

Л. І. Чулінда,

кандидат юридичних наук, доцент
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-3771-4854>

І. П. Устинова,

кандидат юридичних наук, доцент
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-1112-807X>

ПРАВОВІ ПИТАННЯ ВІДНОВЛЕННЯ ІНФРАСТРУКТУРИ АЕРОПОРТІВ УКРАЇНИ

Національний авіаційний університет
проспект Любомира Гузара, 1, 03058, Київ, Україна
E-mails: chulinda@ukr.net, ustynova1970@gmail.com

***Метою** статті є здійснення аналізу реалізації ефективних міжнародних та європейських стандартів, трансформація та модернізація аеропортової інфраструктури України у процесі адаптації законодавства цивільної авіації до міжнародних та європейських стандартів, оскільки в умовах глобальної конкуренції розвинена інфраструктура аеропортів стає не лише одним із факторів підвищення спроможності країни до економічного зростання, а й перетворюється на конкурентну перевагу на глобальному ринку. **Методи дослідження:** застосовані зокрема, порівняльний та системний методи для з'ясування суті та ефективності першочергових напрямів відновлення інфраструктури аеропортів України, враховуючи величезні збитки від повномасштабного вторгнення РФ на територію суверенної України. **Результати:** встановлено, що плани післявоєнної відбудови держави, підтримка міжнародною спільнотою України на шляху відновлення після військової агресії РФ спрямовані на прискорення стійкого економічного зростання. Відновлення інфраструктури аеропортів потребує створення сприятливих умов для здійснення проектування та наукового супроводу програм розвитку аеропортів. Модернізація інфраструктури аеропортів стає одним із факторів підвищення економічного зростання України, збільшення вантажних і транзитних перевезень ефективно пришвидшить економічне зростання всередині України. Належна реалізація стандартів і рекомендаційної практики ІКАО підвищить безпеку та ефективність аеропортової галузі, сприятиме підтримці безпечного, захищеного та сталого розвитку авіаційного транспорту. **Обговорення:** без відновлення авіаційної інфраструктури ринок авіаційних перевезень буде стримувати реалізацію транзитного потенціалу України та її інтеграцію у світову економіку після перемоги. Отже, необхідним є дослідження пріоритетних напрямів розвитку інфраструктури аеропортів України. Стандарти та рекомендаційна практика ІКАО потребують належного вивчення і реалізації для ефективного відновлення аеропортів України.*

***Ключові слова:** аеропорти; безпека авіації; інфраструктура; інтеграція у світову економіку.*

Постановка проблеми та її актуальність. З метою встановлення на планеті безпеки і процвітання до 2030 року ООН прийняла програму «Цілі сталого розвитку на період до 2030 року», досягнення яких потребує об'єднання можливо-

стей усієї міжнародної спільноти [1]. Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) приєдналася до глобальних зусиль у забезпеченні Цілей сталого розвитку ООН у сфері розвитку цивільної авіації, а разом з нею й

Україна [2]. Державна цільова програма розвитку аеропортів на період до 2023 року була прийнята з метою задоволення потреб держави у забезпеченні стабільного розвитку авіаційної галузі, приведення інфраструктури авіаційного транспорту у відповідність з міжнародними стандартами, забезпечення набуття Україною статусу транзитної держави з урахуванням її унікального географічного розташування, підвищення ефективності управління державним майном [3]. З метою забезпечення розвитку транспортної інфраструктури відповідно до міжнародних та європейських стандартів затверджено План заходів з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року [4]. Проте агресивна війна РФ на території України зруйнувала плани розбудови транспортної інфраструктури аеропортової галузі, завдала серйозної шкоди галузі цивільної авіації в Україні.

Стан матеріально-технічної бази аеропортів, зокрема, аеродромних будівель і споруд, злітно-посадкових смуг, пасажирських термінальних комплексів, наявного обладнання тощо зазнав пошкоджень. Із початком бойових дій, авіаційний простір над Україною було закрито й авіаційне сполучення припинено. Російські війська почали активні ракетні обстріли всіх ключових аеродромів України, намагаючись позбавити можливості забезпечувати протиповітряну оборону. Як наслідок, із 35 було пошкоджено 19 аеродромів, зокрема 12 цивільних і 7 аеродромів подвійного призначення (без урахування військових аеродромів) [5]. Частина аеродромів зазнала по декілька повторних обстрілів. У Звіті йдеться, що детальна інформація щодо стану пошкоджень для ремонту аеродромів у більшості з аеропортів може бути встановлена лише після детальних технічних обстежень, які можливі лише після завершення активних бойових дій в зоні знаходження аеропортів (щодо тих із них, які знаходяться в центральній, південній, східній, північній частинах України). Втім, за попередніми підрахунками експертів, загальний обсяг пошкоджень авіаційної галузі (аеропортів, аеродромів, авіаційної техніки) складає близько \$2.14 млрд.

Відновлення інфраструктури аеропортів потребує сприятливих умов для здійснення проектування та наукового супроводу програм розвитку аеропортів. Створення ефективної системи досліджень у галузі авіатранспорту є однією із найважливіших передумов для розвитку і вдосконалення авіатранспортної системи України. Модернізація інфраструктури аеропортів стає одним із факторів підвищення економічного зростання України, зростання вантажних і транзитних перевезень ефективно пришвидшить економічні операції всередині України.

Метою статті є здійснення аналізу реалізації ефективних міжнародних та європейських стандартів, трансформації та модернізації аеропортової інфраструктури України у процесі адаптації законодавства цивільної авіації до міжнародних та європейських стандартів, оскільки в умовах глобальної конкуренції розвинена інфраструктура аеропортів стає не лише одним із факторів підвищення спроможності країни до економічного зростання, а й перетворюється на конкурентну перевагу на глобальному ринку. Важливим є врахування, що система державного механізму, розвиток авіаційної галузі України, елементи інфраструктури аеропортів працюють за правилами воєнного стану

Аналіз досліджень і публікацій з проблеми. Елементи інфраструктури аеропортів, застосування міжнародних та європейських стандартів цивільної авіації, управління інфраструктурним розвитком аеропортів в умовах глобальної конкуренції досліджували такі вчені, як О. Вовк, І. Геєць, О. Григоров, О. Буткевич, К. Сидоренко, Г. Халімова та ін. Прямо чи опосередковано елементи інфраструктури аеропортів, особливості класифікації інфраструктури аеропортів аналізували О. Ложачевська, В. Кулик, О. Автомонов, Г. Агеєва, М. Раскалей. Однак питання закономірностей розвитку інфраструктури аеропортів, напрями розвитку інфраструктури аеропортів в умовах воєнного стану, післявоєнного відновлення недостатньо розроблені й потребують подальшого дослідження.

Виклад основного матеріалу дослідження. Уся система державного механізму, розвиток авіаційної галузі України, елементи інфра-

структури аеропортів працюють за правилами воєнного стану. Саме тому особливої актуальності набувають питання відновлення інфраструктури українських аеропортів в особливий період воєнного стану. Повномасштабне вторгнення РФ і руйнування інфраструктури в усіх сферах вже завдало безпрецедентної шкоди нашій економіці і нашій території. На Україну чекає складний шлях відновлення від завданих збитків. Цей процес має допомогти збудувати кращу країну, враховуючи міжнародні стандарти.

Цивільна авіація України часто переживала важкі часи, коли падали обсяги авіаційних перевезень, відбувалося банкрутство авіаперевізників, виходило з ладу застаріле обладнання аеропортів. Ще починаючи з 1991 року більша частина цивільних аеропортів, авіабази, злітно-посадкові майданчики потребували відновлення, оскільки були частково втрачені з різних причин. Пасажирські аеропорти залежали від економіко-політичної ситуації в регіоні, а також наявності чинних сертифікатів експлуатанта. Лише після приєднання України до міжнародних та європейських авіаційних організацій, зокрема, у 1992 році до Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO), розпочалося поступове зростання аеропортової галузі, оскільки з'явився міжнародний інтерес до України, нові можливості для авіакомпаній, вітчизняні летовища поступово відроджувалися.

Після 2014 р. мало місце значне скорочення основних показників роботи авіаційного транспорту України, що пов'язано з військово-політичною ситуацією в країні, анексією Криму, рекомендаціями міжнародних організацій та органів ЄС з безпеки польотів оминати альтернативними маршрутами частину авіаційного простору України. За даними Державної авіаційної служби України, у 2016 р. пасажиропотоки через вітчизняні аеропорти зросли на 20,9% відносно попереднього року, за 2017 р. – ще на 27,6%. Обсяги поштових вантажних потоків збільшилися на 21,9% протягом 2017 р. і становили 52,3 тис. т. Кількість прийнятих і відправлених повітряних суден становила 159,9 тис., що на 20% перевищує показник 2016 р. Однак, незважаючи на збільшення обсягів роботи вітчизняних аеропортів, більшість із них перебували у дуже непростому економічному становищі.

Стан об'єктів наземної аеропортової інфраструктури є незадовільним і характеризується чималою зношеністю, рівень оснащення обладнанням авіаційної безпеки в аеропортах також недостатній. Державна цільова програма розвитку аеропортів визначає основні орієнтири стабільного розвитку авіаційної галузі, приведення інфраструктури авіаційного транспорту у відповідність з міжнародними стандартами [3]. Наприкінці 2021 року продовжувалися роботи з будівництва нових злітно-посадкових смуг, перону та руліжних доріжок у різних аеропортах України. Після завершення робіт летовища могли б приймати великі літаки, зокрема Boeing 777 і Airbus A330, очікувалося значне зростання пасажирообігу. Проте розпочалася воєнна агресія РФ проти України, яка має наслідком величезні втрати для нашої держави. Під час обстрілу ракетно-бомбові удари завдали незліченної шкоди аеропортам України, знищили злітно-посадкові смуги, летовища, масштабних руйнувань зазнали термінали аеропортів, технічне обладнання. На відновлення таких руйнувань знадобиться багато часу, потрібно приймати нові програми розвитку аеропортової галузі.

Рада ICAO засудила порушення територіальної цілісності та повітряного простору України і закликала РФ припинити свою незаконну діяльність для забезпечення безпеки польотів та безпеки цивільної авіації у всіх країнах [6]. Міжнародна організація цивільної авіації (ICAO), аналізуючи можливі випадки незаконного вторгнення в повітряний простір, які створюють серйозну загрозу безпеці та надійності міжнародної цивільної авіації, розробляє заходи та програми, спрямовані на запобігання таким вторгненням. Було визнано, що такі дії суперечать принципам Статуту ООН і Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, де наголошується на необхідності уникнення конфліктів і сприятливій співпраці між націями і народами.

Преамбула Конвенції про міжнародну цивільну авіацію акцентує на тому, що міжнародні стандарти цивільної авіації та рекомендована практика ICAO розробляються для того, щоб

міжнародна цивільна авіація могла розвиватися безпечним та упорядкованим чином, щоб міжнародні повітряні сполучення могли встановлюватися на основі рівності повітряним шляхом і здійснюватися раціонально та економічно [7].

При проектуванні та будівництві нових та реконструкції існуючих споруд на аеродромі враховуються вимоги, що пред'являються до інфраструктури, необхідні для оптимального застосування заходів безпеки міжнародної цивільної авіації. Проблема модернізації аеропортової інфраструктури є актуальною для України у зв'язку з адаптацією до міжнародних та європейських стандартів і рекомендаційної практики ІКАО з урахуванням пріоритетних напрямів інтеграції та лібералізації авіаційного простору.

Стандарти та рекомендована практика приймаються ІКАО з метою забезпечення уніфікації правил щодо міжнародної аеронавігації та міжнародного повітряного транспорту, не є суворо обов'язковими, проте в стандартах закладені, зокрема, параметри безпеки, які спонукають держави до користування. Науковці звертають увагу на те, що тривала практика застосування стандартів ІКАО стала звичною, держави надають стандартам ІКАО обов'язкового характеру [8]. Стандарти встановлюють певні вимоги, виконувати й дотримуватися яких мають усі держави, що надали згоду на обов'язковість міжнародного договору.

Держава зобов'язується забезпечувати максимально можливий уніфікований підхід до правил, стандартів, процедур, що стосуються інфраструктури цивільної авіації, зокрема, повітряних суден, повітряних трас, допоміжних служб, характеристик аеропортів і посадкових майданчиків, а також інших питань, що стосуються безпеки, регулярності та ефективності аеронавігації [9]. Якщо держава визнає важким чи неможливим дотримуватися правил ІКАО, вона має відразу повідомити Міжнародну організацію цивільної авіації про відмінності між її власною практикою і тією, що встановлена міжнародним Стандартом для того, щоб Рада ІКАО могла негайно поінформувати всіх інших держав-членів про відмінності, які існують між положеннями міжнародного Стандарту і

відповідною національною практикою цієї держави.

Аеропорт являє собою комплекс споруд, що призначений для приймання, відправлення повітряних суден, обслуговування повітряних перевезень, проведення робіт з технічного обслуговування, маючи для таких цілей аеродром, аеровокзал, інші наземні споруди та необхідне обладнання, а аеродром є головною складовою частиною аеропорту, включаючи будь-які будівлі, споруди і обладнання, призначена повністю чи частково для вильоту, прибуття, стоянки та руху по такій поверхні повітряних суден [10]. Аеропорт здійснює регулярні прийом та відправлення пасажирів, багажу, вантажів та пошти, організацію та обслуговування польотів повітряних суден. Відповідно до статті 63 Повітряного кодексу України [11] аеродром включає такі елементи: поверхні (штучні, ґрунтові або водні), призначені для посадки, зльоту, руху, стоянки повітряних суден, руху наземного транспорту на території аеродрому; ґрунтові елементи аеродрому; об'єкти обслуговування повітряного руху; засоби зв'язку, навігації та спостереження; візуальні засоби забезпечення польотів; об'єкти та засоби аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення, забезпечення авіаційної безпеки, метеорологічного обслуговування, електрозабезпечення аеродрому; споруди та мережі інженерних комунікацій, що забезпечують роботу аеродромних об'єктів. Аеродром має один або кілька злітно-посадкових майданчиків, які являють собою конструкції, що придатні для використання для зльоту, посадки, руху та стоянки легких повітряних суден максимальною злітною масою не більше 5700 кілограмів.

Вимоги до планування будівництва аеропортів містяться у Додатку 14 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію [12], який застосовується до всіх аеропортів, відкритих для загального використання в державах-членах ІКАО, і охоплює сферу від планування аеропортів до таких подробиць, як тривалість часу перемикання для подачі електроживлення від резервного джерела, від цивільного будівництва до освітлювальної техніки, від забезпечення досконалого рятувального та протипожежного

обладнання до простих вимог щодо очищення аеропортів від птахів.

Відповідно до сучасного розвитку авіатранспортної галузі положення Додатку можуть змінюватися. З'являються нові моделі повітряних суден, збільшується кількість польотів, польоти при малій видимості та технологічні вдосконалення аеропортового обладнання. У цьому документі сформульовані мінімальні технічні вимоги до аеродромів, розрахованих на сучасні повітряні судна. Подібні питання, за необхідності, оцінюються та враховуються повноважними органами для кожного окремого аеродрому. Інструктивні вказівки щодо можливого впливу майбутніх повітряних суден на ці технічні вимоги наводяться в Посібнику ІКАО з проектування аеродромів (Doc 9157) [13]. Зміст Додатку 14 відображає такі пов'язані з аеропортами аспекти: планування, проектування, експлуатація та аеропортове обладнання. Велика зона маневрування аеропорту починається зі злітно-посадкової смуги й охоплює руліжні доріжки. Сьогодні великі сучасні повітряні судна вимагають більш точного проектування цих елементів. Недотримання вимог Додатку 14 може мати наслідком перетворення аеропортів на непридатні для використання.

Метою більшості стандартів є підвищення безпеки авіації. Один розділ Додатку 14 стосується безпеки обладнання, встановленого в аеропортах. На увагу заслуговують рекомендації, що стосуються конструкції та розміщення обладнання біля злітно-посадкових смуг, метою яких є зменшення небезпеки для руху повітряних суден. Також характеризуються вимоги до резервного електроживлення разом із характеристиками електросхем вогнів та необхідністю контролю за роботою візуальних засобів.

Правила визначення придатності до експлуатації аеродромів та злітно-посадкових майданчиків державної авіації України, розроблені на підставі узагальненої міжнародної практики сертифікації аеродромів, результатів досліджень із забезпечення безпеки польотів повітряних суден з урахуванням нормативних документів, міжнародних стандартів і рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) і затверджені Наказом Міністерства

оборони [14]. Правила враховують вимоги Додатку 14 щодо забезпечення конкретної площини злітно-посадкових смуг, обмеження перешкод та розміри цих площин, визначають вимоги щодо облаштування аеродромів, а також злітно-посадкових майданчиків державної авіації України з метою забезпечення безпеки польотів повітряних суден.

Відповідно до Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року [3] до грудня 2020 року планували здати злітно-посадкові смуги у кількох аеропортах України (Одеса, Дніпро), у 2021 році планували реконструювати злітно-посадкову смугу і побудувати нову, встановити світлосигнальне і радіотехнічне обладнання ще в кількох аеропортах, проте кошти на будівництво чи реставрацію аеропортів протягом останніх років були переадресовані на потреби боротьби з КОВІД-19. Воєнна агресія РФ змінила стан і найближчі перспективи розвитку ключових аеропортів країни, які потребують нових розрахунків, нових планів реставрації і будівництва.

Державні органи мають здійснювати постійний моніторинг та контроль підтримання суб'єктами державної авіації відповідності аеродромів або постійних злітно-посадкових майданчиків вимогам нормативно-правових актів, що регламентують діяльність державної авіації України, та виконання заходів, що забезпечують рівень безпеки польотів. Кожен аеродром або постійний злітно-посадковий майданчик, який допускається до експлуатації, обов'язково перевіряється на відповідність чинним нормам і правилам [15]. Міжнародна організація цивільної авіації сприяє політиці технічної підтримки у наданні технічної допомоги та технічного співробітництва, беручи до уваги, що реконструкція та модернізація аеропортів може покращити економічний розвиток держав, оскільки цивільна авіація відіграє важливу роль у технічному, економічному, соціальному та культурному розвитку всіх країн, а також у їх глобальному співробітництві.

У липні 2022 року Україна представила план післявоєнної відбудови держави у Швейцарському місті Лугано, підсумком стала спільна декларація 40 держав про підтримку України на

шляху відновлення після військової агресії РФ. План відновлення України [16] спрямований на прискорення стійкого економічного зростання. В рамках плану визначено перелік Національних програм для досягнення ключових результатів. Згідно з представленим планом майже половину коштів із 750 млрд доларів планують профінансувати модернізацію інфраструктури, зокрема, в аеропортовій галузі. Ключовим джерелом відновлення мають бути конфісковані активи Росії та російських олігархів.

План відновлення і дорожня карта цього відновлення мають бути готові ще до завершення війни. Звичайно, план буде зазнавати коригувань залежно від різних обставин, проте відновлення України має починатися, не чекаючи на закінчення війни. Кабінет Міністрів України створив Національну раду з відновлення України від наслідків війни [17]. Серед основних завдань Ради є розроблення плану заходів з післявоєнного відновлення та розвитку України; визначення та напрацювання пропозицій щодо пріоритетних реформ, реалізація яких є необхідними у воєнний і післявоєнний періоди; підготовка стратегічних ініціатив, проектів нормативно-правових актів, прийняття і реалізація яких є необхідними для ефективної роботи та відновлення України у воєнний і післявоєнний періоди.

У післявоєнний період доступ до аеропортової галузі отримують міжнародні організації, які здійснюють контроль і нагляд у сфері цивільної авіації, необхідним є проведення аудиту інфраструктури, що забезпечує фізичне виконання польотів. Потрібен буде час, щоб пошкоджену інфраструктуру відновити, протестувати, отримати відповідні висновки, що вона працює. Це тривалий процес. Частина аеропортів відразу відновлять свою роботу, а інші потребуватимуть часу на заміну втраченого обладнання. Відновлення аеропортів залежить від активної позиції держави, стабільного фінансування, зацікавленості міжнародних інвесторів, платоспроможності громадян. Регіональні летовища, що готувалися під концесію і мають велике регіональне та економічне значення (Чернівці, Івано-Франківськ, Херсон, Вінниця, Рівне) мають першочергове значення. Розвиток вантажних

авіап перевезень також є перспективним для економіки України. Відновлення інших аеропортів буде відбуватися з урахуванням нових можливостей. Після відновлення зруйнованої інфраструктури, настане час реалізувати плани, побудовані до лютого 2022 року: створення державного спеціалізованого фонду відновлення аеропортів, диверсифікація податкової бази на авіаційне паливо.

У листопаді 2022 року держави-члени європейської організації Євроконтроль, яка займається підтримкою європейської авіації, працює у сфері організації повітряного руху у європейському регіоні, схвалили створення добровільних фондів солідарності для підтримки держав-членів, які постраждали від війни [18]. Держави-члени Євроконтролю оголосили про створення добровільного Аеронавігаційного фонду солідарності для підтримки України на час призупинення виконання польотів у повітряному просторі України. Зокрема, цей Фонд надасть змогу фінансувати заходи щодо відновлення послуг з аеронавігаційного обслуговування та забезпечить фінансову підтримку України на період воєнного стану. Усвідомлюючи великий вплив загарбницької війни Путіна проти України на авіасполучення на європейському континенті, Євроконтроль солідарний з Україною та іншими державами, служби управління повітряним рухом яких серйозно постраждали. Створення Фонду солідарності дозволяє вживати колективних заходів для надання підтримки та фінансування для забезпечення довгострокової життєздатності управління повітряним рухом у будь-якій державі, яка зазнає такого впливу зараз і в майбутньому. Фонд солідарності надає підтримку близько чотирьом тисячам унікальних фахівців української аеронавігаційної сфери, а також підтриманню в належному стані аеронавігаційної інфраструктури країни, яка протягом останнього року зазнала суттєвих пошкоджень. Завдяки Фонду солідарності Україна зможе провести належну підготовку персоналу та підготувати аеронавігаційну інфраструктуру для післявоєнного відновлення польотів.

Започатковані ініціативи Лугано заклали основу для відбудови України та об'єднали зусил-

ля всього світу, оскільки масштаб потреб щодо стабілізації та відновлення, яких Україна потребує після російських атак, вимагає широкої мобілізації держав та приватного сектору. Україна користується міжнародною підтримкою для економічної та соціальної стабілізації держави та подальшого процесу відновлення від наслідків війни, зокрема, шляхом екстреної допомоги для негайних потреб та фінансування участі приватного сектору в процесі відновлення.

Висновки. Отже, відновлення інфраструктури аеропортів України з урахуванням міжнародних та європейських стандартів цивільної авіації, напрацьованих Міжнародною організацією цивільної авіації (ІСАО), є актуальним для подальших наукових досліджень. Основні принципи співпраці у галузі міжнародної цивільної авіації викладено в Чиказькій Конвенції, а їх дотримання для ефективного розвитку інфраструктури аеропортів є основним при розробці законодавчої бази будь-якої держави-члена ІСАО. Гарантування якісного аеропортового та аеронавігаційного обслуговування потребує глобальних витрат і технічних розрахунків для відновлення цивільної авіації. Держава має приділяти більше уваги питанням підвищення ефективності та рентабельності при відновленні аеропортового обслуговування.

Зростання уваги до аеропортів після закінчення воєнної агресії РФ потребує розробки нових програм, які містять рекомендації з технічної підтримки аеропортів. Національна транспортна стратегія України потребує суттєвих доповнень, що сприятиме зростанню економічного і соціального розвитку України. Україна має продовжувати контакти з міжнародними та європейськими організаціями щодо технічного співробітництва та технічної допомоги, реконструкції та модернізації інфраструктури аеропортів.

Українське законодавство у сфері цивільної авіації перебуває на стадії реформування з метою створення умов для стабільного розвитку та підвищення рівня безпеки. У складних умовах воєнної агресії з боку РФ надзвичайно важливим є максимальне забезпечення безперервності діяльності України щодо наближення законо-

давства про відновлення цивільної авіації України до міжнародних стандартів.

Література

1. What contribution does transport make to the UN sustainable development goals? URL: https://unitingaviation.com/news/general-interest/what-contributions-does-air-transport-make-to-the-un-sustainable-development-goals/?fbclid=IwAR0ifCL-SIJ11bOv_mLdNSTe6McNQbYXIIWLxIUFOtxN1 XipsJrH2mRfsII (дата звернення 25.04.2023).

2. Чулінда Л.І. Цілі сталого розвитку: пріоритети цивільної авіації. *Copernicus Political and Legal Studies*. 2022. Т. 1. Вип. 2. URL: <https://czasopisma.marszalek.com.pl/images/pliki/ksm/34/ksm3407.pdf>. (дата звернення 25.04.2023).

3. Державна цільова програма розвитку аеропортів на період до 2023 року: постанова Кабінету Міністрів України від 24 лют. 2016 р. № 126. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/126-2016-p#Text> (дата звернення 25.04.2023).

4. Про затвердження плану заходів з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 07 квіт. 2021 р. № 321-р. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/prozatverdzhennya-planu-zahodiv-z-realizaciyi-nacionalnoyi-transportnoyi-strategiyi-ukrayini-na-period-do-2030-roku-321-070421> (дата звернення 25.04.2023).

5. Звіт про прямі збитки інфраструктури від руйнувань внаслідок військової агресії росії проти України за рік від початку повномасштабного вторгнення. Авіаційна галузь. Березень, 2023. URL: https://kse.ua/wp-content/uploads/2023/03/UKR_Feb23_FINAL_Damages-Report-1.pdf (дата звернення 25.04.2023).

6. ICAO Council condemns violation of territorial integrity and airspace of Ukraine. URL: <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/RU/ICAO-Council-condemns-invasion-of-Ukraine.aspx>. (дата звернення 25.04.2023).

7. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 року (Чиказька конвенція) URL:

https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#Text (дата звернення 25.04.2023).

8. Григоров О.М. Міжнародно-правові засади регулювання відносин у сфері цивільної авіації: становлення та розвиток: монографія. Одеса: Фенікс, 2020. 440 с.

9. Садловська І.П., Овсак О.П. Аналіз відповідності регулювання діяльності повітряного транспорту України вимогам Європейського Союзу до країн-кандидатів. *Економіка та управління національним господарством*. 2022. № 2(88). С. 30-39.

10. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України від 21 бер. 2017 р. № 1965-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1965-19#Text> (дата звернення 25.04.2023).

11. Повітряний кодекс України від 19 трав. 2011 р. № 3393-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text> (дата звернення 25.04.2023).

12. Опис додатків до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_655#Text (дата звернення 25.04.2023).

13. Aerodrome Design Manual – Part 2 – Taxiways, Aprons and Holding Bays (Doc 9157 – Part 2) (Corrigendum no. 1 dated 11/8/21). URL: <https://store.icao.int/en/aerodrome-design-manual-runways-doc-9157-part-1> (дата звернення 25.04.2023).

14. Правила визначення придатності до експлуатації аеродромів та злітно-посадкових майданчиків державної авіації України: наказ Міністерства оборони України від 08 груд. 2014 р. № 1571/26348. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1571-14#Text> (дата звернення 25.04.2023).

15. Maksym'yuk Y.V., Chulinda L.I., Korchova G.L., Pochka K.I. Priority directions of international airport infrastructure development. *Опір матеріалів і теорія споруд: наук.-тех. збірн.* Київ: КНУБА, 2022. Вип. 109. С. 301-316.

16. План відновлення України. URL: <https://recovery.gov.ua> (дата звернення 25.04.2023).

17. Про Національну раду з відновлення України від наслідків війни, яка є консульта-

тивно-дорадчим органом при Президентові України. URL: <https://www.kmu.gov.ua/diyalnist/nacionalna-rada-z-vidnovlennya-ukrayini-vid-naslidkiv-vijni/pro-nacionalnu-radu-z-vidnovlennya-ukrayini-vid-naslidkiv-vijni> (дата звернення 25.04.2023).

18. EUROCONTROL Member States approve creation of voluntary solidarity funds to support Member States impacted by war. URL: <https://www.eurocontrol.int/press-release/eurocontrol-member-states-approve-creation-voluntary-solidarity-funds-support-membe> (дата звернення 25.04.2023).

References

1. What contribution does transport make to the UN sustainable development goals? URL: https://unitingaviation.com/news/general-interest/what-contributions-does-air-transport-make-to-the-un-sustainable-development-goals/?fbclid=IwAR0ifCL-SIJ1bOv_mLdNSTe6McNQbYXIIWL_xlUFOTxN1_XipsJrH2mRfsII (дата звернення 25.04.2023).

2. Chulinda L.I. Tsili staloho rozvytku: priorityty tsyvilnoi aviatsii. Copernicus Political and Legal Studies. 2022. T. 1 Vyp. 2. URL: <https://czasopisma.marszalek.com.pl/images/pliki/ksm/34/ksm3407.pdf>.

3. Derzhavna tsilova prohrama rozvytku aeroportiv na period do 2023 roku: postanova Kabinetu Ministriv Ukrayiny vid 24 liut. 2016 r. № 126. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/126-2016-p#Text> (дата звернення 25.04.2023).

4. Pro zatverdzhennia planu zakhodiv z realizatsii Natsionalnoi transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2030 roku: rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrayiny vid 07 kvit. 2021 r. № 321-r. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/prozatverdzhennya-planu-zahodiv-z-realizaciyi-nacionalnoyi-transportnoyi-strategiyi-ukrayini-na-period-do-2030-roku-321-070421> (дата звернення 25.04.2023).

5. Zvit pro priami zbytky infrastruktury vid ruinuvan vnaslidok viiskovoi ahresii rosii proty Ukrainy za rik vid pochatku povnomasshtabnoho vtorhennia. Aviatsiina haluz. Berezen, 2023. URL: <https://kse.ua/wp-content/uploads/2023/03/>

UKR_Feb23_FINAL_Damages-Report-1.pdf (data zvernennia 25.04.2023).

6. ICAO Council condemns violation of territorial integrity and airspace of Ukraine. URL: <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/RU/ICAO-Council-condemns-invasion-of-Ukraine.aspx>. (data zvernennia 25.04.2023).

7. Konventsiia pro mizhnarodnu tsyvilnu aviatsiiu 1944 r. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#Text (data zvernennia 25.04.2023).

8. Hryhorov O.M. Mizhnarodno-pravovi zasady rehuliuвання vidnosyn u sferi tsyvilnoi aviatsii: stanovlennia ta rozvytok: monohrafiia. Odesa: Feniks, 2020. 440 s.

9. Sadlovska I.P., Ovsak O.P. Analiz vidpovidnosti rehuliuвання diialnosti povitrianoho transportu Ukrainy vymoham Yevropeiskoho Soiuzu do krain-kandydativ. Ekonomika ta upravlinnia natsionalnym gospodarstvom. 2022. № 2(88). S. 30-39.

10. Pro Derzhavnu prohramu aviatsiinoi bezpeky tsyvilnoi aviatsii: Zakon Ukrainy vid 21 ber. 2017 r. № 1965-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1965-19#Text> (data zvernennia 25.04.2023).

11. Povitrianyi kodeks Ukrainy vid 19 trav. 2011 r. № 3393-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text> (data zvernennia 25.04.2023).

12. Opys dodatkov do Konventsii pro mizhnarodnu tsyvilnu aviatsiiu 1944 r. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_655#Text (data zvernennia 25.04.2023).

13. Aerodrome Design Manual – Part 2 – Taxiways, Aprons and Holding Bays (Doc 9157 – Part

2) (Corrigendum no. 1 dated 11/8/21). URL: <https://store.icao.int/en/aerodrome-design-manual-runways-doc-9157-part-1> (data zvernennia 25.04.2023).

14. Pravyla vyznachennia prydatnosti do ekspluatatsii aerodromiv ta zlitno-posadkovykh maidanchykv derzhavnoi aviatsii Ukrainy: nakaz Ministerstva oborony Ukrainy vid 08 hrud. 2014 r. № 1571/26348. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1571-14#Text> (data zvernennia 25.04.2023).

15. Maksym'yuk Y.V., Chulinda L.I., Korchova G.L., Pochka K.I. Priority directions of international airport infrastructure development. Opir materialiv i teoriia sporud: nauk.-tekh. zbirn. Kyiv: KNUBA, 2022. Vyp. 109. S. 301-316.

16. Plan vidnovlennia Ukrainy. URL: <https://recovery.gov.ua> (data zvernennia 25.04.2023).

17. Pro Natsionalnu radu z vidnovlennia Ukrainy vid naslidkiv viiny, yaka ye konsultatyvno-doradchym orhanom pry Prezydentovi Ukrainy. URL:

<https://www.kmu.gov.ua/diyalnist/nacionalna-rada-z-vidnovlennya-ukrayini-vid-naslidkiv-vijni/pro-nacionalnu-radu-z-vidnovlennya-ukrayini-vid-naslidkiv-vijni> (data zvernennia 25.04.2023).

18. EUROCONTROL Member States approve creation of voluntary solidarity funds to support Member States impacted by war. URL: <https://www.eurocontrol.int/press-release/eurocontrol-member-states-approve-creation-voluntary-solidarity-funds-support-membe> (data zvernennia 25.04.2023).

RECOVERY INFRASTRUCTURE OF AIRPORTS OF UKRAINE

National Aviation University
Liubomyra Huzara Avenue, 1, 03058, Kyiv, Ukraine
E-mails: chulinda@ukr.net, ustynova1970@gmail.com

*The purpose of the article is to carry out an analysis of the implementation of effective international and European standards, the transformation and modernization of the airport infrastructure of Ukraine in the process of adapting civil aviation legislation to international and European standards, since in the conditions of global competition, the developed infrastructure of airports becomes not only one of the factors of increasing the country's capacity for economic growth, but also turns into a competitive advantage on the global market. **Research methods:** in particular, comparative and systematic methods were applied to clarify the essence and effectiveness of the priority directions for the recovery of the infrastructure of airports in Ukraine, taking into account the huge losses from the full-scale invasion of the Russian Federation on the territory of sovereign Ukraine. **Results:** it was established that the plans for the post-war reconstruction of the state, the support of the international community for Ukraine on the way to recovery after the military aggression of the Russian Federation are aimed at accelerating sustainable economic growth. The restoration of airport infrastructure requires the creation of favorable conditions for the design and scientific support of airport development programs. Modernization of airport infrastructure becomes one of the factors of increasing economic growth of Ukraine, increase of cargo and transit transportations will effectively speed up economic growth within Ukraine. Proper implementation of ISAO standards and recommended practices will increase the safety and efficiency of the airport industry, will contribute to the support of safe, secure and sustainable development of aviation transport. **Discussion:** without the recovery of aviation infrastructure, the air transportation market will hold back the realization of Ukraine's transit potential and its integration into the world economy after victory. Therefore, it is necessary to study the priority areas of development of the infrastructure of airports in Ukraine. ISAO standards and recommended practice need proper study and implementation for the effective recovery of Ukrainian airports.*

Key words: airports; aviation security; infrastructure; integration into the world economy.

Стаття надійшла до редакції 10.05.2023