

# МЕХАНІЗМИ ДЕМОНОПОЛІЗАЦІЇ АВІАЦІЙНОГО КОМПЛЕКСУ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ НА ОСНОВІ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА

Національний авіаційний університет (м. Київ)

**Анотація:** *Визначено вплив монопольних ринків на розвиток національної економіки. Надано пояснення причинам існування природних монополій на транспорті та в суміжних галузях. Охарактеризовано ситуацію з природньо монопольним сегментом в авіаційному комплексі. Розроблено пропозиції щодо його демонополізації на основі державно-приватного партнерства та реалізації інвестиційних проєктів.*

**Ключові слова:** національна економіка, монопольні ринки, природні монополії, транспорт, авіаційний комплекс, державно-приватне партнерство, інвестиційні проєкти

**Abstract:** *The impact of monopoly markets on the development of the national economy is determined. The reasons for the existence of natural monopolies in transport and related industries are explained. The situation with the naturally monopolistic segment in the aviation complex is characterized. Proposals for its demonopolization based on public-private partnership and implementation of investment projects have been developed.*

**Keywords:** national economy, monopoly markets, natural monopolies, transport, aviation complex, public-private partnership, investment projects

Встановлення рівноважного стану національних економік та окремих їх галузевих комплексів визначається характером взаємодії попиту і пропозиції на товари, продукцію, товари, послуги, ступенем їх диференціації, станом конкурентного середовища тощо [1, с. 46]. Воно забезпечується наявністю механізмів здорової економічної конкуренції між багатьма конкуруючими суб'єктами, представленими як дрібними підприємствами, так і великими корпораціями - монополістами. Високий рівень монополізації національного господарства має негативний вплив на економічне, соціальне та політичне життя країни, усунення якого потребує зменшення обсягу монопольної влади окремих суб'єктів та демонополізації вітчизняної економіки загалом.

Транспортний комплекс України є основою інфраструктури національної економіки, складним утворенням, яке надає масові, а також диференційовані послуги і представлений сегментами, які різняться характером взаємодії між попитом і пропозицією: монополістичним, олігопольним, конкурентним. Основними складовими транспортного комплексу є залізничний, автомобільний, трубопровідний, морський і річковий, авіаційний тощо. Особливим сегментом монополістичного сегменту на транспорті є природня монополія, притаманна залізничним перевезенням, трубопровідному транспорту, обслуговуванню транспортних терміналів, портів, аеропортів тощо.

Природні монополії є ключовим фактором для структурних змін і економічного розвитку в інфраструктурних галузях різних країнах світу. Їх регулювання має бути гнучким і відповідати етапу розвитку галузі, технологічним і інституційним змінам, що відбуваються в ній. Автором Лисиця К. узагальнено модель регулювання природних монополій у рамках Європейського союзу, яка передбачає відділення природно-монопольних прав від потенційно конкурентних видів діяльності та приватизацію останніх, облік складності перехідного періоду до конкурентного середовища та синтез двох політик регулювання (політики впровадження конкурентних механізмів та державного регулювання) [2, с. 42]. У роботі Познякової О. розглядається проблема створення прихованих монополій внаслідок концентрації власності через інститут довірчого управління, який ускладнює інформаційну базу про кінцевих бенефіціарних власників, оскільки діючі реєстри власності орієнтовані на право володіння майном і зміни власника [3, с. 46]. Для вирішення проблеми запропоновано створення Загального реєстру власності, який міститиме інформації про майнові відносини у їх динаміці не лише з врахуванням права володіння, але й користування та розпорядження, тобто про кінцевих бенефіціарів.

Шемаєв В. В. робить акцент на тому, що інвестиційна політика суб'єктів природної монополії інфраструктурного сектору має особливості порівняно з іншими суб'єктами господарювання, оскільки цільова функція - максимізація прибутку акціонера – має певні обмеження та зобов'язання: на

залізничному транспорті - соціальні зобов'язання щодо дотування вартості пасажирських і приміських перевезень або перевезень пільгових категорій громадян; на морському транспорті - вимога забезпечувати капітальні вкладення з урахуванням дотримання рівних умов господарювання для портових операторів; для авіаційного транспорту - вимоги щодо забезпечення безпечного аеронавігаційного обслуговування або доступу до інфраструктури аеропорту [4].

У зведеному переліку суб'єктів природних монополій України станом на 30.06.2022 знаходилося 398 підприємств, у т.ч. 25 із них у сфері транспортної інфраструктури [5], включаючи 9 суб'єктів господарювання авіаційного комплексу (у тому числі ДП – державні підприємства, КП – комунальні підприємства): Регіональний структурний підрозділ Київський районний центр «Київцентраеро» ДП Обслуговування повітряного руху України (Київська область, Бориспільський район, с. Гора); КП «Міжнародний аеропорт «Київ» (м. Жуляни), ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» (м. Бориспіль), ТОВ «Міжнародний аеропорт «Одеса» (м. Одеса), ДП «Конотопський авіаремонтний завод «Авіакон» (м. Конотоп), ТОВ «Мастер-Авіа» (м. Київ), ДП «Львівський державний авіаційно-ремонтний завод» (м. Львів), ДП Міністерства оборони України «Одеське авіаційно-ремонтне підприємство «Одесавіаремсервіс» (м. Одеса), Спеціальний авіаційний загін оперативно-рятувальної служби цивільного захисту Міністерства надзвичайних ситуацій (м. Ніжин).

ДП «Обслуговування повітряного руху» виконує функції з забезпечення якісного та безпечного аеронавігаційного обслуговування у повітряному просторі на ринку послуг авіаційного транспорту в Україні та в Європі. Правовою основою діяльності є Чиказька Конвенція про міжнародну цивільну авіацію, Керівництво ICAO щодо економічних аспектів аеронавігаційного обслуговування, Повітряний кодекс України [6].

Державні підприємства у сфері транспорту мають особливі відносини з бюджетною системою, які регламентуються Порядком відрахування до державного бюджету частини чистого прибутку (доходу) державними унітарними підприємствами та їх об'єднаннями [7]. Частина чистого прибутку (доходу), що відраховується до державного бюджету за результатами фінансово-господарської діяльності у першому півріччі 2022 року, визначається у розмірі 30% для таких державних підприємств у сфері авіаційного комплексу - міжнародних аеропортів “Львів” імені Данила Галицького” та “Бориспіль”.

Запорукою ефективного державного регулювання суб'єктів природних монополій задля інтересів стимулювання економічного розвитку країни є: забезпечення балансу інтересів усіх зацікавлених осіб, у тому числі держави, мінімізація отримання ренти суб'єктів господарювання від власного монопольного становища. Державно-приватне партнерство є одним із інструментів фінансування інфраструктурних проектів у галузях природних монополій, поширеними його видами є: розпродаж активів (продаж підрозділу, дочірнього підприємства, пакета цінних паперів або іншого активу для акумулювання фінансових ресурсів або реінвестування в нові проекти), концесія (надання державою приватній юридичній особі права використання деяких зі своїх функцій для досягнення суспільних цілей), проект «з нуля», контракти на управління чи лізинг.

Для забезпечення законності і ефективності використання коштів в інвестиційну діяльність суб'єкти природних монополій і державні підприємства транспортно-інфраструктурного сектору мають розробляти інвестиційну політику. Пропонуємо оформлювати її такими документами: основним (інвестиційна декларація) та допоміжними (по-перше, методичні рекомендації щодо оцінки фінансово-економічної ефективності інвестиційних проектів, які містять порядок розрахунків показників та критерії їх оцінювання; по-друге, регламент інвестиційного управління, який має враховувати вимоги Закону України «Про управління об'єктами державної власності» [8]). Інвестиційна декларація має стати програмним документом розвитку транспортно-інфраструктурного підприємства, який має розкрити такі основні положення: види і мета інвестиційної діяльності, її роль у досягненні середньо- і довгострокових цілей, основні об'єкти реальних і фінансових інвестицій, зміст процесу інвестиційного управління для капітальних і фінансових інвестицій, принципи формування інвестиційного портфелю проектів, закріплення інвестиційних проектів за корпоративним центром (материнською компанією) і бізнес-одиницями (дочірніми підприємствами), комунікації між ними і розподіл відповідальності. Метою інвестиційної діяльності транспортно-інфраструктурних підприємств в сфері демонополізації має бути забезпечення конкурентоздатності об'єктів інфраструктури (річкові і морські порти, аеропорти, залізничні станції тощо), досягнення окупності інвестиційних проектів з урахуванням факторів часу, ризиків та інфляції, проведення організаційної та фінансової реструктуризації з метою зниження експлуатаційних витрат. Принципами формування та реалізації інвестиційної політики транспортно-інфраструктурних підприємств в системі

демонополізації їх є: отримання коштів для бюджетного фінансування на конкурсній основі; цільове використання інвестиційної складової тарифів і зборів; недопущення дискримінації в їх доступі до ресурсів фінансово-кредитного та фондового ринків; досягнення середньо- та довгострокових цілей підприємства, зафіксованих в інвестиційній декларації; застосування єдиного підходу до процесу інвестиційного управління; альтернативний підхід до розробки інвестиційних проєктів з метою вибору найбільш ефективних; пріоритетність розпочатих інвестиційних проєктів перед започаткування нових; застосування державно-приватного партнерства; здійснення капітальних інвестицій відповідно до потреб національної безпеки й оборони, а також вимог Закон України «Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні» [9]; прозорість та публічність інвестиційної діяльності. Основними видами інвестиційної діяльності транспортно-інфраструктурних підприємств у процесі здійснення організаційної та фінансової реструктуризації є: капітальні інвестиції; оренда або концесія активів; договори спільної діяльності; портфельне інвестування в акції, облигації, інші фінансові інструменти; інвестиційні та інші види договорів із прийнятими інвестиційними зобов'язаннями; державно-приватне партнерство.

Таким чином, демонополізація авіаційного транспортного комплексу розглядається як стратегічна мета його розвитку, покликана зменшити негативний вплив монопольної влади і природно-монопольних сегментів на національну економіку.

### СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Кобець В. М. Вплив тарифної політики транспортної компанії-монополіста на суспільний добробут. *Економіка та держава*. 2009. № 5. С. 45-47.
2. Лисиця К. С. Рыночные условия развития естественных монополий в странах Центральной и Восточной Европы (на примере железнодорожного транспорта). *Вісник Приазовського державного технічного університету. Сер. : Економічні науки*. 2011. Вип. 22. С. 36-44.
3. Pozniakova O. Improvement of the methodology for the property registry formation as a tool preventing the development of hidden monopolies. *Технологический аудит и резервы производства*. 2020. № 3(4). С. 45-48.
4. Шемасв В. В. Інвестиційна політика суб'єктів природної монополії транспортно-інфраструктурного сектору. *Дороги і мости*. 2020. Вип. 21. С. 47-58. DOI: <https://doi.org/10.36100/dorogimosti2020.21.047>
5. Антимонопольний комітет України. Зведений перелік суб'єктів природних монополій станом на 30.06.2022. URL: <https://amcu.gov.ua/storage/app/sites/1/%D0%B7%D0%B2%20%D0%BC%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D1%96%D1%97/zvedenyi-perelik-subektiv-prirodnikh-monopoliy-za-cherven.pdf>
6. Повітряний кодекс України: Кодекс України від 19.05.2011 № 3393-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text>
7. Про затвердження Порядку відрахування до державного бюджету частини чистого прибутку (доходу) державними унітарними підприємствами та їх об'єднаннями: Постанова Кабінету Міністрів України від 23.02.2011 № 138. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/138-2011-%D0%BF#Text>
8. Про управління об'єктами державної власності: Закон України від 21.09.2006 № 185-V. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/185-16?find=1&text=%D1%96%D0%BD%D0%B2%D0%B5%D1%81%D1%82#w1\\_1](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/185-16?find=1&text=%D1%96%D0%BD%D0%B2%D0%B5%D1%81%D1%82#w1_1)
9. Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні: Закон України від 08.09.2011 № 3715-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3715-17#Text>

**Михальченко Олексій Анатолійович**, кандидат економічних наук, професор кафедри публічного управління та адміністрування Національного авіаційного університету, м.Київ, e-mail: [oleksii\\_mykhalchenko@npp.nau.edu.ua](mailto:oleksii_mykhalchenko@npp.nau.edu.ua)

**Mykhalchenko Oleksii** – Candidate of Econ. Sci., Professor Department of Public Administration and Administration Associate, National Aviation University, Kyiv e-mail: [oleksii\\_mykhalchenko@npp.nau.edu.ua](mailto:oleksii_mykhalchenko@npp.nau.edu.ua)