

**В. С. ВЕЛЬЦЕН**

здобувач кафедри господарського права  
Національного юридичного університету  
імені Ярослава Мудрого, Харків  
velcen-valentina@rambler.ru



**КАПІТАЛЬНЕ БУДІВНИЦТВО АЕРОПОРТУ  
ЯК ЦІЛІСНОГО МАЙНОВОГО КОМПЛЕКСУ:  
ГОСПОДАРСЬКО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ**

Стаття присвячена висвітленню ключової ролі відносин капітального будівництва в авіаційній галузі, зокрема в реконструкції та будівництві нових аеропортів України з метою підвищення їх функціональності та конкурентоспроможності. Метою статті є аналіз механізмів розбудови інфраструктури авіаційного транспорту, де капітальне будівництво є об'єктом для залучення інвестицій. Оптимізація процесів капітального будівництва в авіаційній галузі впливатиме не лише на розвиток діяльності вітчизняних авіакомпаній, а й на розвиток транспортного забезпечення сфери господарювання в цілому. Автором розглянуто необхідність удосконалення основних господарсько-правових форм капітального будівництва в авіаційній галузі.

**Ключові слова:** капітальне будівництво, правові форми аутсорсингу, цілісний майновий комплекс, інфраструктура авіаційного транспорту.

**JEL Classification:** 040.

**Постановка проблеми.** Метою статті є активізація механізмів розбудови авіаційного транспорту, де капітальне будівництво буде стимулом для залучення інвестицій та розвитку господарсько-правових засобів у цій сфері, досягнення економічної та правової інтеграції капітального будівництва з міжнародним досвідом у цій сфері.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблема розвитку капітального будівництва, його правового регулювання у сфері економіки в цілому та зокрема у сфері повітряних перевезень була у центрі уваги багатьох дослідників. Окремі аспекти її вирішення знайшли своє відображення в роботах таких учених, як В. М. Коссак, А. Б. Гриняк, С. В. Сенік, М. С. Біленко, В. Г. Олюха, О. О. Квасніцька, Г. М. Гриценко, О. П. Віхров, Н. В. Трофуненко, І. М. Миронець, І. І. Банасевич, Л. В. Чабан. Але невичерпність теми залишає великий простір для подальшого наукового пошуку.

**Формулювання цілей.** Приведення інфраструктури авіаційного транспорту у відповідність із міжнародними вимогами – важлива складова стратегії держави, спрямованої на забезпечення конкурентоспроможності України на світовому ринку. Актуальність наукового дослідження пов'язана із необхідністю застосування капітального будівництва як частини державної політики, спрямованої на залучення інвестицій в авіаційній галузі, зокрема в діяльності аеропортів України. Метою статті є всебічний розгляд, практичне втілення в життя механізмів капітального будівництва у сфері авіаційних перевезень та авіаційної інфраструктури й вплив на розвиток повітряного перевезення в Україні та їх подальші певні напрями розвитку вітчизняних авіаперевезень та процесів лібералізації повітряного простору. Україна, знаходячись на географічно вигідній території з точки зору транзиту, розпоряджається значним повітряним простором.

**Виклад основного матеріалу.** Перехід України до нової фази стійкого соціально-економічного зростання, курс на європейську інтеграцію вимагає випереджаючого розвитку усієї транспортної системи країни. Транспортна діяльність – це діяльність, яка безпосередньо пов'язана з транспортуванням (перевезенням і буксируванням вантажів і перевезенням пасажирів). Як вид господарської діяльності транспортна діяльність – не тільки надання «послуг вартісного характеру, що мають цінову визначеність», а й управлінська діяльність, яка «спрямована на надання» таких послуг. Тобто з юридичної точки зору транспортна діяльність має комплексний приватноправовий і публічно-правовий характер. Характерна особливість транспорту, що відрізняє його від виробництва, це виконання робіт чи надання послуг, що мають нематеріальний характер. На сучасному етапі велике значення має повітряний транспорт. Повітряний транспорт дає змогу з'єднувати величезні відстані. Для організаційного забезпечення цієї діяльності існують: авіакомпанії, об'єднані авіаційні загони, агентства повітряних сполучень, аеропорти, підприємства із забезпечення пально-мастильними матеріалами, центр експлуатації радіотехнічного обладнання і зв'язку, підприємство з обслуговування повітряного руху та його філії, обчислювальний центр, навчально-тренувальний центр та ін.

Усі процеси в економіці повинні мати чітко визначену сформовану економічну політику і розуміння, якими правовими засобами вона має бути реалізована. Визначено, що господарсько-правова політика держави, базуючись на положеннях конституційного економічного порядку, економічної політики держави та наукової господарсько-правової доктрини і зафіксована у змісті державних програм економічного розвитку, як обов'язкова їх складова є певною чітко сформованою позицією держави щодо напрямів та змісту подальшого розвитку господарського господарства. Для підвищення ефективності використання основних фондів на підприємстві, у тому числі транспортному підприємстві, першочергове значення має їхнє відтворення. Відтворення основних виробничих фондів – це процес безперервного їхнього оновлення. Розрізняють просте та розширене відтворення. Просте відтворення основних фондів здійснюється в тому самому обсязі, у якому відбувається заміна окремих зношених частин основних фондів або заміна старого устаткування аналогічним, тобто тоді, коли постійно відновлюється попередня виробнича потужність. Розширене відтворення передбачає кількісне та якісне збільшення діючих основних фондів або придбання нових основних фондів, які забезпечують вищий рівень продуктивності устаткування.

Тобто капітальне виробництво саме той напрям розширеного відтворення та створення нових фондів, що дасть змогу підвищити конкурентоздатність авіаційної галузі. Капітальне будівництво – це процес створення нових, а також розширення, реконструкція, технічне переоснащення діючих підприємств, об'єктів виробничого і невиробничого призначення, пускових комплексів (з урахуванням проектних робіт, проведення торгів (тендерів) у будівництві, консервації, розконсервації об'єктів, утримання дирекцій підприємств, що будуються, а також придбання технологічного обладнання, що не входить до кошторису об'єктів). Фінансування капітального будівництва може здійснюватися за рахунок: коштів державного бюджету, передбачених на фінансування капітального будівництва (державні капітальні вкладення); інвестицій, що спрямовуються на фінансування капітального будівництва, у загальному обсязі яких є частка державних капітальних вкладень (змішані капітальні вкладення); грошових коштів самих суб'єктів господарювання (отриманих від здійснення господарської діяльності, а також унаслідок відчуження від держави засобів виробництва, що є державною власністю і закріплені за державним підприємством, банківських кредитів тощо). До основних нормативних актів, які регулюють відносини у сфері капітального будівництва, належать: Господарський та Цивільний кодекси України, закони «Про інвестиційну діяльність», «Про основи містобудування» та інші.

Аеропорт як цілісний майновий комплекс – це комплекс інженерних споруд, призначений для прийому, відправлення та технічного забезпечення повітряного транспорту, а також обслуговування пасажирів та вантажу. Цей майновий комплекс складається з об'єктів споруд, об'єктів рухомого майна та об'єктів немайнового активу, зокрема: 1) аеродромів та аеродромних об'єктів (злітно-посадкових смуг, перонів, руліжних доріжок, засобів світло-сигнального, радіотехнічного, метеорологічного обладнання, інших об'єктів, що належать до аеродромних); 2) об'єктів інфраструктури аеропортів (пасажирські та вантажні термінальні комплекси, цехи бортового харчування, об'єкти забезпечення авіаційним паливом), об'єктів неавіаційної діяльності тощо; 3) об'єктів наземної інфраструктури, що належать українським повітряним перевізникам (ангарні комплекси, авіаційно-технічні бази, навчально-тренажерні центри, профілакторії, адміністративні будівлі, складські об'єкти), за рахунок їх власних коштів; 4) аеродромів спільного використання та їх об'єктів за погодженням з відповідними органами державної влади, у сфері управління яких перебувають такі аеродроми, або органами місцевого самоврядування, у власності яких перебувають такі аеродроми. Тобто ці складові частини є об'єктами різної правової природи та з різними режимами правового функціонування, різними формами власності.

Спробуємо проаналізувати стан капітального будівництва на теперішній час у сфері аеропортів, зокрема щодо міжнародного аеропорту «Харків» (Основа) – одного з найважливіших об'єктів столиці Слобожанщини, який має бути базою для провідних українських та міжнародних авіакомпаній. Зараз встановлено критичний стан капітального будівництва та визначено фактори, що впливають на зниження темпів будівництва. Констатується відсутність на державному рівні системної економічної будівельної політики, аргументовано необхідність її здійснення, окреслені напрями підвищення її ефективності, зокрема в реконструкції аеропорту. Для правового забезпечення інтеграційного процесу України в ЄС, створення конкурентоздатного повітряного середовища, зокрема в авіаційній галузі, необхідна імплементація положень Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, Європейським співтовариством з атомної енергії та їхніми державами-членами у вітчизняне законодавство з питань регулювання капітального будівництва: а) щодо державних закупівель у сфері підрядних робіт; б) забезпечення сталого розвитку капітального будівництва; в) розвитку антимонопольного законодавства щодо контролю за концентраціями у будівельній галузі; г) запровадження транспарентності (електронне урядування, спрощення ліцензійних, дозвільних, погоджувальних процедур у капітальному будівництві, прийняття рішень щодо використання земельних ділянок за широкої участі громадськості); г) дотри-

мання європейських вимог щодо енергоефективності будівель та споруд, їх доступності для осіб з обмеженими можливостями; д) гармонізація будівельних нормативно-технічних актів з Єврокодами. Державна будівельна політика має бути спрямована на залучення міжнародних інвестицій у сферу капітального будівництва, з одночасним правовим забезпеченням інтересів вітчизняних будівельних компаній. Євроінтеграційні процеси детермінують необхідність господарсько-правового забезпечення сталого розвитку капітального будівництва, господарсько-правового стимулювання зниження ресурсних витрат при проведенні будівельних робіт, зменшення негативного впливу на екосистему, формування капітального будівництва як сталої системи, здатної забезпечувати зростання рівня економіки країни. Відповідно до Концепції Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 р., схваленої Постановою Кабінету Міністрів України від 30 жовтня 2013 р. №944, приведення інфраструктури авіаційного транспорту у відповідність з міжнародними вимогами є важливою складовою стратегії держави, спрямованої на забезпечення конкурентоспроможності України на світовому ринку. Однак зараз немає чіткої програми та стратегічного плану розвитку Міжнародного аеропорту Харків зокрема, крім того, що відповідно до цієї програми аеродром аеропорту Харків планується повернути у державну власність. Отож, на теперішній час немає взагалі програми розбудови Міжнародного аеропорту Харків з використанням капітального будівництва в цій галузі. Хоча, за всіма характеристиками, аеропорт Харків – є одним із найперспективніших аеропортів та є найбільшим у Східній Україні. Це аеропорт 2-го класу, що здатний приймати літаки Airbus A310, Airbus A-320, Boeing-737, Boeing-757, Douglas MD-80, Embraer 145, Ту-154, Іл-76, Як-42 та більш легкі, Boeing 767, Airbus A330, Ан-124 з певними обмеженнями, а також вертольоти всіх типів. Орендарем є компанія «Нью Системс АМ» (група DCH). З 2013 р. аеропорт має курсо-глісадну систему (ILS) за категорією II (система посадки за приборами). Злітно-посадкова смуга довжиною 2500 м, що дозволяє приймати всі, як вище вже зазначалось, середньомагістральні повітряні судна. Також функціонує єдина на території України сучасна система обробки багажу (BHS), продуктивність якої 960 одиниць багажу/год для міжнародних рейсів та 600 одиниць багажу/год для внутрішніх рейсів. Улітку 2012 р. було оснащено аеропорт двома телетрапами (рукавами) та новою диспетчерською вишкою, найбільш сучасною в Україні. Після того як у 2012 р. О. Ярославський виграв конкурс на оренду цілісного майнового комплексу – Харківського аеропорту, було прийнято проект реконструкцій, який включав у себе капітальні ремонти перону, будівництво нової злітно-посадкової смуги, рекон-

струкцію терміналів та ін. Однак зараз усе перебуває на етапі замороження. Тому так гостро зростає необхідність запровадження капітального будівництва в цій сфері. Необхідно, по-перше, вдосконалити господарське законодавство про капітальне будівництво як засіб його непрямої державної підтримки, по-друге, формувати капітальне будівництво як сталу систему державної політики.

І, як наслідок, усі основні фонди цілісного майнового комплексу – аеропорту Харків, будуть відновлені та навіть створені нові, підвищиться конкурентоздатність аеропорту.

Наприклад, зараз в аеропорту Харків є термінал А, що складається з двох поверхів та таких об'єктів: до загальної схеми належать – пасажирський термінал, вантажний термінал, VIP-термінал, ангар, стоянка для автомобілів, стоянка для таксі, касо мат, зупинка для транспорту загального користування. На першому поверсі терміналу знаходяться паспортний контроль, каси, магазин, обмін валют, пошук багажу, отримання багажу, місце зустрічі, ресторан, пакування багажу, довідкова, магазин сувенірів, медпункт, ветеринарний контроль, фітоконтроль, туалет, реєстрація, відділ поліції, таможня, камера зберігання, касо мат, ліфт. На другому поверсі знаходяться служба авіаційної безпеки, авіакомпанія, кімната матері та дитини, паспортний контроль, магазин, обмін валют, ресторан, пошта, магазин Duty Free, таможня, бізнес-зал, туалет.

Однак із залученням інвестицій, оптимізації капітального будівництва можливо розширити конкурентоздатність аеропорту Харків, побудувати, наприклад насосно-фільтраційну станцію ЦЗС, реконструювати периметрову огорожу території Міжнародного аеропорту Харків (із сигналізацією, відеоспостереженням), придбати нові основні засоби (наприклад, спеціальні та спеціалізовані автомобілі (тягачі, водила, реанімаційні авто швидкої допомоги, спецмашину для проведення де/анти-айсінгу повітряного судна та ін.), придбати устаткування для автоматичного оброблення інформації, в т. ч. серверне обладнання, придбати аеродромну та комунальну спецтехніку, в т. ч. спецмашину для нанесення рідкого хімреагенту на штучну злітно-посадкову смугу, придбати нематеріальні активи, зокрема програмне забезпечення та послуги з впровадження системи управління активами підприємства та технічним обслуговуванням або (та) програмне забезпечення та послуги з впровадження платформи операційного управління аеропортом, впровадити енергозберігаючі технології та зробити багато іншого, що підвищує пропускну спроможність та конкурентоздатність аеропорту. Міжнародному аеропорту Харків, як і іншим аеропортам нашої держави, необхідно тримати курс на

інтеграцію у систему провідних трансферних аеропортів, зокрема проводити такі заходи – співпрацювати з авіакомпаніями з метою збільшення трансферного пасажиропотоку, проводити бенчмаркінг серед аеропортів Європи, створити інфраструктуру для обслуговування трансферних пасажирів, підвищити рівень комфорту пасажирів за рахунок відкриття нових комерційних зон, впровадження аутсорсингу, лізингу персоналу, підвищити професійний рівень працівників шляхом проходження обов'язкового професійного навчання та корпоративного навчання, розширити існуючі тверді покриття перону, розвивати паливно-заправний комплекс аеропорту та багато іншого. Саме для зростання господарського результату доцільним є впровадження аутсорсингу – передача підприємством внутрішніх функцій та бізнес-процесів до вузькоспеціалізованого виконавця, який має змогу виконувати роботу якісніше, швидше та дешевше, ніж власні структурні підрозділи замовника. Однак, на жаль, у законодавстві категорія аутсорсингу відсутня, є лише згадки про аутсорсинг в Постанові Правління НБУ від 15 травня 2004 р. № 104, тому необхідно вносити зміни в першу чергу до чинного законодавства України, оскільки такий вид договорів укладається між суб'єктами господарювання та працює по схемі «бізнес для бізнесу», то він є господарським і тому зміни необхідно вносити насамперед до Господарського кодексу України.

**Висновки.** Підсумовуючи все зазначене вище, слід ще раз наголосити на необхідності орієнтації на оптимізації капітального будівництва у сфері транспортної галузі, в тому числі й авіаційної галузі. Для розвитку аеропортового господарства потрібні масштабні інвестиції з довгостроковими строками їх повернення. Господарсько-правова оптимізація капітального будівництва – це комплекс заходів стимулюючого господарсько-правового впливу на сферу капітального будівництва, що запроваджується державою у рамках економічної будівельної політики на принципах програмності, економічності та системності з метою забезпечення функціонування транспортної, в тому числі й авіаційної галузі, з метою підвищення рівня конкурентоздатності транспортної галузі, в тому числі повітряного транспорту, на основі вимог сталого розвитку та інтеграції у світові економічні процеси. Завдання господарсько-правової оптимізації капітального будівництва у сфері транспортної галузі на початковому етапі полягають у виведенні авіаційної галузі на новий економічний рівень, подолання періоду замороження шляхом підвищення рівня прибутковості такої господарської діяльності та залучення інвестицій у транспорту галузь, а у стратегічній перспективі у забезпеченні її переходу до сталого інноваційного розвитку та передових позицій міжнародних хабів за стандартами ЄС з безпечності, надійності, комфортності, ресурсозбереження, екологічності.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Задихайло Д. В. Правові засади формування та реалізації економічної політики держави : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.04 / Д. В. Задихайло. – Харків : МОН України, Нац. ун-т «Юридична акад. України ім. Ярослава Мудрого», 2013. – 38 с.
2. Олюха В. Г. Оптимізація капітального будівництва: господарсько-правові проблеми : монографія / В. Г. Олюха. – Київ : Центр учб. літ., 2015. – 302 с.
3. Олюха В. Г. Договір будівельного підряду // Окремі види договорів у сучасному законодавстві України : монографія / заг. ред. О. С. Кізлової ; Міжнар. гуманітар. ун-т. – Одеса : ТЕС, 2013. – 528 с.
4. Олюха В. Г. Система капітального будівництва та оптимізаційні можливості господарсько-правового впливу / В. Г. Олюха // Митна справа. – 2015. – № 2(98). – С. 162–167.
5. Олюха В. Г. Аутсорсинг як інструмент державно-приватного партнерства у капітальному будівництві / В. Г. Олюха // Правові проблеми взаємодії держави і бізнесу : матеріали IV Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Луганськ, 18–22 листоп. 2013 р.) / за заг. ред. О. В. Шаповалової. – Луганськ : Вид-во СНУ ім. В. Даля. – 2013. – С. 81–83.
6. Олюха В. Г. Господарсько-правове забезпечення євроінтеграції в сфері капітального будівництва / В. Г. Олюха // Матеріали Всеукр. наук.-практ. конф., присвяченої 50-й річниці створення Донец. нац. ун-ту та 30-й річниці створення каф. господар. права Донец. нац. ун-ту, м. Вінниця, 14–15 трав. 2015 р. – Вінниця : ДонНУ, 2015. – С. 74–76.
7. Економіко-правові основи капітального будівництва : навч. посіб. / Ю. М. Сафонов, В. Р. Кравець, В. Г. Олюха. – Київ : Центр учб. літ., 2014. – 244 с.
8. Опришко В. Ф. Міжнародне економічне право : підручник / В. Ф. Опришко. – Вид. друге, переробл. і допов. – Київ : КНЕУ, 2003. – 311 с.
9. Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу : Наказ М-ва інфраструктури України від 30.11.2012 № 735// Офіц. вісн. України. – 2013. – № 4. – Ст. 1368.
10. Полянська Н. О. Потенціал аеропорту: економічний аспект стратегічного рішення / Н. О. Полянська // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури : зб. наук. пр. – Київ : НАУ, 2008. – Вип. 17. – С. 53–62.

## REFERENCES

1. Zadykhaylo D. V. (2013). Pravovi zasady formuvannia ta realizatsii ekonomichnoi polityky derzhavy: avtoref... d-r yurydychnykh nauk. Kharkiv. MON Ukrainy Nats. un-t «Yurydychna akad. Ukrainy im. Ya. Mudroho».
2. Oliukha V. H. (2015). Optymizatsiia kapitalnoho budivnytstva: hospodarsko-pravovi problemy : monohrafiia. Kyiv. Tsentr uchbovoi literatury.
3. Oliukha V. H. (2013). Dohovir budivelnoho pidriadu. Okremi vydy dohovoriv u suchasnomu zakonodavstvi Ukrainy : kolektyvna monohrafiia. Odesa. TES.



4. Oliukha V. H. (2015). Systema kapitalnoho budivnytstva ta optymizatsiini mozhlyvosti hospodarsko-pravovoho vplyvu. Mytna sprava. 2(98). 162-167.
5. Oliukha V. H. (2013). Outsorsynh yak instrument derzhavno-pryvatnoho partnerstva u kapitalnomu budivnytstvi. Pravovi problemy vzaiemodii derzhavy i biznesu. Luhansk. Vyd-vo SNU im. V. Dalia. 81-83.
6. Oliukha V. H. (2015). Hospodarsko-pravove zabezpechennia yevrointehratsii v sferi kapitalnoho budivnytstva. Mater. Vseukr. nauk.-prakt. konf., prysviachenoї 50-ii richnytsi stvorennia Donetskoho Natsionalnoho universytetu ta 30-ii richnytsi stvorennia kafedry hospodarskoho prava Donetskoho Natsionalnoho universytetu. Vinnytsia. DonNU. 74-76.
7. Safonov Yu. M., Kravets V. R., Oliukha V. H. (2014). Ekonomiko-pravovi osnovy kapitalnoho budivnytstva : navch. posib. Kyiv. Tsentр uchbovoi literatury.
8. V. F. Oprishko (2003). Mignarodne ekonomichne pravo: pidrychn. K. KNEU.
9. Pro zatverdzhennia Pravyl povitrianykh perevezen pasazhyriv i bahazhu: Nakaz Ministerstva infrastryctyri Ukraini vid 30.11.2012 № 735. Ofizijnyi visnik Ukraini. 2013.4. 136
10. Polianska N. O. (2008). Potentsial aeroportu: ekonomichniy aspekt stratehichnoho rishennia. Problemy pidvyshchennia efektyvnosti infrastruktury. Zb. nauk. prats: Vypusk 17. K.: NAU.

Стаття надійшла до редакції 23.12.2016.

**В. С. ВЕЛЬЦЕН**

соискатель кафедры хозяйственного права Национального юридического университета имени Ярослава Мудрого, Харьков

**КАПИТАЛЬНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО АЭРОПОРТА  
КАК ЦЕЛОСТНОГО ИМУЩЕСТВЕННОГО КОМПЛЕКСА:  
ХОЗЯЙСТВЕННО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ**

Статья посвящена определению ключевой роли отношений капитального строительства в авиационной отрасли, в частности в реконструкции и строительстве новых аэропортов Украины с целью повышения их функциональности и конкурентоспособности. Целью статьи является анализ механизмов развития инфраструктуры авиационного транспорта, где капитальное строительство является объектом для привлечения инвестиций. Оптимизация процессов капитального строительства в авиационной отрасли будет влиять не только на развитие отечественных авиакомпаний, но и на развитие транспортного обеспечения сферы хозяйствования в целом. Автором рассмотрена необходимость усовершенствования хозяйственно-правовых форм капитального строительства в авиационной отрасли.

**Ключевые слова:** капитальное строительство, правовые формы аутсорсинга, целостный имущественный комплекс, инфраструктура авиационного транспорта.

**V. S. VELTSEN**

PhD. Student of the Economic Law Department, Yaroslav Mudryi National Law University, Kharkiv

## **CAPITAL CONSTRUCTION OF THE AIRPORT AS AN INTEGRAL PROPERTY COMPLEXE: ECONOMIC AND LEGAL ASPECTS**

**Problem setting** of my article is connected with economical activity in the field of air transport. The purpose of this article is to activate mechanisms providing air transport building, where capital construction will be involved the investments and development of economic and legal means in this area.

**Recent research and publications analysis.** The question of the air transportations development, capital construction in the field of air transport and aviation infrastructure involved the attention of a lot scientist. Most contributions were made time to time. Among them are Kossak V. M., Hrynyak A. B., Senik S. V., Bilenko M. S., Olyukha V. G., Kvasnitska O. O., Gritsenko G. M., Vikhrov O. P., Trofunenko N. V., Myronets I. M., Banashevych I. I, Chaban L. V., Tofanyuk A. V. But this area of research approach is unknown enough. But at the same time the most problems haven't been studied properly so far. This is due to high complexity of this subject.

**Paper objective.** Relevance of the research related to the need to use capital construction in the aviation industry, including airports of Ukraine. The article is a comprehensive review of the practical enforcement of mechanisms of the capital construction in the field of air transportation and aviation infrastructure and impact on the development of air transportation in Ukraine and further their respective fields of domestic air services and processes of liberalization of airspace.

**Paper main body.** The article is a comprehensive review of the practical enforcement of mechanisms for capital construction in the field of air transportation and aviation infrastructure and impact on the development of air transportation in Ukraine and further their respective fields of domestic air services and processes of liberalization of airspace. Ukraine, being in geographically advantageous territory in terms of transit, manages significant airspace. The optimization of the capital construction may increase competitiveness of the airport Kharkov, in order there is necessary to build such pump-filtration plant, to reconstruct the fence of the International Airport Kharkiv (with alarm, video surveillance), to acquire new assets (eg, special and specialized vehicles (tractors, drove, or resuscitation ambulance cars, emergency vehicles for de/anti-aircraft aysynhu etc.), to purchase of the equipment for automatic data processing, including server hardware, to buy municipal airfield and special equipment, including special machines for applying liquid chemicals to artificial runway, to include software and services with the introduction of asset management companies and the maintenance (or) software and

services with the introduction of platform operational management of the airport, to introduce energy-saving technologies and to do a lot of other useful things to increase the throughput and the competitiveness of the airport. Kharkiv International Airport, as well as other airports of our country should keep the course to the integration into the system leading transfer airports, including conduct the following activities – work with airlines to increase the transfer of the passenger traffic, to conduct benchmarking among European airports, to create the infrastructure for servicing of transfer passengers, to increase the comfort of passengers by opening new commercial zones, to improve the professional level of employees by passing mandatory training and corporate training and etc. It is for growth of economic results, it is reasonable implementation the contract named outsorinh -to transfer now internal functions and business processes to highly specialized performer who can do the job better, faster and cheaper than their structural subdivisions of the customer. But, unfortunately, in the law category of the outsorinh contract is absent in nowadays law system. That's why it is necessary to the current legislation of Ukraine, as this kind of contract concluded between the business and working on the scheme «business to business», it is economic and is necessary to make changes primarily to the commercial Code of Ukraine.

**Conclusions of the research.** Summing up, it is necessary to lead the optimization of the capital construction in the aviation industry, including airports of Ukraine. For the development of airport economy needed the investments with long-term maturity their return. Economic and legal optimization of capital construction – a complex of measures stimulating economic and legal impact on the field of capital construction, which is implemented in the framework of the economic building policy on the principles of the efficiency and consistency to ensure the functioning of transport, including the aviation industry to improve the competitiveness of the transport industry, including air transport based on the requirements of sustainable development and integration into the world economic processes.

#### **Short Abstract for an article**

**Abstract.** The article is devoted to the key role of relations of capital construction in the aviation industry, particularly in reconstruction and construction of new airports in Ukraine urth improve their functionality and competitiveness. The article shows the mechanisms providing air transport building, where capital construction is an object for involve investments. Optimization process of the capital construction in the aviation industry will affect not only the development domestic airlines, but also to the development of transport support in the sphere of economics as a whole. The author discussed the need for improved economic and legal forms of capital construction in the aviation industry.

**Key words:** capital construction, integral property complex, legal forms of the outsourcing, air transport infrastructure.