

## **ВИКОРИСТАННЯ ПОТЕНЦІАЛУ АЕРОПОРТУ «БОРИСПІЛЬ» ДЛЯ РОЗВИТКУ РЕГІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ**

**В.Р. Ткаченко**, студент 6 курсу Факультету транспорту, менеджменту і логістики

**С.І. Гриценко**, професор кафедри логістики, доктор економічних наук, професор

*Національний авіаційний університет*

Вигідне географічне розташування аеропорту «Бориспіль» - на стику Європи і Азії – дозволяє йому в перспективі стати регіональним авіа вузлом. Вже сьогодні наявна інфраструктура аеропорту дозволяє обслуговувати до 25 мільйонів пасажирів в рік. В подальшому ця цифра може зрости – це дозволить створити нові робочі місця і буде сприяти розвитку регіональної економіки [3].

Транспортний сектор, безумовно, в перспективі зможе укріпити українську економіку і підвищити конкурентоспроможність країни на світовому ринку. Одним з головних факторів розвитку даного сектору економіки, є підвищення ефективності авіаційних перевезень в Україні. Перетворення головних «повітряних воріт» країни – ДП МА «Бориспіль» - в крупний регіональний хаб дозволить це зробити.

Існує ряд причин, по яким аеропорт «Бориспіль» може стати регіональним хабом.

По-перше, для України характерна географічна близькість до основних економічних центрів Європи і Азії. Це дає можливість долетіти з Києва в міста цих континентів у вкрай короткі терміни. У 2018 році у «Бориспіль» вже почали літати 7 нових авіакомпаній: Ryanair, Brussels Airlines, Iraqi Airways, Myway Airlines, Ellinair, Air Malta і Sky Up. Відновили польоти також SWISS, Flydubai, Air Moldova [1].

По-друге, аеропорт «Бориспіль» володіє величезним транзитним потенціалом. Сьогодні, в світі розвиваються нові перспективні ринки, такі як Китай чи Малайзія, відповідно, розвивається й авіасполучення. В умовах низької купівельної спроможності населення, що не забезпечує зростання прямого пасажиропотоку, транзитний потік дозволяє створити своєрідну фінансову «подушку безпеки». Тому керівництву аеропорту доцільно інвестувати кошти в першу чергу в розвиток трансферної складової, зокрема терміналу D.

Великий транзитний потенціал ДП МА «Бориспіль» може ефективно використовуватися іншими суб'єктами господарської діяльності – вітчизняними авіакомпаніями і іншими підприємствами, які в своїй діяльності використовують авіаційні перевезення.

Необхідність розвитку транзитного потенціалу аеропорту «Бориспіль» для нашої держави не викликає жодних сумнівів. Транзитні можливості – це не

лише авіаційні перевезення пасажирів і вантажів, це також і перевезення посилок та інших поштових відправлень, які дозволяють приваблювати в Україну додаткову виручку в іноземній валюті.

Втім, ДП МА «Бориспіль» може розвиватися не тільки як транзитний аеропорт, він не має концентруватися тільки на трансферних пасажирів. Підприємству варто розвивати і прямий пасажиропотік – в тому числі і на внутрішніх рейсах, але темпи зростання в цьому сегменті, звичайно, відрізняються від перспектив і можливостей трансферного напрямку.

По-третє, в ДП МА «Бориспіль» сьогодні наявна досить сучасна інфраструктура, яка не використовується на максимум: з 5 існуючих терміналів використовуються тільки термінал D та F, при чому лише на малу долю своїх можливостей.

Таким чином, аеропорт «Бориспіль» має необхідний потенціал аби стати регіональним вузловим аеропортом. Такий хаб буде сприяти розвитку регіональної економіки. При чому, якщо аеропорт хоче зайняти своє місце на регіональній повітряній карті, треба діяти швидко, так як основні конкуруючі повітряні хаби не стоять на місці і весь час розвиваються.

У контексті впровадження євроінтеграційного курсу та імплементації Угоди про асоціацію між Україною і ЄС та для комплексного розв'язання наявних проблем у транспортній галузі КМУ 30.05.2018 р. схвалив «Національну транспортну стратегію України на період до 2030 року», згідно якої ДП МА «Бориспіль» має стати вузловим аеропортом [2].

Згідно цієї стратегії на рейси аеропорту мають бути залучені трансферні пасажирів з іноземних ринків, оскільки платоспроможність українських пасажирів сьогодні залишається досить низькою. Внаслідок залучення таких трансферних пасажирів було б можливим зниження собівартості обслуговування одного пасажирів, що дозволило б знизити вартість послуг аеропорту, а відповідно і зробити його більш привабливим для іноземних авіакомпаній.

Перетворити ДП МА «Бориспіль» в аеропорт-хаб можна лише шляхом співпраці зацікавлених в цьому організацій, у яких були б певні економічні інтереси з підприємствами, продукція яких потребувала б оперативного транспортування для подальшої реалізації в різних куточках світу. А такий аеропорт-хаб міг би забезпечити виконання авіаційних експортно-імпорتنих послуг на сучасному міжнародному рівні і з мінімальними транспортно-логістичними витратами.

Реорганізований аеропорт «Бориспіль» міг би стати своєрідним підприємством спільного користування громадянами та юридичними особами прилеглої території, яке стало б рентабельним виробником конкурентоспроможної продукції – авіатранспортної послуги, державного стратегічного ресурсу.

## Література

1. Пасажиропотік аеропорту «Бориспіль» значно зріс: вражаючі цифри. URL: [https://24tv.ua/ukrayina\\_tag1119](https://24tv.ua/ukrayina_tag1119) (дата звернення: 12.11.2020).
2. Розпорядження КМУ «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року» від 30.05.2018 р. № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p> (дата звернення: 12.11.2020).
3. Киев как один из крупнейших региональных Авиа узлов URL: <https://avia.biz.ua/news/experts/24366-kiev-kak-odin-iz-krupnejshih-regionalnyh-avia-uzlov/> (дата звернення: 13.11.2020).

## РАЙОННІ ДЕРЖАВНІ АДМІНІСТРАЦІЇ В СИСТЕМІ ОРГАНІВ ВЛАДИ ТА УПРАВЛІННЯ

**К.С. Убийвовк**, студентка 2 курсу Науково-навчального Інституту Менеджменту і економіки

**Л.О. Радіонова**, канд. філос. наук, доцент, доцент кафедри філософії і політології

*Харківський національний університет міського господарства  
імені О. М. Бекетова*

Відповідно до сучасних конституційних доктрин, що також концептуально закріплено у статті 5 чинної Конституції України, носієм суверенітету і єдиним джерелом влади в державі є народ [1]. Народ здійснює владу безпосередньо і через органи здійснення державної влади та органи здійснення місцевого самоврядування. Це означає, що народ, як суб'єкт влади найвищого підпорядкування, потенційно може як вирішити будь-яке питання державного і суспільного життя, так і делегувати право здійснювати владні повноваження певним інституціям. Владні повноваження найвищої юридичної сили є винятковим правом народу, зокрема у сфері конституційного ладу, що також закріплено відповідною нормою Основного Закону такого змісту: «право визначати і змінювати конституційний лад в Україні належить виключно народові і не може бути узурповане державою, її органами або посадовими особами». Організаційно-правове забезпечення цієї виняткової норми досягається тим, що здійснення різних владних функцій та повноважень системою відповідних інституцій, чи інакше кажучи, здійснення влади на засадах поділу, тобто структурування влади за функціональною та організаційною рисами є вже суспільним законом. У незалежній Україні також «спрацював» суспільний закон про «структурування влади». Сутність цього закону виражена відповідною нормою чинної Конституції України у такій редакції: «державна влада в Україні здійснюється на засадах її поділу на законодавчу, виконавчу та судову». Як підтвердження концептуальної реалізації цього закону можна також назвати і ст. 7 чинної Конституції України