

УДК 656.7.01.078.1(043.2)

Риндич І. О.

Національний авіаційний університет, Київ

## НАСЛІДКИ ПРИЄДНАННЯ УКРАЇНИ ДО СПІЛЬНОГО АВІАЦІЙНОГО ПРОСТОРУ З ЄВРОПЕЙСЬКИМ СОЮЗОМ

*У статті запропоновано теоретичні основи розвитку цивільної авіації України після приєднання до Спільного авіаційного простору з ЄС, а саме переваги та недоліки вступу для авіакомпаній, аеропортів, пасажирів.*

Рік 2005 став першим кроком для розвитку української авіації. Хоча рівень безпеки польотів в Україні отримав низьку оцінку Федеральної авіаційної адміністрації США, ЄС та Україна підписали Угоду про окремі аспекти повітряного сполучення («горизонтальну угоду»), яка дає змогу європейським авіаперевізникам виконувати рейси до України з будь-якої країни Європейського Союзу. А в грудні 2007 року відбувся перший раунд переговорів між Україною та ЄС про Спільний авіаційний простір (САП).

Європейський спільний авіаційний простір – двостороння угода між Євросоюзом і третіми країнами для встановлення спільних стандартів безпеки та лібералізації ринкових відносин у сфері авіації. По суті САП – це зона вільної торгівлі для авіації. Наразі ця програма діє для всіх країн Західних Балкан, а також Ісландії та Норвегії. Разом вона охоплює 36 держав, і Євросоюз має намір долучити до неї всіх країн сусідів. Наразі потенційними користувачами авіаційних послуг у країнах – членах САП є більш як 500 мільйонів осіб[3, 12].

Угода про Спільний авіаційний простір базується на принципі прийняття третьою країною всього законодавства ЄС у сфері цивільної авіації, зокрема щодо безпеки польотів, захисту пасажирів, відповідальності авіаперевізників за перевезення, захисту навколишнього середовища, конкуренції та державної допомоги. Для України це конкретний і цільовий напрям інтеграції в ринок ЄС згідно з його стандартами.

Угода про Спільний авіаційний простір складається з двох частин[1, 55]:

*1. Гармонізація національного законодавства із законодавством ЄС у сфері забезпечення безпеки польотів та управління аеронавігацією.*

Угода вимагає прийняття європейських стандартів, щодо безпеки польотів та відповідного рівня обслуговування повітряних суден службою аеронавігації.

Під «безпекою польотів» розуміють:

- технічні стандарти літаків;
- рівень підготовки персоналу авіаперевізника;
- рівень підготовки персоналу диспетчерської служби;
- рівень кваліфікації авіаінспекторів;
- дотримання авіакомпанією графіка польотів.

*2. Забезпечення взаємного доступу на ринки авіаційної галузі: ринок авіаційних перевезень, виробництва та обслуговування авіаційної техніки, навчання авіаційних фахівців тощо на рівних умовах для всіх країн – членів САП.*

Об'єднання авіаринків вигідне для української авіаційної галузі передусім тому, що тепер авіаційна продукція українського виробництва – від літаків до деталей до них – буде сертифікованою та може продаватися в країнах Євросоюзу. Європейська Комісія затвердила два Регламенти, згідно з якими відбувається схвалення авіаційної техніки до експлуатації. Спільний ринок авіаперевезень – не тільки велика можливість для України, а й великий виклик.

Вступ України до Спільного авіаційного простору передбачає такі впровадження та заходи з її сторони, як[4]:

- прийняття нового Повітряного кодексу;
- розвиток інфраструктури аеропортів України, а також оновлення авіапарку;
- залучення інвестицій в сферу авіації, а саме в реконструкцію аеропортів, злітно-посадкових смуг, аеровокзалів;
- збільшення рівня оплати праці робітникам, відповідно до вимог та стандартів Євросоюзу.

В Україні угода вигідна передусім споживачам авіаційних послуг, тобто пасажирам. Згідно з угодою їм гарантуватимуть не тільки безпеку польотів із відповідними санкціями в разі зниження якості, а й набагато більший вибір авіаперевізників, пакетів послуг, доступні ціни і зручні розклади рейсів.

Але для українських авіакомпаній та аеропортів приєднання до САП стане перевіркою на

виживання та стійкість. Найбільші авіакомпанії України «МАУ» та «АероСвіт» зараз не в найкращому стані, щоб активно конкурувати з європейськими авіаперевізниками, до того ж ні одна авіакомпанія України не входить ні до одного

авіаційного альянсу таких як Star Alliance, Oneworld, Sky Team – це погіршує ситуацію авіакомпаній в разі вступу, так як на сьогодні вони здійснюють свої польоти на основі двосторонніх міждержавних угод (табл. 1) [2, 3].

Таблиця 1

## Наслідки від вступу України до Спільного авіаційного простору з ЄС[5]

Об'єкт дослідження	Ризики	Переваги
Авіакомпанії	<ul style="list-style-type: none"> <li>– збільшення цінової конкуренції на ринку;</li> <li>– збільшення витрат на забезпечення стандартів безпеки;</li> <li>– зменшення прибутку авіакомпаній через зниження цін на авіаквитки;</li> <li>– зменшення прибутку авіакомпаній через виплату компенсацій;</li> <li>– програш у конкурентній боротьбі.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– можливість здійснювати авіаперевезення в усі держави – члени ЄС без обмежень;</li> <li>– можливість конкурування авіакомпаній на європейському просторі.</li> </ul>
Аеропорти	<ul style="list-style-type: none"> <li>– низька ймовірність перетворення аеропорту «Бориспіль» на міжнародний хаб у короткостроковій перспективі;</li> <li>– затримка рейсів через обмежену спроможність їх обслуговування;</li> <li>– збільшення часу очікування на пункті паспортного контролю;</li> <li>– знижений рівень безпеки перевезення багажу.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– стимул до оновлення та будівництва нових терміналів;</li> <li>– збільшення ролі України як транзитної держави;</li> <li>– оновлення регіональних аеропортів та аеродромів, зручних для використання бюджетними чартерними авіарейсами.</li> </ul>
Пасажири	Відсутні	<ul style="list-style-type: none"> <li>– забезпечення європейських стандартів безпеки польотів;</li> <li>– забезпечення європейського рівня обслуговування пасажирів;</li> <li>– збільшення кількості рейсів і маршрутів;</li> <li>– розширення цінового діапазону послуг авіаперевезень.</li> </ul>
Сектор авіабудівництва	<ul style="list-style-type: none"> <li>– збільшення цін на продукцію у зв'язку з вищими виробничими стандартами;</li> <li>– висока конкуренція на ринку Європи.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– вихід на нові ринки збуту товарів за рахунок сертифікації української продукції в ЄС;</li> <li>– необхідність підвищення якості продукції для поліпшення її конкурентоспроможності.</li> </ul>
Сектор аеронавігаційних послуг	<ul style="list-style-type: none"> <li>– надмірна завантаженість у зв'язку зі збільшенням кількості рейсів;</li> <li>– неналежне обслуговування рейсів над повітряним простором України;</li> <li>– застарілість аеронавігаційного обладнання.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– збільшення прибутку від зборів за використання повітряного простору України.</li> </ul>

Вступ України до Спільного авіаційного простору має багато перспектив для розвитку аеропортів, насамперед розвиток та покращення інфраструктури регіональних аеропортів, оновлення злітно-посадкових смуг, реконструкція та будівництво терміналів сприятиме відродженню авіаційної галузі України. Зважаючи на позитивний досвід Польщі. 2004 року, на момент приєднання до Європейського Союзу, аеропорт Краків – Катовіце перевозив близько 500 тис. пасажирів на рік. 80 % його рейсів були регулярними, 20 % – чартерними. На 2008 рік аеропорт зміг збільшити пасажиропотік до 2,4 млн пасажирів. Сталося це через дві причини: по-перше, відкриття двох нових терміналів, а по-друге, стрімке зростання кількості чартерних рейсів low cost. Вже 2008 року частка регулярних рейсів, які обслуговував аеропорт, становила 20 %, тимчасом як рейсів low cost – 80 %. Водночас іноземні бюджетні авіаперевізники, такі як Wizz Air, SkyEurope та Ryanair, швидко захопили більшу частину ринку у чотирьох з п'яти провідних національних польських аеропортів.

Утім, деяким авіаперевізникам з таких країн, як Польща та Хорватія, втриматися на поверхні легше через їхню належність до міжнародних стратегічних альянсів. Завдяки членству в таких альянсах, як Star Alliance, Oneworld і Sky Team, авіаперевізники співпрацюють як одна мережа, спільно користуючись флотом для створення зручних маршрутів і збільшення обсягів продажу. «Українська авіаційна група», «Донбасаеро» та «Аеросвіт» взяли за основу свого співробітництва той самий принцип (code-share arrangements). Однак національний рівень домовленостей не зможе забезпечити цим компаніям такої конкурентоспроможності, як членство в міжнародних альянсах.

Наявність на території України міжнародних транспортних коридорів змушує всю транспортну систему працювати в злагодженому, синхронному режимі. Це означає, що рівень техніки, технологій, організації, нормативно-правового забезпечення повинен відповідати європейському.

Окрім вище згаданих перспектив участі у спільному з ЄС авіаційному просторі для України, в даній галузі, існує ще багато невирішених питань:

1. Нестабільність у виробленні та реалізації державної політики в галузі.

Впродовж останніх років статус Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації (Державіаслужби) змінювався кілька разів – відомство функціонувало як окремий ор-

ган та як департамент Мінтранспорту. Такі зміни негативно впливають на ефективність вироблення політики в галузі.

На відміну від країн ЄС, де за розробку національних програм розвитку цивільної авіаційної промисловості зазвичай відповідає профільна установа, в Україні ці функції покладено на Міністерство промислової політики, якому бракує достатнього досвіду та кадрового забезпечення для довгострокового планування і адаптації авіапромисловості до ринкових умов господарювання і сучасних потреб авіакомпаній.

2. Гальмування реструктуризації підприємств та галузі в цілому.

Вже тривалий час залишається невирішеним питання реалізації державної стратегії створення конкурентоспроможного національного перевізника та міжнародного транзитного «хаба» в аеропорту «Бориспіль». Уряд дотепер не визначився з остаточним варіантом консолідації національних авіакомпаній для створення національного перевізника.

3. Невеликі мережа та парк літаків українських авіакомпаній.

Мережа маршрутів національних авіакомпаній і парк літаків, більшість з яких взято в лізинг, невеликі порівняно з основними конкурентами. Парк літаків, які відповідають міжнародним стандартам, у жодній з компаній-лідерів не перевищує 12 машин.

4. Відсутність чіткого плану лібералізації ринку пасажирських авіаперевезень.

Уряд не має чіткого плану підготовки до інтеграції авіаційних ринків України та ЄС, що може зменшити позитивні наслідки від «відкритого неба» та лібералізації ринку авіаперевезень і для галузі, і для пасажирів.

5. Неefективний протекціонізм вітчизняного виробництва авіатехніки.

Встановлення перешкод до завезення в країну авіатехніки – один з основних інструментів захисту вітчизняного виробника, що пропонується Міністерством промислової політики. Відповідно національні авіакомпанії можуть ефективно конкурувати на більшості міжнародних ринків тільки за умови використання сучасної авіатехніки іноземного виробництва.

6. Відсутність чіткої політики розвитку аеропортів.

Розвиток аеропортів гальмує несприятлива податкова політика. Вона передбачає перерахування державними аеропортами суттєвої частки доходів до Державного бюджету, незважаючи на

високу собівартість їхньої діяльності, необхідність капіталовкладень у забезпечення сертифікаційної придатності та розвиток. Недостатні обсяги державного фінансування не дозволяють розвивати інфраструктуру аеропортів відповідно до сучасних стандартів.

7. Повільна гармонізація українських технічних стандартів зі стандартами ЄС.

Через проблеми неналежного фінансування та матеріально-технічного і кадрового забезпечення державні установи в галузі не встигають проваджувати політику адаптації вітчизняних норм і стандартів до законодавства ЄС: вимоги до технічного регулювання та доступу до ринку послуг наземних служб в аеропортах та окремих технологічних комплексів, внесення змін у Повітряний кодекс, регулювання всіх аспектів використання електронних квитків вітчизняними та іноземними авіакомпаніями в Україні тощо.

*Висновки наукових досліджень:* Угода про Спільний авіаційний простір з ЄС – перша угода результат якої миттєво відчують громадяни України. Для українських споживачів САП – суттєве підвищення сервісу та доступності. САП має стати рішучим кроком України, оскільки українські авіакомпанії не зможуть пристосуватися до нових конкурентних умов у короткостроковій перспективі.

Але аеропорти будуть у вигідному становищі так як вони отримуватимуть платежі і від міжнародних, і від національних перевізників.

Для українського уряду підписання угоди буде досягненням, передусім тому, що він доведе свою здатність виконувати обіцянки та впроваджувати реформи. Вступ до САП також буде означати верховенство демократичних засад в Україні, оскільки він ставить інтереси та безпеку українського споживача вище за інтереси українських підприємств.

Отже, вповільнення процесу зі вступом України до Спільного авіаційного простору ще раз дає можливість зважити всі за та проти приєднання, а також можливість введення заходів, що суттєво підвищать конкурентоспроможність українських авіакомпаній.

#### Список літератури

1. *Button K.* Air transportation infrastructure in developing countries: privatization and deregulation // [Текст]/ Kenneth Button – Madrid.: 2006. – 27 p
2. *Костромина Е.В.* Авиатранспортный маркетинг. [Текст]/ Е. Костромина – М.: НОУ ВКШ Авиа-бизнес, 2003. – 383 с.
3. *Гудима Р.Р.* «Спільний авіаційний простір між Україною і ЄС» [Текст.] // Журнал «Економіст», 2009. – № 2. – С. 15-18.
4. [http://www.avia.gov.ua/decl\\_easa.htm](http://www.avia.gov.ua/decl_easa.htm)
5. <http://www.pasos.org/content/>

*Науковий керівник - Акімова Т.А.,  
ст. викладач*