УДК 656.7.022.1

Жуков І.А.,
orcid.org/0000-0002-9785-0233
Долінце Б.І.,
orcid.org/0000-0002-7529-4117
Балакін С.В.
orcid.org/0000-0002-5102-1675

ПРОБЛЕМИ ІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ ДО СПІЛЬНОГО АВІАЦІЙНОГО ПРОСТОРУ ЕС

Національний авіаційний уеіверситет

bpys@i.ua

Вступ та постановка проблеми

Особливої актуальності питання інтеграції України до спільного авіаційного простору набуло після отримання Україною безвізового режиму з ЄС. З огляду поширення пандемії COVID19, протягом цього року відбулося стрімке падіння пасажиропотоку, падіння кількості рейсів досягло історичного мінімуму. Незважаючи на операційну та фінансову кризу, що склалася серед авіаперевізників та аеропортів. Важливим лишається питання інтеграції до Спільного авіаційного простору, що дозволить стимулювати швидше відновлення авіаперевезень та авіаційної галузі. Процес переговорів щодо підписання відповідної Угоди про САП між Україною та ЄС завершилися у 2013 році, та підписання угоди було заблоковане через конфлікт між Великою Британією та Іспанією щодо статусу аеропорту Гібралтару. Після виходу Великої Британії з ЄС очікується що угода буде підписана вже у 2021 році.

Метою Угоди є поступове введення в законодавство України вимог та стандартів актів законодавства ЄС у сфері безпеки польотів, авіаційної безпеки, організації повітряного руху, захисту навколишнього середовища, захисту прав споживачів, сертифікації літаків і авіаційного обладнання, систем комп'ютерного бронювання та соціальних аспектів [1]. Українською стороною було виконано необхідні внутрішні процедури для початку впровадження єдиного простору та отримано повноваження на укладання Угоди у травні 2014 року. Прийняття даних норм і актів забезпечить можливість відкриття ринку перельотів для європейських компаній, що в свою чергу дасть змогу знизити ціни на авіаперельоти як в середині країни, так і по всьому світу.

Єдине небо Європи – ініціатива Європейської Комісії, відповідно до якої розподіл повітряного простору та його керування будуть єдиними для більшості країн Європи [8]. Європейський спільний авіаційний простір (САП) – двостороння угода між ЄС і третіми країнами, що встановлює спільні стандарти безпеки та лібералізує ринкові відносин у сфері авіації, даючи змогу ефективніше та безпечніше використовувати повітряний простір. Фактично це зона вільної торгівлі для авіації, зокрема щодо безпеки польотів, захисту пасажирів, відповідальності авіаперевізників, захисту довкілля, конкуренції та державної допомоги. Переговори про САП з Україною завершились у 2013 році, проте підписання угоди заблоковане через конфлікт між Великою Британією та Іспанією щодо статусу аеропорту Гібралтару [2]. У 2019 році Україна мала один з найнижчих рівнів користування авіаційним транспортом серед країн Єврозони. Війна, економічна криза й втрата двох з трьох найпопулярніших аеропортів (Сімферополь і Донецьк) спричинили серйозне падіння пасажиропотоку у 2014–2015 роках [2].

Україна сьогодні продовжує лібералізацію ринку авіатранспортних послуг і

приводить вітчизняну нормативно-правову базу у сфері авіації у відповідність з європейським законодавством.

Аналіз сусідів

Аналізуючи досвід сусідів, зазначимо, що дві держави «Східного партнерства», а саме Грузія та Молдова, мають підписані угоди про САП, датовані 2010 та 2012 роками. Їхній досвід розвінчують кілька міфів, але загалом вони є цінним для нас. Можемо зробити такі висновки.

1) Підписання угоди про САП не гарантує приходу лоукостерів. Грузії та Молдові вдалося залучити тільки одного європейського лоукостера, а саме "Wizz Air". Але через своє вигідне положення перспективи України значно кращі.

2) «Відкрите небо» не робить ринок автоматично орієнтованим на ЄС. І в Молдові, і в Грузії значна частка пасажиропотоку досі спрямована в Туреччину, Росію, Казахстан, Єгипет тощо.

3) Водночас в обох країнах після підписання угоди помітно збільшився пасажиропотік. У Грузії пасажиропотік зріс на 300% (з 2010 по 2016р), в Молдові на 80% (з 2013 по 2016р).

4) В обох країнах зросла конкурентоспроможність та знизились ціни. У Молдові кількість напрямків зросла з 19 у 2013 році до 42 у 2017 році.

5) Процес імплементації угоди дуже тривалий. В рамках САП Молдова мала впровадити понад 86 норм ЄС, з яких за три роки введено лише 16 [2]. Тобто узгодження нормативно правових актів складний процес.

Вік та безпечність літаків, які літають в Україні

Середній вік флоту українських авіакомпаній – від 12 до 42 років [3]. У іноземних авіаперевізників, що здійснюють рейси до і з України, авіапарк новіший. Це не впливає на рівень безпеки польотів, але стає вирішальною економічною перевагою з точки зору зниження собівартості утримання та експлуатації флоту, використання більш ефективних літаків та меншими витратами авіаційного палива.

Перш за все, якщо говорити про безпеку пасажирів, то вік літака при правильному обслуговуванні і належному державному контролі не має суттєвого впливу на безпеку польотів.

Дослідження 2019 року довели, що літак, яким 25 років, фактично демонструє такі ж показники безпеки польотів, як літак, якому майже 5 років [5]. А от молодші літаки навіть демонструють гіршу статистику, що, насамперед, пов'язано як раз з початковим напрацюванням систем і агрегатів.

Тобто вік літака впливає більше з точки зору саме економіки авіакомпаній: чим літак старше, тим частіше компанії доводиться витрачати на нього грошей через періодичних технічних оглядів, заміну різних комплектуючих і деталей і т.д.

Якщо дотримуватися відповідних інструкцій по експлуатації, то літак буде безпечним незалежно від свого віку.

Ціни на квитки

Більшість готова платити за квиток на літак до ЄС не більше тисячі гривень (за подорож в один бік), і лише кілька відсотків опитаних визнали, що готові платити понад 2 000 грн. (табл. 1).

Відповіді респондентів у рамках дослідження «Європа без бар'єрів» щодо оптимальної вартості квитків на літак до країн ЄС [2]:

Таблиця 1. Оптимальна вартість квитка

Вартість	
До 500 грн.	28,7
Від 501 до 1 000 грн.	14,9
Від 1 001 до 2 000 грн.	5,4
Від 2 001 до 5 000 грн.	1,6
Від 5 001 грн і більше	0,8
Важко сказати	51,9

Який термін експлуатації літака є критичним? Конкретної цифри немає. Так, в ДП "Антонов" пояснили: відповідь на 100% має економічний характер. Якщо

авіакомпанії вистачає коштів на підтримку робочого стану обладнання, систем, цілісності конструкції і вона дотримується виконання всіх вимог по експлуатації то експлуатація безпечна.

Як тільки авіакомпанія починає економити – чекайте неприємних сюрпризів. За дотриманням і виконанням вимог до експлуатації відповідальність несуть державні авіаційні адміністрації. Нами досягнуто і підтверджений практикою безпечний термін експлуатації 60 років, – розповіли в авіабудівний концерн.

В цілому, якщо подивитися на авіапарк США, то там є авіакомпанії, середній вік флоту яких складає 25 і більше років. Є літаки, яким по 40 років і вони сьогодні ще літають. І часто мають показник регулярності краще, ніж компанії з молодшими флотами.

Тому, коли ця межа для літака настає, він проходить перевірки. І, якщо його ресурс дозволяє, то він може здійснювати польоти ще пару років і це абсолютно безпечно. А якщо не дозволяє – тоді літак знімається з експлуатації.

Середня затримка рейсів українських авіакомпаній з аеропортів України – 15.6% (на 4888 вилетів), а затримки іноземних компаній (на 3198 вилетів) – 17.2% [4].

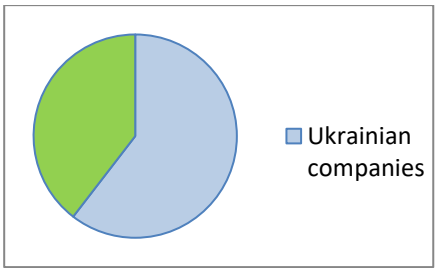

Рис 1. Структура польотів над Україною

Проблеми інтеграці

Значна частина витрат, необхідних для впровадження європейської системи сертифікації в Україні, піде на переклад необхідних регламентів. Зазвичай європейські регламенти приймаються в Україні методом підтвердження, тобто перекладається українською мовою лише обкладинка, а весь текст ухвалюється мовою оригіналу (англійською) у незмінному вигляді. Так відбувається через те, що обсяги таких документів великі, теми вузькоспеціалізовані, фахових перекладачів дуже мало, а помилки в перекладі можуть мати дуже серйозні наслідки. Перекладені нормативні акти ЄС можна знайти на спеціальній веб-сторінці Міністерства юстиції, так само як і Орієнтовний план перекладів [6].

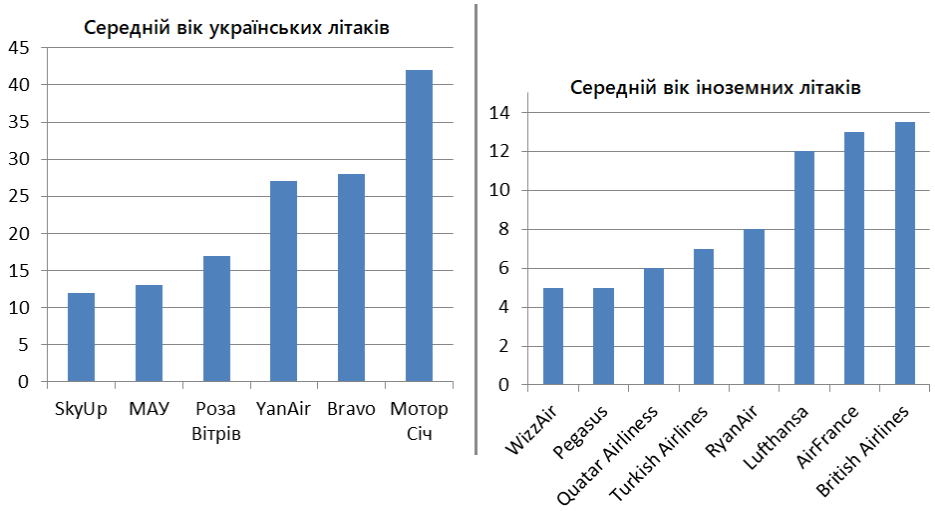

Рис.1. Середній вік літаків

Зважаючи на те, що більшість європейських нормативних актів у сфері авіації є вузькоспеціалізованими та містять специфічні терміни, Державіаслужба на вико-

нання Плану заходів з підготовки до запровадження САП і адаптації українського законодавства до правил ЄС підготувала проект Порядку розроблення, прийняття та впровадження авіаційних правил України. У відповідному проекті Державіаслужба пропонує, що якщо авіаційні правила є адаптованими до нормативних актів ЄС, Європейського агентства з безпеки польотів (EASA), Європейської організації з безпеки аеронавігації (Євроконтроль) та Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO) і якщо оригінал містить значний обсяг тексту англійською мовою із застосуванням спеціальних технічних термінів і призначений до обмеженого застосування, то такі документи дозволяється приймати мовою оригіналу [7].

Сертифікація

Сертифікація повітряних суден – це процедура, за допомогою якої визнаний в установленому порядку орган документально засвідчує відповідність авіаційної техніки вимогам до льотної придатності і охорони навколишнього середовища, встановленим законодавством.

Результатом цих зустрічей стало підписання в 2009 році Робочих домовленостей щодо співробітництва Державної авіаційної адміністрації України (ДААУ) та Європейського агентства з безпеки польотів (EASA).

Таким чином, сертифікати, видані Україною для продукції ГП «Антонов», залишаться чинними і будуть визнані ЄС. Це, в свою чергу, дозволить українським авіакомпаніям і надалі використовувати увесь наявний парк цивільних повітряних суден для польотів в ЄС. Робоча домовленість не зашкодить чинним промисловим стандартам України у виробництві повітряних суден та їх компонентів, які не охоплені положеннями Угоди про САП.

Угода про САП визначає графік прийняття відповідних технічних регламентів щодо сертифікації аеропортів. У 2018 році комерційні рейси в Україні здійснювали близько 20 аеропортів та аеродромів [9]. Усі вони мають відповідати європейським нормам для проходження сертифікації.

Ідеї уряду щодо передачі муніципальних аеропортів в державну власність можуть завадити розвитку регіональних аеропортів. Таке положення міститься в плані середньострокових дій уряду [10]. Відповідно до плану, аеродроми (злітні смуги) об'єднають в одне державне підприємство, а термінали лишать окремо з метою залучення інвесторів. Проте такий розподіл може, навпаки, завадити залученню інвестицій, оскільки інвестори здебільшого зацікавлені брати в оренду цілісні майнові комплекси.

Висновки

Досвід Молдови та Грузії як країн-партнерів ЄС показує, що підписання Угоди про САП розпочинає довгий процес адаптації національного законодавства до норм ЄС. У випадку України цей процес буде ще довшим та складнішим через наявність в Україні розвиненої авіабудівної галузі, мережі міжнародних і регіональних аеропортів, значної кількості національних авіакомпаній, хендлінгових служб та інших гравців ринку повітряних перевезень.

Ціни на польоти невідворотно падатимуть, але цей процес буде поступовим, а не моментальним. Якість послуг зростатиме завдяки конкуренції, але вона буде жорсткою.

Задані угодою про САП правила гри з прозорим ринком, конкуренцією та напрацьованими схемами взаємодії між місцевою владою та бізнесом можуть стати ключем, який відкриє небо для пересічного українця.

Література

1. Single European Sky. European Parliament Think Tank. [Internet Resource] / Web-site: Europarl.europa. Access mode: http://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=EPRS_BRI(2015)554173, free.

2. *Кравчук П., Кульчицька К.* Міфи та реалії відкритого неба: що змінить для

України спільний авіапростір з ЄС. [Інтернет Ресурс] / Веб-сайт: Eurointegration. Режим доступу: https://www.eurointegration.com.ua/articles/2017/12/14/7074981.

3. Сколько лет самолетам, которыми путешествуют украинцы. [Інтернет Ресурс] / Веб-сайт: 24tv. Режим доступу: https://24tv.ua/ru/skolko_let_samoletam_kotorymi_puteshestvujut_ukraincy_i_naskolko_oni_bezopasny_n1169504.

4. 84,4% рейсів українських та 82,8% іноземних авіакомпаній виконано вчасно. [Інтернет Ресурс] / Веб-сайт: Avia.gov. Режим доступу: https://avia.gov.ua/84-4-rejsiv-ukrayinskih-ta-82-8-inozemnih-aviakompanij-vikonano-vchasno/.

5. A Statistical Analysis of Commercial Aviation Accidents. Airbus, 2019. [Internet Resource] / Web-site: Accidentstats.airbus. Access mode: https://accidentstats.airbus.com, free.

6. Переклади актів acquis communautaire на українську мову. [Інтернет Ресурс] / Веб-сайт: Minjust.gov. Режим доступу: https://minjust.gov.ua/-azues43.

7. Проекти регуляторних актів на 2017 рік. [Інтернет Ресурс] / Веб-сайт: New.avia.gov. Режим доступу: http://new.avia.gov.ua/-plan-pidgotovki-proektiv-regulyatornih-aktiv-na-2017-rik/.

8. Рекомендації ГО «Європа без бар'єрів» до Порядку розроблення, прийняття та впровадження авіаційних правил України. [Інтернет Ресурс] / Веб-сайт: Europewb.org. Режим доступу: https://europewb.org.ua/rekomendatsiyi-go-yevropa-bez-bar-yeriv-do-poryadku-rozroblennya-pryjnyattya-ta-vprovadzhennya-aviatsijnyh-pravyl-ukrayiny/.

9. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2016 рік. [Інтернет Ресурс] / Веб-сайт: New.avia.gov. Режим доступу: http://new.avia.gov.ua/wp-content/uploads/2017/04/Pidsumky-roboty-2016.pdf.

10. Середньостроковий план пріоритетних дій Уряду до 2020 року. [Інтернет Ресурс] / Веб-сайт: Kmu.gov. Режим доступу: http://www.kmu.gov.ua/-cotrol/uk/cardnpd?docid=249935442.

Жуков І.А., Долінце Б.І., Балакін С.В.

ПРОБЛЕМИ ІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ ДО СПІЛЬНОГО АВІАЦІЙНОГО ПРОСТОРУ ЕС

У статті проаналізована поточна ситуація на ринку авіаперевезень в Україні. Показано, що в українському сегменті світового авіаційного ринку ефективність пасажирських перевезень та повітряних перевезень щодо пасажирів на кілометр може зростати на національних та міжнародних рейсах. Проведено аналіз нормативно-правових актів, що мають регулювати всі аспекти інтеграції України до спільного авіаційного простору Європейського Союзу. Автори обґрунтовують стрімке зростання ефективності цивільної авіації та високі можливості галузі повітряного транспорту України з урахуванням глобальних темпів розвитку цивільної авіації. Розглянуто основні проблеми, що можуть виникнути при інтеграції до авіапростору ЕС на прикладі країн, що ратифікували дані домовленості і знаходяться на заключних етапах їх реалізації. Проведено аналіз негативних наслідків для вітчизняних авіакомпаній, котрі при високій конкурентності европейських лоукостерів втратять значну частину ринку авіапольотів як над Україною, так і поза нею. Проведено порівняння авіапарку Українських літаків з основними європейськими авіакомпаніями на основі їх віку і зношеності. Розглянуто вплив пандемії COVID-19 на ефективність пасажирських перевезень і її вплив на ринок авіаперевезень в Україні.

Ключові слова: *цивільна авіація, авіалінії, повітряні перевезення, повітряний рух, пасажирські перевезення, повітряний транспорт, Єдине європейське небо.*

Zhukov I.A., Dolince B.I., Balakin S.V.

PROBLEMS OF UKRAINE'S INTEGRATION INTO THE JOINT AVIATION SPACE OF THE EU

The paper considers the current situation in the air transportation market in Ukraine. It is shown that, in the Ukrainian segment of the global aviation market, the effectiveness of passenger traffic and air transportation in reference to passenger per kilometer may grow in national and international flight routes. An analysis of regulations governing all aspects of Ukraine's integration into the common aviation space of the European Union has been made. The authors justify the rapid increase in civil aviation efficiency and high capability of the air transport industry of Ukraine, taking into account the global rates of civil aviation development. The main problems that may arise during the integration into the EU airspace are considered on the example of the countries that have ratified these agreements and are in the final stages of their implementation. An analysis of the negative consequences for domestic airlines, which with the high competitiveness of European low-cost carriers will lose a significant share of the airline market both over Ukraine and abroad. A comparison of the aircraft fleet of Ukrainian aircraft with major European airlines was made on the basis of their age and wear.The impact of the COVID-19 pandemic on the efficiency of passenger transportation and its consequences on the air transportation market in Ukraine is considered.

***Keywords**: civil aviation, airlines, air transportation, air traffic, passenger traffic, air transport, Single European Sky.*

Жуков И.А., Долинце Б.И., Балакин С.В.

ПРОБЛЕМЫ ИНТЕГРАЦИИ УКРАИНЫ В СОВМЕСТНОЕ АВИАЦИОННОЕ ПРОСТРАНСТВО ЕС

В документе рассматривается текущая ситуация на рынке авиаперевозок Украины. Показано, что в украинском сегменте мирового авиационного рынка эффективность пассажирских перевозок и авиаперевозок по отношению к пассажиру на километр может вырасти на национальных и международных авиамаршрутах. Проведен анализ нормативных актов, регулирующих все аспекты интеграции Украины в общее авиационное пространство Европейского Союза. Авторы оправдывают стремительный рост эффективности гражданской авиации и высокой способностью авиапрома Украины, учитывая глобальные темпы развития гражданской авиации. Основные проблемы, которые могут возникнуть при интеграции в воздушное пространство ЕС, рассматриваются на примере стран, ратифицировавших эти соглашения и находящихся на завершающей стадии их реализации. Анализ негативных последствий для отечественных авиакомпаний, которые при высокой конкурентоспособности европейских лоукостеров потеряют значительную долю рынка авиаперевозок как над Украиной, так и за рубежом. Сравнение авиапарка украинских самолетов с крупными европейскими авиакомпаниями было сделано исходя из их возраста и износа. Рассматривается влияние пандемии COVID-19 на эффективность пассажирских перевозок и ее последствия для рынка авиаперевозок в Украине.

***Ключевые слова**: гражданская авиация, авиакомпании, авиаперевозки, авиаперевозки, пассажирские перевозки, авиаперевозки, Единое европейское небо.*