекономічного регулювання, що спеціалізуються на мультимодальних транспортно-логістичних послугах, та інших «сервісних» організацій, які взаємодіють з ними, що активно співпрацюють з органами місцевої та державної влади на підставі дотримання принципу економічної конкуренції та виконання інших вимог антимонопольного законодавства;

– систематизовано суб'єкти економічного транспортно-логістичного кластера. Крім ядра у вигляді аеропорту, цей кластер складається з обов'язкових – інституційно утворюваних – учасників, що зумовлюють існування самого ядра, та додаткових (факультативних) учасників. Поняття економічного кластера передбачає, що договірні відносини між окремими його учасниками мають сталий та

довгостроковий характер. Обґрунтовано можливість передачі обов'язковими учасниками частини своїх повноважень іншим суб'єктам господарювання на основі аутсорсингу;

– визначено, що економічний транспортно-логістичний кластер належить до природних монополій, де обмежується конкуренція. Обґрунтовано необхідність внести зміни до Закону України «Про природні монополії» та визначити засади координації конкурентної поведінки суб'єктів господарювання, що увійдуть до кластеру;

– запропоновано авторське визначення поняття реінжинірингу як правової категорії оптимізації процесів авіатранспортної діяльності при вантажних і пасажирських перевезеннях, орієнтованих на потреби громадськості та бізнесу зони тяжіння аеропорту, що забезпечить підвищення конкурентоспроможності суб'єктів діяльності як повноправних членів бізнес-середовища територіального кластера;

удосконалено:

– категорію «капітальне будівництво об'єктів інфраструктури авіаційних перевезень», під яким запропоновано розуміти комплексний процес проведення проектно-вишукувальних та науково-дослідних, будівельних і монтажних робіт, виробництво будівельних матеріалів і надання транспортних послуг, який вимагатиме створення з позицій нормативно-правового регулювання ієрархічної сукупності державних програм капітального будівництва, основною з яких має стати Державна програма розвитку капітального будівництва аеропортів в Україні;

– додаткові ознаки державно-приватного партнерства, такі як організаційно-майновий характер, спрямований на реалізацію проекту саме пріоритетного публічного значення, спеціальний суб'єктний склад, при чому приватний партнер визначається на конкурсних засадах, пріоритетні сфери для залучення інвестицій на загальнодержавному та (або) регіональному рівнях, заходи стимулювання приватного партнера до здійснення інвестицій, опосередкована присутність у договірних відносинах третьої особи, наділеної низкою повноважень з питань ДПП;

– набули подальшого розвитку:

– положення щодо необхідності вилучення з переліку об'єктів передачі у приватну власність стратегічних об'єктів аеропорту, таких як злітно-посадкова смуга тощо. У зв'язку з цим запропоновано внести доповнення до положення ч. 1 ст. 4 Закону України «Про державно-приватне партнерство» (сфери застосування державно-приватного партнерства) прямою вказівкою на можливість реалізації партнерства щодо інфраструктурного забезпечення авіаційних перевезень та викласти у такій редакції: «1. Державно-приватне партнерство

застосовується в таких сферах: ...інфраструктурного забезпечення авіаційних перевезень. Державно-приватне партнерство має переваги, оскільки необхідність інноваційного розвитку аеропорту зумовлює об'єднання можливостей сучасності та ринкових відносин;

– обґрунтування договору оренди державного, комунального майна як форми опосередкування державно-приватного партнерства, що містить основні та додаткові ознаки;

– дослідження поняття аеропорту з позиції дуалістичного підходу (з одного боку – як суб'єкта господарських правовідносин, а з іншого – як об'єкта таких правовідносин);

– визначення об'єкта інфраструктури авіаційних перевезень як елемента виробничо-технологічного комплексу (будівлі, споруди, пристрої, транспортні засоби тощо), що перебуває в державній, комунальній або приватній власності, на підставі використання якого надаються авіаційні послуги або тісно пов'язані з ними в інтересах споживачів.

Ступінь обґрунтованості та достовірності наукових положень, висновків і рекомендацій, сформульованих у дисертації. Положення, висновки і рекомендації, що містяться в дисертації, достатньо аргументовані, науково обґрунтовані та достовірні.

Емпіричну базу дослідження склали результати досліджень публікацій міжнародних організацій (ІСАО, ІАТА, Міжнародної Ради аеропортів, Світового банку), офіційних вітчизняних офіційних джерел (Державіаслужби України, Держкомстата України) та статистичні спостереження, отримані під час роботи в Міжнародних авіалініях України.

Теоретичною основою дисертаційної роботи стали дослідження таких науковців: Бобкової А.Г., Вінник О.М., Єфремової К.В., Задихайла Д.В., Мамутова В.К., Мілаш В.С., Подцерковного О.П., Плавшуди К.В., Шаповалової О.В., Швидкої Т.І., Щербини В.С., Устименка В.А.; наукові праці на інвестиційно-інноваційну тематику Атаманової Ю.Є., Давидюка О.М., Кухара В.І., Кудрявцевої В.В.; присвячені аутсорсингу роботи Косінової К.С., Шкоди Т.Н.; на тематику оренди майна як форми державно-приватного партнерства робота Шликова Д.В.

Практичне значення одержаних результатів. Значення одержаних результатів полягає в тому, що розроблені в ході дослідження наукові положення і пропозиції можуть бути використані в нормотворчій діяльності держави – в процесі удосконалення господарського законодавства, а також – при удосконаленні

методологічних засад формування документів, присвячених забезпеченню функціонування авіаційного транспорту та кластерів з ядром аеропорт, а також складанні відповідних програмних документів її органами щодо економічного розвитку, а також в навчально-методичній роботі, при підготовці наукових і навчальних видань, підручників, навчальних програм курсу «Господарське право України» тощо.

Практичне значення одержаних результатів дисертаційного дослідження полягає в тому, що основні положення дисертації буде запропоновано до адаптації в діяльності авіатранспортних підприємств України, доведено до рівня методичних, що дає можливість більш обґрунтовано здійснювати розвиток авіаційного транспорту в Україні; також вони можуть бути покладені в основу внесення змін та доповнень до законодавства України та в процесі розроблення нових нормативних актів.

Апробація результатів дисертаційного дослідження відбулася під час їх слухань й обговорення на засіданні міжвідомчого кафедрального семінару (протокол № 02 від 30 вересня 2020 року), також на трьох наукових міжнародних, університетських науково-практичних конференціях, а саме на: Всеукраїнській науковій конференції молодих вчених «Юридична осінь», 2016 (м. Харків, 15 листопада 2016 року); міжнародній науковій конференції «Вісімнадцяті осінні читання» (м. Хмельницький, 25 жовтня 2019 року), міжнародній науковій конференції «Реформування національного та міжнародного права: перспективи та пріоритети» (м. Одеса, 8–9 листопада 2019 року).

Структура дисертації. Дисертаційне дослідження складається зі вступу, трьох розділів, висновку до кожного розділу, загального висновку, списку використаних літературних джерел, що містить назву, 4-х додатків. Основний обсяг дисертації викладений на 169 сторінках. Робота містить 6 таблиць.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У **вступі** обґрунтовується актуальність теми дисертаційного дослідження, визначається мета та завдання дослідження, його об'єкт і предмет, методи дослідження, формулюється наукова новизна роботи, з'ясовується практичне значення основних положень дисертації й одержаних висновків, зазначається ступінь апробації результатів дослідження, наявність публікацій за темою дисертації та структура роботи.

У **Розділі 1«Економіко-правова характеристика господарської діяльності в сфері авіаційних перевезень в Україні»** досліджено сучасний стан авіаційних перевезень в Україні, правову характеристика об'єктів інфраструктури авіаційних перевезень в Україні, забезпечення діяльності авіаційного транспорту, авіаційних перевезень, поняття аеропорту як цілісного майнового комплексу.

У *підрозділі 1.1 «Сучасний стан ринку авіаційних перевезень в Україні»* наголошено, що український ринок авіаційних перевезень далекий до насичення, проте має великий потенціал розвитку, який можливий за досягнення суттєвої лібералізації з одночасним залученням приватного капіталу та забезпеченням державного контролю за стратегічною галуззю.

Підрозділ 1.2 «Правова характеристика об'єктів інфраструктури авіаційних перевезень в Україні» присвячено питанням правових відносин у сфері здійснення авіаційних перевезень це комерційні суспільні відносини внутрішньогосподарського, відносини організаційно-господарського та господарсько-виробничого характеру, пов'язані з здійсненням перевезення пасажирів (багажу) і вантажів повітряним транспортом, експлуатацією аеродромів та наданням інших послуг аеропортами. При цьому центральною категорією економічної системи повітряного транспорту, виділено аеропорт. Аеропорт також може бути розглянутий у подвійному значенні - як об'єкт і як суб'єкт правовідносин. Аеропорт як суб'єкт правовідносин є суб'єктом аеропортової діяльності, який забезпечує прийняття та відправку повітряних суден, обслуговування повітряних суден, пасажирів, екіпажів, багажу, вантажу та пошти і має для цього аеродром, споруди, обладнання, техніку та персонал.

У *підрозділі 1.3«Правове забезпечення діяльності авіаційного транспорту, авіаційних перевезень»* підкреслено, що сучасний стан розвитку авіаційного транспорту України потребує і найсучаснішої системи правового регулювання.

Підрозділ 1.4 «Аеропорт як цілісний майновий комплекс» сукупність активів, що забезпечує здійснення авіаційної діяльності, що визначає загальнодержавне значення авіаційного виду транспорту на постійній та регулярній основі.

У Розділі 2«Перспективи розвитку об'єктів інфраструктури авіаційних перевезень в Україні» досліджено правове регулювання ефективного використання інфраструктури авіаційних перевезень в Україні, основні правові форми капітального будівництва об'єктів інфраструктури авіаційних перевезень, господарсько-правові основи кластеризації.

У підрозділі 2.1 «Правове регулювання ефективного використання інфраструктури авіаційних перевезень в Україні» визначено, що правове регулювання ефективного використання інфраструктури авіаційних перевезень в Україні - це забезпечена сукупністю нормативно-правових актів результативність досягнення мети правового регулювання у частині регулювання ринку авіаційних перевезень та ефективного використання об'єктів інфраструктури авіаційних перевезень в Україні за зразком створених у світовій практиці моделей інтегрованих транспортних систем.

У підрозділі 2.2 «Основні правові форми капітального будівництва об'єктів інфраструктури авіаційних перевезень» наголошено, що капітальне будівництво цілісного майнового комплексу аеропорту з його інфраструктурою – особливий вид будівництва та господарської діяльності, що висуває особливі вимоги до інвесторів, власнику та експлуатанта та передбачають особливий тип господарсько-ринкових відносин.

Під капітальним будівництвом об'єктів інфраструктури авіаційних перевезень необхідно розуміти комплексний процес проведення проєктно-вишукувальних та науково-дослідних, будівельних і монтажних робіт, виробництво будівельних матеріалів і надання транспортних послуг, який вимагатиме створення з позицій нормативно-правового регулювання ієрархічної сукупності державних програм капітального будівництва, основною з яких має стати Державна програма розвитку капітального будівництва в Україні. Основними правовими формами капітального будівництва об'єктів інфраструктури авіаційних перевезень виступають розробка, виробництво, випробування, ремонт, капітальний ремонт та утилізація авіаційної техніки. При цьому, є важливим внесення змін до положень ГК України, у частині доповнення положень ч. 2 ст. 318 ГК України вказівкою, що договір підяду у капітальному будівництві укладається на нове

будівництво, технічне переоснащення, капітальний ремонт. ГК України повинен містити норми з організаційно-господарських відносин у капітальному будівництві, регулювання господарської будівельної діяльності мало б стосуватися не тільки будівництва будинків, споруд, а й їх комплексів, виступати інструментом розвитку територій, проведення комплексної забудови. Суттєве зростання значущості інфраструктурної складової бізнесу, зокрема транспортно-складської сфери, спонукає суб'єктів господарювання до пошуків можливостей концентрації на основних напрямках діяльності та ліквідації непрофільних активів. Зазначені проблеми можуть бути вирішені за допомогою аутсорсингу. Договори аутсорсингу доцільно використовувати для зниження трансакційних витрат підприємств повітряного транспорту, оптимізуючи на їх основі структуру підприємства та чисельність працівників. На жаль, діюче законодавство не оперує категорією аутсорингу, що обумовлює необхідність його нормативно-правового закріплення.

Підрозділ 2.3 «Господарсько-правові основи кластеризації. Кластерна політика в Україні. Зарубіжний досвід кластеризації» присвячено питанням аналізу світового досвіду процесів кластеризації. Наголошено, що системна взаємодія регіональних органів державної влади, органів місцевого самоврядування, регіональних центрів інноваційного розвитку, агенцій регіонального розвитку з підприємствами-учасниками кластерів на основі запровадження кластерного підходу до формування та реалізації механізмів державного управління розвитком регіональних транспортних кластерів дозволяють підвищити конкурентоспроможність його учасників та регіону в цілому.

У підрозділі 2.4 «Особливості розвитку інвестиційних відносин в процесі становлення та функціонування аеропортів в якості ядра транспортного економічного кластеру» зазначено, що географічне розміщення цих підприємств визначає зону тяжіння до такого міжгалузевого й міжрегіонального центру, як зональний аеропорт територіального бізнес-кластеру, що буде мати всі можливості виконання авіаційних експортно-імпортних послуг на сучасному міжнародному рівні і з мінімальними транспортно-логістичними витратами. В ядрі даного кластеру необхідно розмістити аеропорт. Для територіальної та міжнародної бізнес спільноти аеропорт повинен стати «воротами бізнесу». В подальшому, всі суб'єкти, що надають послуги по авіаційному перевезенню, будуть об'єднуватися в транспортний-логістичний кластер та приєднуватися до умов, встановлених Правилами здійснення господарської діяльності в сфері авіаційних

перевезень.

У Розділі 3 «Державна політика у сфері розвитку об'єктів інфраструктури авіаційних перевезень в Україні» досліджено проблеми удосконалення механізмів державного управління в сфері інфраструктурного забезпечення авіаційних перевезень, визначено види взаємодії держави та приватного капіталу та запропоновано концептуальні підходи до розвитку інфраструктури забезпечення авіаційних перевезень.

У підрозділі 3.1 «Удосконалення механізмів державного управління в сфері інфраструктурного забезпечення авіаційних перевезень» зауважено, що Нормативно-правова база, що регулює авіаперевезення, була прийнята ще в 60-70-х рр. ХХ ст. із певними змінами та доповненнями. Запровадження змін у нормативно-законодавчих механізмах має бути спрямоване на функціонування ринкових саморегуляторів, які тісно пов'язані з функціонуванням механізму державного управління транзитним потенціалом.

У підрозділі 3.2 «Види взаємодії держави та приватного капіталу» наголошено, що для забезпечення інвестиційного розвитку складових транспортного комплексу необхідно запровадити: - державно-приватне партнерстводляконцентрації ресурсів і змішаного фінансування розвитку транспортної інфраструктури, поєднання державних капітальних вкладень та приватного капіталу вітчизняних й іноземних інвесторів; - механізм довгострокового пільгового кредитування інвестицій у ресурсо- та енергозберігаючу техніку й технології; - переоцінку основних фондів на принципах механізму прискореної амортизації; - інвестиційну привабливість інфраструктурних об'єктів; - механізми державно-приватного партнерства (зокрема лізингу, спільної діяльності, оренди, концесій) з метою залучення ресурсів для змішаного фінансування розвитку транспортної інфраструктури, поєднання державних капітальних вкладень і приватного капіталу вітчизняних та іноземних інвесторів.

У підрозділі 3.3 «Інжиниринг і реінжиниринг бізнес-процесів в розвитку транспортно-логістичного кластеру» визначено, що Транспортні послуги аеропорту мають більш конкретну орієнтованість на споживача. Це потребує переосмислення суті бізнесу не як сукупності ієрархічно взаємопідлеглих найпростіших завдань, а як єдиного цілісного бізнес-процесу, головним завданням якого є мета – задоволення постійно зростаючих потреб підприємств і громадян, що обслуговується аеропортом. Якщо основні бізнес-процеси аеропорту до реінжинірингу – це процеси, що стосуються пасажирських та вантажних

перевезень, а допоміжні бізнес-процеси (тобто бізнес-процеси, що підтримують перебіг основних бізнес-процесів) пов'язані з матеріально-технічним забезпеченням, управлінням інфраструктурою, управлінням персоналом, юридичним забезпеченням тощо. То після реінжинірингу бізнес-процеси аеропорту мають логістичні функції спрямовані на забезпечення авіатранспортних потреб підприємств і громадян, що обслуговується аеропортом.

Підрозділ 3.4 «Реалізація державно-приватного партнерства управління авіаційним ядром транспорто-логістичного кластеру на прикладі Міжнародного аеропорту “Харків” містить пропозиції щодо організації інвестиційного партнерства держави та бізнесу може стати тим механізмом, які дозволить залучити інвестиційні ресурси до транспортної сфери економіки, а також сприятиме підвищенню ефективності реалізації проектів у сфері авіаційних перевезень та інфраструктури авіаційного транспорту.

Дуже важливо сформуванати **Національну програму капітальних інвестицій в транспорті галузь**, зокрема в сферу авіаційних перевезень, на середньостроковий період, складовими котрої повинні стати: перелік інвестиційних проектів, реалізація яких здійснюватиметься із залученням бюджетних коштів і під державним контролем; організаційні заходи з реалізації програми; механізми моніторингу реалізації програми; фінансові джерела і бюджетні механізми реалізації програми; інституційна структура, що забезпечуватиме моніторинг реалізації програми і підготовку пропозиції стосовно коригування за результатами моніторингу). За допомогою реального впровадження механізмів державно-приватного партнерства в транспортній галузі, зокрема в авіаційному транспорті, дана галузь буде мати змогу підвищити свою конкурентоспроможність та перетворити Україну на міжнародний транспортний хаб.

ВИСНОВКИ

У дисертації здійснено теоретичне узагальнення та отримано нові результати у вигляді наукових висновків щодо господарсько-правового механізму розвитку об'єктів інфраструктури авіаційних перевезень в Україні, виявлені проблеми, що виникають в процесі його застосування (реалізації) та розроблено науково-обґрунтовані підходи щодо можливих шляхів їх подолання. В процесі дослідження було обґрунтовано низку нових теоретичних положень, сформульовано практичні рекомендації і пропозиції з досліджуваних питань,

запропоновано авторський погляд на побудову ефективного механізму розвитку авіаційних перевезень за сучасних можливостей державно-приватного партнерства.

1. Україна має величезний, але ще не повністю реалізований потенціал розвитку повітряного транспорту.

2. На підставі дослідження сформульовано поняття аеропорту з позиції дуалістичного підходу: з одного боку – як суб'єкта господарських правовідносин, а з іншого – як об'єкта таких правовідносин.

3. Встановлено, що потребує чіткого правового визначення та закріплення в нормативно-правових документах у єдиний стандарт визначення всіх технічних характеристик та вимог до об'єктів інфраструктури повітряних перевезень, що забезпечують належне функціонування аеропорту, та об'єктів аеронавігаційної системи.

4. Національне законодавство не містить єдиного визначення поняття об'єкт авіаційної інфраструктури. Надано авторське визначення об'єкта інфраструктури авіаційних перевезень як елемента виробничо-технологічного комплексу (будівлі, споруди, пристрої, транспортні засоби тощо), що перебуває в державній, комунальній або приватній власності, на підставі використання якого надаються авіаційні послуги або тісно пов'язані з ними в інтересах споживачів.

5. Відповідно до Закону України “Про природні монополії” від 20.04.2000 р. № 1682-III, аеропорт є природним монополістом на ринку спеціалізованих аеропортових послуг. В Україні режим природної монополії поширений також і на суміжні ринки щодо надання аеропортових послуг із забезпечення авіаційної безпеки, заправління паливом і обслуговування пасажирів у терміналі, внутрішні та міжнародні перевезення, для суб'єктів яких реалізація надання послуг неможлива без безпосереднього використання польотів.

6. Цілеспрямований розвиток аеропорту і будь-який подальший вибір відповідних інвесторів потребує, перш за все, чітко сформульованої концепції стратегічного розвитку як директиви для аеропорту на коротко-, середньо- й довгострокову перспективу розвитку.

7. Найбільш ефективна організація авіаційних перевезень можлива лише шляхом об'єднання суб'єктів господарської діяльності авіаційного та неавіаційного характеру з метою реалізації публічних та приватних інтересів. Таке об'єднання суб'єктів господарської діяльності можливо здійснити на основі економічного транспортно-логістичного кластера з ядром аеропорт.

8. Віднесення економічного транспортно-логістичного кластера з ядром аеропорт до особливого виду об'єднання підприємств зумовлює необхідність внесення змін до ст. 120 ГК України в частині можливих організаційно-правових форм об'єднань компаній, а також необхідність прийняття спеціального Закону “Про економічні кластери” [додаток 4 – Модельний закон Про економічні кластери]. Поняття економічного кластера передбачає, що договірні відносини між окремими його учасниками мають сталий та довгостроковий характер.

9. Економічний кластер сам по собі належить до природних монополій, де обмежується конкуренція. У межах такого об'єднання підприємств – кластера, з позиції особливостей родових зв'язків, ядро кластера аеропорт може впливати на інших учасників кластера, при цьому зловживаючи своїм правом. Тому є потреба внести зміни до Закону України “Про природні монополії” та визначити засади координації конкурентної поведінки суб'єктів господарювання, що ввійдуть до кластера.

10. Систематизовано суб'єктів економічного транспортно-логістичного кластера. Крім ядра у вигляді аеропорту, цей кластер складається з обов'язкових учасників – інституційно утворюваних учасників, що зумовлюють існування самого ядра, та додаткових (факультативних). Обґрунтовано можливість передачі обов'язковими учасниками частини своїх повноважень іншим суб'єктам господарювання на основі аутсорсингу.

11. У ядрі економічного транспортно-логістичного кластера необхідно розмістити аеропорт. Для ефективної реалізації аеропорту як ядра кластерного механізму сьогодні необхідно прийняти Закон України “Про Аеропорти” та ухвалити Концепцію створення кластерів в Україні та закріпити аеропорт як ядро територіально-транспортного логістичного кластера на законному рівні.

12. Наукою вже розроблено типовий договір капітального будівництва, який містить істотні умови щодо будівництва нового об'єкта та подальшого здавання його в експлуатацію. Однак у роботі наголошується на тому, що залучення інвестицій для проведення капітального будівництва також може бути однією з формою державно-приватного партнерства, оскільки для капітального будівництва передбачається виділення певної земельної ділянки, передача якої відбувається шляхом укладання договору на експлуатацію через концесію, тобто при цьому капітальне будівництво стає частиною договору концесії.

13. Публічними інтересами діяльності економічного транспортно-

логістичного кластера з ядром аеропорт визначено збереження цілісності кордону держави, здійснення державного контролю та нагляду за безпекою цивільної авіації, здійснення митного, прикордонного, фітосанітарного контролю. До приватних інтересів належить надання відповідних послуг з перевезень пасажирів, вантажів, багажу, пошти та наземного обслуговування пасажирів на підставі міжнародних стандартів забезпечення якості та безпеки перевезень. Засобами досягнення забезпечення публічних та приватних інтересів є певні вили державного регулювання та державного управління.

14. Державно-приватне партнерство має переваги, оскільки необхідність інноваційного розвитку аеропорту зумовлює об'єднання можливостей сучасності та ринкових відносин.

15. Визначено додаткові ознаки державно-приватного партнерства, такі як: має організаційно-майновий характер, спрямований на реалізацію проекту саме пріоритетного публічного значення, спеціальний суб'єктний склад, причому приватного партнера визначають шляхом проведення відкритого конкурсу, стратегічні загальнонаціональні або регіональні сфери для залучення приватних інвестицій, заходи мотивації приватного партнера до залучення інвестицій, опосередкована участь третьої особи в договорі, яка наділена повноваженнями щодо державно-приватного партнерства.

16. Додатково обґрунтовано визначення договору оренди державного, комунального майна як форми опосередкування державно-приватного партнерства, у разі якщо він відповідає основним ознакам та додатковими ознаками.

17. Запропоновано авторське визначення поняття реінжинірингу як правової категорії оптимізації процесів діяльності повітряного транспорту при здійсненні пасажирських та вантажних перевезень, забезпечуючи задоволення соціальних потреб та бізнесу, чим підвищується конкурентоспроможність суб'єктів господарської діяльності як повноправних учасників бізнес-середовища регіонального кластера.

18. Важливо внести зміни до Закону України “Про концесію”, доповнивши його окремим розділом “Про концесію будівництва, подальшу експлуатацію цілісних майнових комплексів в галузі повітряного транспорту”.

19. Міжнародний аеропорт “Харків” – один з найважливіших об'єктів столиці Слобожанщини і може бути базою для провідних українських та міжнародних авіакомпаній. Наразі укладений договір оренди ЦМК комунального підприємства міжнародний аеропорт Харків

від 01.04.2008 р. № 1334 є незавершеним етапом державно-приватного партнерства. З точки зору юридичного оформлення цей договір є договором оренди, однак за змістом фактично виступає як договір концесії.

20. Запропоновано низку заходів з реорганізації Міжнародного аеропорту “Харків” в центр транспортно-логістичного кластера з наданням функцій логістичного центру координації міжнародних пасажирських та вантажних перевезень. Найбільш ефективно в цьому випадку на базі договору концесії розробити та затвердити типовий рамковий договір державно-приватного партнерства та в подальшому внести відповідні зміни до чинного законодавства щодо правового регулювання та забезпечення цього договору.

21. Новизна застосування аутсорсингу в авіаційних перевезеннях полягає в тому, що поняття економічного кластера передбачає, що договірні відносини між окремими підприємствами є доволі сталими, тобто мають довгостроковий характер.

22. Господарсько-правовий механізм забезпечення розвитку об’єктів інфраструктури авіаційних перевезень можна визначити як упорядковану нормами господарського права систему взаємозв’язків і взаємодії суб’єктів та об’єктів регулювання щодо створення та функціонування економічного кластера з ядром аеропорт, що являє собою сукупність елементів та взаємозалежностей інноваційних, інвестиційних та інформаційних потоків між державою та приватними партнерами з метою розбудови соціально-економічної бази українського суспільства.

**СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ АВТОРОМ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ
ДОСЛІДЖЕННЯ ТА ВІДОМОСТІ ПРО АПРОБАЦІЮ
РЕЗУЛЬТАТІВ ДОСЛІДЖЕННЯ**

Праці, у яких опубліковані основні наукові результати дисертації:

1. Вельцен В. С. Окремі проблеми правової регламентації повітряних перевезень в Україні. *Економічна теорія та право*. 2015. № 4 (23). С. 157–164.

2. Вельцен В. С. Проблеми застосування державно-приватного партнерства у сфері забезпечення авіаційних перевезень. *Економічна теорія та право*. 2016. № 4 (27). С. 181–190.

3. Вельцен В. С. Авіаційні перевезення в Україні в умовах проведення АТО – правовий статус. *Економічна теорія та право*. 2016. № 1. С. 124–136.

4. Вельцен В. С. Капітальне будівництво аеропорту як цілісного майнового комплексу – господарсько-правові аспекти. *Економічна теорія та право*. 2017. № 1. С. 108–118.

5. Вельцен В. С. Развитие инфраструктуры аэропортов и авиационной деятельности в Украине. *Leges Si Viata*. 2017. № 6. С. 24–28.

6. Пузікова В. С. Ключові правові чинники формування законодавства в сфері авіаційного транспорту. *Visegrad Journal*, 2020, № 4, с. 50-55.

Публікації, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

1. Вельцен В. С. Господарсько-правові питання розвитку авіаційної інфраструктури. *Юридична осінь*, 2016: збірник доповідей та наукових повідомлень учасників Всеукраїнської наукової конференції молодих вчених. (м. Харків, 15 листопада 2016 р.). Харків, 2016. С. 103–105.

2. Вельцен В. С. Кластеризація інфраструктури авіаційних перевезень в Україні. *Актуальні проблеми юридичної науки: збірник тез Міжнародної наукової конференції «Вісімнадцяті осінні читання»* (м. Хмельницький, 25 жовтня 2019 р.). Хмельницький: Хмельницький університет управління та права, 2019. С. 142-145.

3. Вельцен В. С. Забезпечення розвитку об'єктів авіаційної інфраструктури. *Реформування національного та міжнародного права: перспективи та пріоритети: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції* (Одеса, 8–9 листопада 2019 р.). Одеса: ГО ПФП, 2019. С. 106–108.

АНОТАЦІЯ

Пузікова В.С. Господарсько-правовий механізм розвитку об'єктів інфраструктури авіаційних перевезень в Україні. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.04 «Господарське право; господарсько-процесуальне право» – Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого, Міністерство освіти і науки України, Харків 2019.

Дисертаційна робота присвячена питанням удосконалення господарсько-правового механізму розвитку об'єктів інфраструктури авіаційних перевезень в Україні.

Аеропорт – це комплексна правова категорія, яка регулюється різними галузями права, а тому необхідно ініціювати прийняття спеціального Закону України “Про Аеропорти”, яким забезпечити цілісне регулювання цієї галузі.

Сучасною інноваційною формою здійснення господарської діяльності визнаються кластерні об'єднання. Аналіз організаційного й правового забезпечення процесу кластеризації, зокрема транспортної галузі в Україні, свідчить про наявні суперечності в запровадженні кластерного підходу до реалізації державної транспортної політики, які полягають, насамперед, у невідповідності змісту діяльності та ролі в цьому процесі регіональних і місцевих органів влади чинному законодавству та нормативно-правовим актам, у невикористанні переваг кластерного підходу над наявним галузевим у державному управлінні транспортною галуззю на регіональному рівні.

Для територіальної та міжнародної бізнес-спільноти аеропорт повинен стати «центром бізнесу». Для ефективної реалізації аеропорту як ядра кластерного механізму необхідно прийняти Закон України “Про економічні кластери”, ухвалити “Концепцію створення кластерів в Україні” та закріпити аеропорт як ядро економічного транспортно-логістичного кластера на законному рівні.

Доцільним є закріплення на законодавчому рівні прав та обов'язків державного та приватного секторів у регулюванні, ціноутворенні, субсидіях, права власності та фінансування. Запровадження змін у нормативно-правовий механізм має бути спрямоване на функціонування ринкових саморегуляторів, які тісно пов'язані з функціонуванням механізму державного управління транзитним потенціалом.

Автором на прикладі Міжнародного аеропорту “Харків”

досліджено спробу державно-приватного партнерства шляхом укладання договору оренди цілісного майнового комплексу з урахуванням відсутності чіткого правового регулювання та необхідності закріплення на законодавчому рівні особливостей державно-приватного партнерства.

Практичне значення одержаних результатів дисертаційного дослідження полягає в тому, що основні положення дисертації буде запропоновано до адаптації в діяльності авіатранспортних підприємств України, доведено до рівня методичних, що дає можливість більш обґрунтовано здійснювати розвиток авіаційного транспорту в Україні; також вони можуть бути покладені в основу внесення змін та доповнень до законодавства України та в процесі розроблення нових нормативних актів.

Ключові слова: аеропорт, авіаційні перевезення, інфраструктура авіаційного транспорту, об'єкт інфраструктури, транспортно-логістичний кластер, державно-приватне партнерство, інжиніринг та реінжиніринг.

SUMMARY

Puzikova V.S. Economic and legal mechanism of the development of air transport infrastructure in Ukraine. – Qualifying scientific work on the rights of the manuscript.

The dissertation on competition of a scientific degree of the candidate of legal sciences on a specialty 12.00.04 «Commercial law; economic and procedural law " – Yaroslav the Wise National University of Law, The Ministry of Education and Science of Ukraine, Kharkiv, 2019.

The dissertation is devoted to the issues of improving the economic and legal mechanism of development of air transport infrastructure objects in Ukraine.

The airport is a complex legal institution, which is regulated by various branches of law, and therefore it is necessary to initiate the adoption of a special Law of Ukraine "On Airports", which will ensure the holistic regulation of this area.

Cluster associations are recognized as a modern innovative form of economic activity. Analysis of the organizational and legal support of the clustering process, in particular the transport sector in Ukraine, shows contradictions in the implementation of a cluster approach to the implementation of state transport policy, which are, first of all, inconsistency of content and role of regional and local authorities. regulations, in the non-

use of the advantages of the cluster approach over the existing sectoral in the public administration of the transport sector at the regional level.

For the territorial and international business community, the airport should become a "business center". For the effective implementation of the airport as the core of the cluster mechanism, it is necessary to adopt the Law of Ukraine "On Economic Clusters", adopt the "Concept of creating clusters in Ukraine" and consolidate the airport as the core of economic transport and logistics cluster at the legal level.

It is appropriate to enshrine at the legislative level the rights and responsibilities of the public and private sectors in regulation, pricing, subsidies, property rights and financing. The introduction of changes in the regulatory mechanism should be aimed at the functioning of market self-regulators, which are closely related to the functioning of the mechanism of state management of transit potential. The investment partnership between the state and business can become a mechanism that will attract investment resources to the transport sector of the economy, as well as increase the efficiency of projects in the field of air transport and air transport infrastructure.

It is important to form a National Capital Investment Program in the field of air transportation. The author studied the attempt of public-private partnership by concluding a lease agreement of an integral property complex on the example of Kharkiv International Airport, taking into account the lack of clear legal regulation and the need to enshrine at the legislative level the peculiarities of public-private partnership.

The practical significance of the obtained results of the dissertation research is that the main provisions of the dissertation will be proposed for adaptation in the activities of air transport enterprises of Ukraine, brought to the methodological level, which allows more reasonable development of air transport in Ukraine; they can also be used as a basis for making changes and additions to the legislation of Ukraine and in the process of developing new regulations.

Keywords: airport, air transportation, air transport infrastructure, infrastructure object, transport and logistics cluster, public-private partnership, engineering and reengineering.

Підписано до друку 22.02.2021 р. Формат 60х90/16.
Папір офсетний. Віддруковано на ризографі.
Ум. друк. арк. 0,7. Облік.-вид. арк. 0,9.
Тираж 100 прим. Зам. № 986

Друкарня
Національного юридичного університету
імені Ярослава Мудрого
61024, м. Харків, вул. Пушкінська, 77.