

УДК 658:076.5(045)

СИДОРЕНКО К.В.,

к.е.н., старший викладач кафедри економіки повітряного транспорту
Факультету економіки та бізнес-адміністрування

Національного авіаційного університету

ІСМАІЛЗАДЕ ФУАД НАДІР ОГЛИ

магістр, кафедри економіки повітряного транспорту

Факультету економіки та бізнес-адміністрування

Національного авіаційного університету

ДОСЛІДЖЕННЯ ІНСТРУМЕНТІВ І МЕХАНІЗМІВ ФІНАНСУВАННЯ ТА УПРАВЛІННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЮ МІЖНАРОДНИХ АЕРОПОРТІВ НА СВІТОВОМУ РИНКУ

***Анотація.** В статті проаналізовані особливості управління конкурентоспроможністю міжнародних аеропортів на світовому ринку авіаційних перевезень шляхом реалізації інструментів і механізмів державної підтримки авіабізнесу. Фінансування розвитку аеропортів відбувається шляхом залучення урядових джерел та приватних інвесторів з метою підвищення конкурентоспроможності міжнародних аеропортів.*

***Ключеві слова:** управління конкурентоспроможністю, цивільна авіація, авіап перевізник, міжнародні аеропорти, світовий ринок авіаційних перевезень, авіа бізнес.*

Сидоренко Е.В., к.э.н., старший преподаватель кафедры экономики воздушного транспорта, факультета экономики и бизнес-администрирования Национального авиационного университета.

Исмаилзаде Фуад Надир оглы, магистр кафедры экономики воздушного транспорта Факультета экономики и бизнес-администрирования Национального авиационного университета.

ИССЛЕДОВАНИЕ ИНСТРУМЕНТОВ И МЕХАНИЗМОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ И УПРАВЛЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬЮ МЕЖДУНАРОДНЫХ АЭРОПОРТОВ НА МИРОВОМ РЫНКЕ

***Аннотация:** В статье проанализированы особенности управления конкурентоспособностью международных аэропортов на мировом рынке авиационных перевозок путем реализации инструментов и механизмов государственной поддержки авиабизнеса. Финансирование развития аэропортов происходит путем привлечения правительственных источников и частных инвесторов с целью повышения конкурентоспособности международных аэропортов.*

***Ключевые слова:** управление конкурентоспособностью, гражданская авиация, авиап перевозчик, международные аэропорты, мировой рынок авиационных перевозок, авиа бизнес.*

Sidorenko K.V., Candidate of Economic Sciences, Senior Lecturer of the Department of Air Transport Economics, Faculty of Economics and Business Administration of the National Aviation University.

Ismailzade Fuad Nadir Ogli, Master's Degree, Department of Economics of Air Transportation, Faculty of Economics and Business Administration, National Aviation University.

RESEARCH OF INSTRUMENTS AND MECHANISMS OF FINANCING AND MANAGING COMPETITIVENESS OF INTERNATIONAL AIRPORTS IN THE WORLD MARKET

***Annotation:** The article analyzes the peculiarities of managing the competitiveness of international airports in the world aviation transport market through the implementation of instruments and mechanisms of state support for aviation business. The financing of airport development is through government sources and private investors in order to increase the competitiveness of international airports.*

***Key words:** competitiveness management, civil aviation, air carrier, international airports, global aviation market, air business.*

Актуальність проблеми. На світовому ринку авіаційних перевезень поступово змінюються умови функціонування, тому постає необхідність формування нових підходів щодо задоволення

потреби в авіап перевезеннях та збереження конкурентоспроможності міжнародних аеропортів. Чим вище конкурентоспроможність, тим успішнішою є діяльність аеропорту на ринку авіаційних послуг. Найважливішою властивістю конкурентоспроможності аеропорту є здатність приносити прибуток на вкладений капітал у короткостроковий період не нижче запланованого або перевищувати середньостатистичну прибутковість аеропортів-конкурентів на цільовому ринку авіап перевезень.

Аналіз досліджень і публікацій. Найбільш визначальними з даної теми дослідження є праці Г.Л. Азоєв, В.Д. Базилевич, В.Л. Белоусов, З.М. Борисенко, А.С. Гальчинський, Є.П. Голубков, Б.М. Данилишин, П.С. Зав'ялов, Ю.В. Макогон, О.Г. Нефедова, В.П. Семиноженко, А.О. Старостіна, Х.А. Фасхієв, Р.А. Фатхутдінов, А.Ю. Юданов та ін.

Метою статті є дослідження інструментів і механізмів державної підтримки авіа бізнесу, залучення інвестицій для підвищення конкурентоспроможності міжнародних аеропортів на світовому ринку авіаційних перевезень.

Виклад основного матеріалу. Управління конкурентоспроможністю міжнародних аеропортів на світовому ринку авіаційних перевезень повинне забезпечуватися шляхом реалізації інструментів і механізмів державної підтримки авіабізнесу та залучення інвестицій. Так, історично найпоширенішою практикою фінансування розвитку аеропортів є урядові джерела (гранти, субсидування). Фінансування може здійснюватись як лише національним урядом, так і з залученням одного або декількох іноземних урядів. Крім того, можуть брати участь одна чи кілька міжнародних урядових установ або агентств – двосторонні установи, банки, фонди розвитку [1]. Країнам, що розвиваються, допомога може надаватися за спеціальними програмами, прийнятими деякими урядами для сприяння економічному та соціальному зростанню в різних регіонах світу (див. табл. 1). Такі міжнародні партнерські відносини в основному базуються на експорті технологій / обладнання, а також з надання кредитів на пільгових умовах (низьких відсоткових ставках, довших строках оплати тощо).

Таблиця 1

**Головні інституції, що забезпечують фінансування розвитку міжнародних аеропортів
(двосторонні агентства з розвитку)**

Країна	Назва
Бельгія, Брюссель	Головна адміністрація співробітництва в галузі розвитку (BTC)
Данія, Копенгаген	Датське міжнародне агентство з розвитку (DANIDA)
Іспанія, Мадрид	Іспанське агентство з міжнародного співробітництва (AECI)
Італія, Рим	Генеральне управління з кооперування і розвитку (DGCS)
Канада, Гатино	Канадське агентство з міжнародного розвитку (CIDA)
Нідерланди, Гаага	Міністерство закордонних справ
Німеччина, Бонн	Федеральне міністерство економічного співробітництва та розвитку (BMZ)
Німеччина, Франкфурт	Кредитне товариство з розвитку (KfW)
Німеччина, Франкфурт	Німецьке товариство технічного співробітництва (GTZ)
Норвегія, Осло	Норвезьке агентство з міжнародного розвитку (Norad)
Росія, Москва	Міністерство економічного розвитку і торгівлі
США, Вашингтон	Агентство США з міжнародного розвитку (USAID)
Франція, Париж	Французьке агентство розвитку (AFD)
Швеція, Стокгольм	Шведське агентство міжнародного співробітництва в галузі розвитку (SIDA)
Японія, Токіо	Японський банк міжнародного співробітництва (JBIC)

Джерело: [2, с. Доб 5-1]

Найбільш важливими джерелами іноземної допомоги країнам, що розвиваються, у сфері фінансування аеропортів є міжнародні банки і фонди, створені з метою сприяння фінансуванню і виконанню проектів, спрямованих на розвиток національних економік. Найвідомішими банками і фондами є Міжнародний банк реконструкції та розвитку і його філії – Міжнародна асоціація розвитку і Міжнародна фінансова корпорація (хоча мета останньої полягає у заохоченні розвитку шляхом надання позик приватному сектору), а також різні регіональні банки й фонди розвитку (див. табл. 2).

Таблиця 2

**Головні інституції, що забезпечують фінансування розвитку міжнародних аеропортів
(банки та фонди розвитку)**

Назва	Країна
Андська корпорація розвитку (CAF)	Венесуела, Каракас
Азійський банк розвитку (ADB)	Філіппіни, Маніла
Африканський банк розвитку (AfDB)	Кот-Д'Івуар, Абіджан
Європейський банк реконструкції та розвитку (EBRD)	Великобританія, Лондон
Європейський інвестиційний банк (EIB)	Люксембург, Люксембург
Європейський фонд розвитку (EDF)	Бельгія, Брюссель
Карибський банк розвитку (CDB)	Барбадос, Сан-Мігель
Міжамериканський банк розвитку (IDB)	США, Вашингтон
Міжнародна асоціація розвитку (IDA)	США, Вашингтон
Міжнародний банк реконструкції та розвитку (IBRD)	США, Вашингтон
Міжнародна фінансова корпорація	США, Вашингтон
Північний інвестиційний банк (NIB)	Фінляндія, Хельсінки
Північний фонд розвитку (NF)	Фінляндія, Хельсінки
Східно- і Південноафриканський банк торгівлі та розвитку (PTA Bank)	Кенія, Найробі
Східноафриканський банк розвитку (EADB)	Уганда, Кампала
Центральноамериканський банк економічної інтеграції (CABEL)	Гондурас, Тегусігальпа
Чорноморський банк торгівлі та розвитку (BSTDB)	Греція, Салоніки
Фінансовий фонд для розвитку басейну річки Ла-Плата (FONPLATA)	Болівія, Сукре
Фонд міжнародного розвитку ОПЕК (OFID)	Австрія, Вена
Фонд співробітництва, компенсації і розвитку (Фонд ECOWAS)	Того, Ломе

Джерело: [1, с. Доб 5-2]

Іншим джерелом фінансування розвитку міжнародних аеропортів є нерозподілений прибуток, хоча це не означає, що самофінансування залишається або буде залишатися найбільшим джерелом фінансування. В останні роки залежність від державного фінансування значно знизилася за триваючого збільшення кількості автономних структур, які експлуатують аеропортову інфраструктуру. Розвиток міжнародних аеропортів може здійснюватися за рахунок комерційних позик. Новою цікавою тенденцією є збільшення значення облігацій та акціонерного капіталу, ще одне джерело засобів – попереднє фінансування інвестиційних проектів за рахунок аеропортових зборів.

У сучасних умовах динамізму світового господарства одним ключових інструментів підвищення конкурентоспроможності міжнародних аеропортів також є застосування механізмів державно-приватного партнерства (ДПП) з метою забезпечення економічно ефективного та своєчасного надання розширеної інфраструктури, яка б відповідала вимогам глобального авіаринку і могла б впоратися з майбутнім зростанням трафіку.

У світовій практиці існує велика кількість форм ДПП, оскільки вони можуть у різному співвідношенні залучати державний і приватний сектори, характеризуватися складними партнерськими відносинами, можуть змінюватися за структурою власності, кінцевими інвестиційними зобов'язаннями, розподілом ризиків, тривалістю контракту тощо (табл. 3). Вибір конкретної моделі залежить від різних факторів та особливо від цілей та обмежень, зумовлених урядами країн.

Таблиця 3

**Типи взаємодії держави та приватного капіталу
для розвитку міжнародних аеропортів**

	Контракти на управління об'єктом	Контракти на оренду об'єкта	Концесії	Нові проекти (концесії типу «BOT»)	Продаж активів (приватизація)
Роль приватного сектору	управління всіма операціями або основними компонентами	відповідальність за управління, операції і конкретні проекти оновлення	відповідальність за всі операції, фінансування та здійснення конкретних інвестицій	інвестування та управління конкретним основним проектом	частково або повністю відповідає за всі напрями діяльності, пов'язані з аеропортом
Володіння активами	державний сектор	державний сектор	державний / приватний сектор	державний / приватний сектор	державний / приватний або приватний сектор
Тривалість	2-5 років	10-15 років	25-30 років	варіативна	варіативна
Відповідальність	приватний сектор	приватний сектор	приватний сектор	приватний сектор	приватний сектор

Продовження таблиці 3

Інвестиції в основний капітал	державний сектор	державний сектор	приватний сектор	приватний сектор	приватний сектор
Комерційний ризик	державний сектор	державний та приватний сектори	приватний сектор	приватний сектор	приватний сектор
Рівень ризику, який покривається за рахунок приватного сектору	мінімальний / помірний	помірний	високий	високий	дуже високий
Конкуренція	тільки на початку проекту	тільки на початку проекту, наступні контракти, як правило, укладаються автоматично	тільки на початку проекту, наступні контракти, як правило, укладаються автоматично	тільки на початку проекту, наступні контракти, як правило, укладаються автоматично	конкурентоспроможність аеропорту як правило обмежена договорами
Особливість	тимчасовий захід під час підготовки до більш інтенсивної участі приватного сектора	покращує експлуатаційну і комерційну ефективність; розробляється місцевим персоналом	покращує експлуатаційну і комерційну ефективність; мобілізація фінансування інвестицій; розробляє staff	мобілізація фінансування інвестицій; розробляє staff	приватизація аеропорту

Джерело: розроблено авторами із застосуванням [1;3].

Контракти на управління, як правило, короткострокові (від 2 до 5 років), коли приватний сектор надає послугу управління міжнародними аеропортами. Виробництво і комерційні ризики не покриваються приватним агентом, та контракти найчастіше застосовуються з метою впровадження інноваційної практики управління. Крім того, оскільки договір укладається виключно для імплементації передового управлінського досвіду в державному секторі, приватні особи не мають наміру інвестувати в проекти розвитку аеропортів. Контракти на управління дозволяють адаптувати аеропортові послуги відповідно до динаміки світового ринку і задоволення потреб суспільства, запобігти ситуації низької продуктивності [1, с. 2-8]. Однак через 100%-ве державне фінансування рішення про ефективність управління та фінансування розвитку міжнародних аеропортів ухвалюються повільно.

Відповідно до договорів оренди приватні агенти на додаток до управління аеропортовою інфраструктурою беруть на себе виробничі та комерційні ризики, породжені розвитком економічної діяльності. Ці контракти визначають бізнес-стратегії приватних гравців, які повинні під час реалізації контракту забезпечувати стандарти якості і технічні характеристики, встановлені урядами. Імовірність виробничих і комерційних ризиків працює як природний стимул для оптимізації і поліпшення сервісу. Однак державні органи продовжують нести відповідальність за свої права власності на інфраструктуру міжнародних аеропортів, і тому розширення й ремонт здійснюється за допомогою державних інвестицій.

Концесійні договори можуть бути розділені на дві групи: концесії на надання суспільних послуг і виконання громадських робіт. У першому випадку концесіонер надає певну послугу, враховуючи відповідні специфікації, а також здійснює незначні й дуже конкретні інвестиції; у другому – приватна сторона відповідає за надання повного спектра послуг, включаючи будівництво, реконструкцію, експлуатацію, технічне обслуговування й управління основною інфраструктурою аеропорту. У світовій практиці виокремлюють кілька видів концесій для аеропортів (див. табл. 4).

Переваги концесій полягають у тому, що вони носять довгостроковий характер, приватний сектор має найбільш повну владу в прийнятті адміністративно-господарських і управлінських рішень, при цьому у держави залишається достатньо важелів впливу на концесіонера у разі порушення ним умов концесії [5; 6, с. 26].

Приватизація означає перенесення прав власності на актив із державного у приватний сектор з метою підвищення ефективності, стимулювання конкуренції на ринку, скорочення монопольної влади, зниження рівня державних витрат, збільшення державних доходів і підвищення економічного зростання і соціального добробуту.

Слід зазначити, що державно-приватне партнерство в аеропортовому секторі спрямоване на максимізацію терміну служби міжнародних аеропортів, оптимізацію використання наявних ресурсів, розробку узгоджених і комплексних стратегічних планів, які охоплюють як мікро-, так і макрорівні.

Таблиця 4

Види концесійних угод

Назва	Характеристика
«BOT» (Build, Operate, Transfer) – «Будівництво, управління, передача»	Класичний варіант концесії. Концесіонер здійснює будівництво й експлуатацію (в основному на правах власності) протягом певного періоду, після чого об'єкт передається державі
«ROT» (Rehabilitate, Operate, Transfer) – «Відновлення, управління, передача»	Аналог BOT, тільки йдеться не про нове будівництво, а про реконструкцію інфраструктурного об'єкта
«BTO» (Build, Transfer and Operate) – «Будівництво, передача, управління»	Концесіонер будує об'єкт, який передає державі у власність відразу після завершення будівництва; при цьому об'єкт залишається в управлінні концесіонера
«BOO» (Build, Own and Operate) – «Будівництво, володіння, управління»	Концесіонер будує об'єкт і управляє ним на правах володіння й користування, концесійний термін не фіксується (так званий Greenfield project)
«BOOT» (Build, Own, Operate, Transfer) – «Будівництво, володіння, управління, передача»	Різновид Greenfield project, володіння й користування здійснюється протягом чітко визначеного строку

Джерело: згруповано авторами із застосуванням [7;1].

Велика різноманітність моделей управління міжнародними аеропортами забезпечує необхідну гнучкість відповідно до очікувань держави щодо підвищення їх конкурентоспроможності на світовому авіаринку. Отже, уряд кожної окремої країни обирає власний оптимальний варіант розвитку та фінансування аеропортової інфраструктури, враховуючи безліч чинників, зокрема такі, як місцева географія, політична ситуація, структурні зрушення в економіці, характер зовнішньоекономічних зв'язків, технологічний рівень розвитку тощо (див. рис. 1). У США, наприклад, аеропортами, як правило, володіє безпосередньо держава в особі федеральних, регіональних чи муніципальних органів влади. У Західній Європі аеропорти являють собою акціонерні товариства, в яких держава є одним із учасників. При тому функції управління аеропортами передаються спеціалізованим компаніям-операторам, які управляють аеропортовими активами як єдиним цілим. Дана тенденція пояснюється посиленням глобальної конкуренції в сфері повітряного транспорту, підвищенням ефективності управління та рентабельності аеропортового бізнесу [9, с. 258; 10].

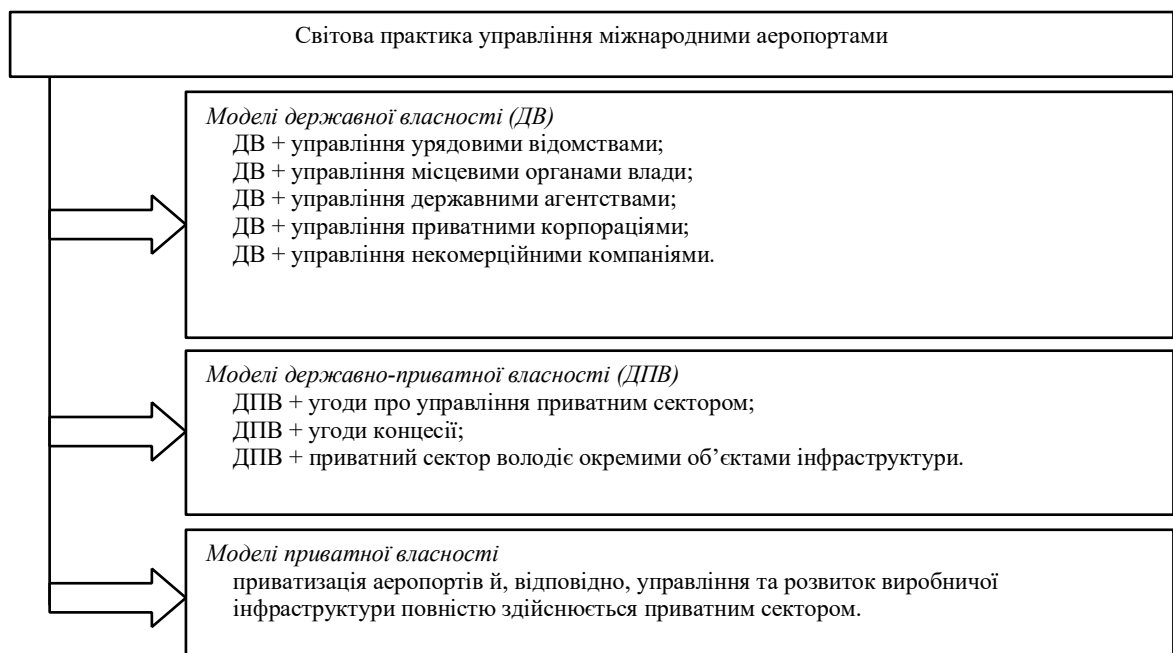


Рис. 1. Моделі управління міжнародними аеропортами світу

Джерело: побудовано авторами.

Моделі державної власності та управління (Public Ownership and Governance Models) в аеропортовому секторі є найбільш типовими моделями у всьому світі, коли функція управління і володіння аеропортом належить державі. Проте реалії минулого, коли авіатранспортний сектор вважався стратегічним національним надбанням, трансформуються у пошук комерційних можливостей і переваг авіасектору з метою сприяння регіональному і національному економічному розвитку. З'явилися абсолютно нові підходи до відносин між урядом та аеропортами: міжнародні аеропорти почали розглядатися з ринкових позицій як актив, що приносить прибуток, а не тільки як постачальник державних послуг.

Найбільш традиційний підхід, типовий для країн з централізованою планованою економікою, коли міжнародні аеропорти перебувають у державній власності, а управляються урядовими відомствами.

Модель, за якої аеропорти перебувають у державній власності, а управління ними здійснюється місцевими органами влади, також відома як американська модель. Така модель заснована на ідеї, що децентралізація сприятиме більш ефективному функціонуванню аеропортів. Беручи це до уваги, управління аеропортами США є завданням місцевих органів влади, однак право регулювати цінову політику аеропортів залишається за FAA.

Модель, коли аеропорти перебувають у державній власності, а управляються державними агентствами – невеликий крок у напрямі автономії аеропорту. За такого підходу агентство відповідає за діяльність аеропорту, а нормативне забезпечення залишається за міністерством, уникаючи подальших конфліктів інтересів. Гарним прикладом моделі слугує Aeropuertos Espanoles y Navegacion Aerea (AENA), Іспанське управління аеропортами, яке відповідає за аеропорт / повітряні сполучення / аеронавігаційні операції, тоді як Міністерство транспорту продовжує виконувати регулюючу роль [11, с. 28].

Модель, за якої аеропорти перебувають у державній власності, а експлуатуються приватними корпораціями, вносить серйозні зміни у парадигму володіння й управління аеропортами. Така модель також відома як створення публічно-правових корпорацій, спрямована на покращення управління і фінансову автономію аеропорту, полегшення доступу до ринків приватного капіталу. British Airport Authority (BAA), заснована у 1966 р., розпочала першою працювати за цими критеріями; стала першим автономним органом із ринковим підходом до управління в аеропортовому секторі й зразком для наслідування. Такі країни, як Ірландія, Таїланд, Ізраїль, Мексика імплементували аналогічні бізнес-моделі. Інший приклад цієї моделі – ANA – Aeroportos de Portugal, S.A. У 1998 р. португальський державний орган Empresa Pública de Aeroportos e Navegação Aérea, який управляв діяльністю аеропортів та аеронавігацією, розділився на дві незалежні корпорації: ANA – Aeroportos de Portugal, S.A. (відповідає за експлуатацію аеропорту) і NAV – Navegação Aérea de Portugal, EPE (відповідає за аеронавігацію). Ці структурні зміни в організації португальського аеропортового сектору дозволили ANA здобути незалежність від прямого політичного втручання і мати вигоду від власних довгострокових стратегічних планів [9, с. 259].

Модель, за якої аеропорти перебувають у державній власності та експлуатуються некомерційними компаніями, реалізована виключно в Канаді. На початку 1990-х років канадський уряд вирішив децентралізувати владу над аеропортами з метою підвищення ефективності сектору і наділити повноваженнями місцеві органи влади. Зрештою були створені некомерційні компанії, відповідальні за управління аеропортами відповідно до договорів про 60-річну оренду [13, с. 12]. Ці корпорації підпорядковуються промисловим або професійним асоціаціям, таким як Торгово-промислова палата, а їх основна мета – всебічне сприяння регіональному розвитку.

Моделі державно-приватної власності та управління (Public-Private Ownership and Governance Models) характеризуються залученням приватного сектору в традиційно фінансовані державою сфери, що дозволяє знайти нові джерела фінансування, а також дає можливість залучити більш компетентних партнерів, таких як досвідчені оператори аеропортів, банки, інвестиційні фонди, венчурні компанії тощо [13 с. 478].

У 1990-х роках Індія стала гарним прикладом реалізації ДПП в аеропортовому секторі, застосувавши модель державно-приватного партнерства за угодами концесії. Індійський уряд запропонував програму реструктуризації та вдосконалення національної системи аеропортів, яка була революційною в світі за масштабністю. Індійська програма встановлювала незначний рівень державного втручання в сектор: 26% акцій належала Airport Authority of India (AAI), решта 74% – приватним компаніям [14, с. 18]. Індійська практика виявилася дуже успішною, наприклад, розвиток Bangalore International Airport у межах 30-річної концесійної схеми «BOT» сьогодні розглядається в

якості зразка і є прикладом для наслідування.

В Австралії роздержавлення найбільших аеропортів супроводжувалося довгостроковими концесійними договорами, причому з метою запобігання монополізму кожний приватний консорціум міг оперувати лише одним аеропортом. Процес розпочався з укладення 50-річних концесійних договорів (з можливістю продовження ще на 49-річний період) в Melbourne Airport, Brisbane International Airport і Perth Airport. Ці контракти зобов'язували надання якісних послуг за встановленими стандартами, а також розвиток аеропортової інфраструктури. Експлуатацією та розвитком Brisbane International Airport займається Brisbane Airport Company Ltd. відповідно до довгострокової концесії (50+49 років). Структура акціонерів даної компанії складається з великих австралійських і міжнародних організацій, у тому числі голландської Amsterdam Schiphol Group та інших важливих інституціональних інвесторів. Слід зазначити, що майже 80% акціонерів Brisbane Airport Company Ltd. – пересічні громадяни Австралії в межах національних інвестиційних фондів [13, с. 158].

У Північній Америці поширена модель, за якої аеропорти перебувають у державній власності, а приватні компанії оперують терміналом і розвивають його інфраструктуру, наприклад: термінал у Chicago O'Hare International Airport (базовий авіакомпанії United Airlines), термінали John F. Kennedy International Airport або термінал 3 у Toronto Pearson International Airport.

Моделі приватної власності та управління (Private Ownership and Governance Models) характеризуються процесом приватизації аеропортів. Прикладом може слугувати Belfast International Airport (Ірландія), який в 1990-х роках на конкурсній основі був приватизований керівниками і співробітниками аеропорту з метою контролю прав власності для забезпечення кращих умов бізнесу [1, с. 144].

У Європі, крім Великобританії, не відбувалось масової приватизації аеропортів, проте набула поширення часткова приватизація. Ця модель дозволяє зберегти державний вплив і скористатися перевагами участі приватного сектору.

Нова Зеландія разом з Великобританією стали піонерами у приватизації міжнародних аеропортів. У 1990-х роках три найбільші аеропорти (Oakland International Airport, Wellington International Airport і Christchurch International Airport) були перетворені на окремі корпорації, що належать державному консорціуму у складі центральних і місцевих органів влади, з кінцевою метою продажу акцій центрального уряду. Акції Oakland International Airport (51,6%) уряд перерахував до фондів ринків Австралії та Нової Зеландії; 66% акцій Wellington International Airport продано приватному комунальному підприємству Infratil. Що стосується Christchurch International Airport, то аеропорт досі у державній власності: 25% належить центральному уряду і 75% – місту Крайстчерч [1].

Також вбачається цікавим приклад приватизації аеропортів Китаю. Авіаринок Китаю характеризується потужною лібералізацією та дерегуляцією, з'являється величезний інтерес з боку іноземних інвесторів і, незважаючи на те, що уряд, як і раніше, посідає важливу позицію у галузі, китайський аеропортовий сектор є одним із найбільш приватизованих у світі. Програма приватизації аеропортів розпочалася у 1990-ті роки з продажу 5 найбільших аеропортів: Beijing Capital International Airport, Shenzhen International Airport, Shanghai International Airport, Guangzhou Bayou International Airport, Xiamen Gaoqi International Airport [17].

Отже, слід зазначити, що більшість аеропортів світу сьогодні належать місцевим, регіональним або національним державним органам, які потім аеропорт здають в оренду приватним корпораціям, що відповідають за його функціонування. З метою підвищення конкурентоспроможності міжнародних аеропортів у світі активно здійснюється державне фінансування розвитку аеропортової інфраструктури і залучаються засоби приватних інвесторів. Залучення приватного сектору в останні роки стало подальшим кроком у напрямі лібералізації прав власності й управління міжнародними аеропортами та є складовою загального процесу глобалізації світової економіки.

Висновки. Таким чином, історично найпоширенішою практикою підвищення конкурентоспроможності міжнародних аеропортів є фінансування розвитку аеропортів шляхом залучення урядових джерел (грантів, субституцій), також фінансування може здійснюватись із залученням одного або декількох іноземних урядів, можуть брати участь одна чи кілька міжнародних урядових установ або агентств. Крім того, світовий досвід демонструє, що потенціал аеропортового сектору став більш привабливим для приватних інвесторів. Отже, уряд кожної окремої країни обирає свої оптимальні інструменти та механізми розвитку міжнародних аеропортів залежно від типу взаємодії державного і приватного секторів, що дає можливість гнучкого управління конкурентоспроможністю аеропортів на світовому ринку авіаційних перевезень.

Література

1. ACI. Guide to finance instruments for European airports 2017. [online] Available at: <https://www.aci-europe.org/policy/position-papers.html?view=group&group=1&id=6>
2. Руководство по экономике аэропортов. Doc 9562. – Montreal: ICAO, 2013. – 174 с.
3. ADB: Asian Development Bank. Public-Private Partnerships. – Manila: ADB, 2017. – 29 p.
4. Руководство по экономике аэропортов. Doc 9562. – Montreal: ICAO, 2013. – 174 с.
5. Ареф'єва О.В., Штангерт А.М. Розвиток підприємств авіаційної галузі в контексті економіки знань. – Львів: Укр. акад. друкарства, 2011. – 224 с.
6. Сидоренко К. В. Впровадження стратегічних пріоритетів розвитку світоцивілізаційного вектору в умови функціонування міжнародних аеропортів / К. В. Сидоренко // Економічний форум: зб. наук. праць. – Луцьк: ЛНТУ, 2014. – № 2. – С. 20-28.
7. Руководство по приватизации в сфере аэропортового и аэронавигационного обслуживания. Doc 9980. – Montreal: ICAO, 2012. – 50 с.
8. Руководство по экономике аэропортов. Doc 9562. – Montreal: ICAO, 2013. – 174 с.
9. Сидоренко К. В. Світовий досвід управління аеропортами з метою покращення їх виробничої інфраструктури / К. В. Сидоренко // Економічний простір: зб. наук. праць. – Дніпропетровськ: ПДАБА, 2014. – №82. – С. 256-267.
10. Ложачевська О.М., Сидоренко К.В. Місце виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів у системі забезпечення глобальної конкурентоспроможності / О. М. Ложачевська, К. В. Сидоренко // Економічний простір: зб. наук. праць. – Дніпропетровськ: ПДАБА, 2017. – №125. – С. 17-26.
11. Gillen D. The regulation of airports. – Vancouver: University of British Columbia, 2007. – 53 p.
12. Duffy J. Air transport – public-private partnerships model in emerging markets. – Dublin: Nordbank, 2010 – 38 p.
13. Grigg W. Infrastructure finance: the business of preference experiment / W. Grigg // Accounting Horizons. – 2012. – Vol. 26. – №3. – P. 465-491.
14. Graham A. Managing Airports: An International Perspective. – N.Y.: Elsevier, 2008. – 333 p.
15. Sydorenko K. The mechanism of competitiveness management of production infrastructure of international airports
16. Graham A. Managing Airports: An International Perspective. – N.Y.: Elsevier, 2008. – 333 p.
17. Qin Z. Comprehensive review of airport business models 2017. [online] Available at: <http://www.airports.org/aci/ACIAPAC/File/Young%20Executive%20A>