

ШЛЯХИ ІНТЕГРАЦІЇ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ ДО ЄВРОПЕЙСЬКОЇ АВІАТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ

У статті на основі інформаційних досліджень висвітлені питання інтеграції авіаційної галузі України до єдиного європейського економічного та правового простору.

В статье на основе информационных исследований освещены вопросы интеграции авиационной отрасли Украины в единое европейское экономическое и правовое пространство.

In the article on the basis of information studies highlight the integration of the aviation industry of Ukraine into European economic and legal space.

Постановка проблеми. Для сучасної світової економіки характерні такі процеси, як інтеграція, консолідація, глобалізація, що є основою формування світової економічної системи та міжнародної економіки. Ці процеси діють в напрямку формування єдиного економічного простору в багатьох галузях економіки, включаючи авіатранспортну галузь. Європейська інтеграція є стратегічним пріоритетом для України і цивільна авіація в умовах глобалізації стає важливою складовою інтеграції України в сучасну систему міжнародних економічних зв'язків. У грудні 1999 року Україна є членом Європейської конференції цивільної авіації (ЕСАС) – найбільшого авіаційного форуму Європи, який об'єднує 42 європейські країни і вже протягом 45 років відіграє провідну роль у формуванні регіональної авіаційної політики, виступає гарантом ефективного розвитку регіонального співробітництва у галузі цивільної авіації.

Інтеграція національної цивільної авіації в систему міжнародних зв'язків являє собою стратегічно важливу ціль національної економічної політики. Досягнення цієї цілі дає можливість Україні стати учасником програми розвитку єдиного європейського повітряного простору. Встановлення так званих «повітряних мостів» сприятиме співпраці українських авіаперевізників з європейськими колегами, виходу цих взаємовідносин на вищий рівень.

Ініціатива подібного масштабу вимагає розробки спеціальних експлуатаційних положень, які дозволятимуть забезпечити високий рівень безпеки польотів під час аеронавігаційного обслуговування, а також врахування того факту, що на вільному ринку змогли успішно конкурувати переважно ті компанії, що встигли «зміцнити» під «крилом» своєї держави, а країни, які знехтували розумною державною протекціоністською політикою, фактично втратили національну авіацію.

Аналіз публікацій. Вивченню питань з приводу розвитку процесів інтеграції, консолідації, глобалізації, що відбуваються в авіатранспортній галузі, присвячено праці науковців: Сухопара О. М., Кучера О. В., Чернікової О. М., Максютенко І. Є., Гнатока В. М. Досліджував глобалізаційні процеси в авіації С. Соколенко, та вітчизняних практиків і аналітиків авіаційної галузі - А.Кави, А. М'ялиці, О.Ківи.

Мета статті. Обґрунтувати необхідність інтеграції авіаційної галузі України до європейської авіатранспортної системи, проаналізувати шляхи досягнення відповідності рівня діяльності національної цивільної авіації міжнародним стандартам, розглянути переваги участі України у програмах розвитку вільного повітряного простору для країн-членів ЄС та майбутніх його членів.

Виклад основного матеріалу. На даному етапі розвитку цивільної авіації є важливим сприяти інтеграції національної авіаційної галузі до Європейського економічного простору. Проведені інформаційні дослідження поточного року показали, що Україна покращила показники стану безпеки: з січня по листопад 2009 р. країна піднялася в рейтингу Єврокомісії з безпеки авіаперевезень з 17 на 35 місце.[1] Наприкінці листопада 2009 року Єврокомісія ухвалила рішення про вилучення трьох українських авіакомпаній із переліку заборонених в ЄС, це - авіакомпанія Volare, "Українська авіаційна транспортна компанія" та авіакомпанія "Мотор Січ". Крім того, Єврокомісія дозволила компанії "Українсько-середземноморські авіалінії" поновити польоти до Європи, але лише на одному літаку [2].

На шляху інтеграції до європейського повітряного простору важливим моментом є офіційне членство України з 2004 року в Європейській організації з безпеки аеронавігації (Євроконтролі). Її цілі - підвищення безпеки повітряного руху, збільшення пропускної спроможності повітряного простору, зменшення затримок повітряного руху, підвищення економічної ефективності системи організації повітряного руху та мінімізація негативного впливу авіації на навколишнє середовище [3]. Євроконтроль є органом, який визначає політику розвитку авіації 38 держав-членів організації, в тому числі, всіх держав ЄС. Повноправне членство у цій організації сприяє:

- підвищенню рівня безпеки польотів за рахунок впровадження міжнародних правил та процедур, модернізації аеронавігаційної системи, розвитку професійних якостей та навчання персоналу;
- збільшенню обсягів авіаперевезень у повітряному просторі України, створенню додаткових гарантій користувачам щодо високого рівня обслуговування;
- досягненню максимальної ефективності аеронавігаційної системи за оптимального рівня витрат завдяки участі України у створенні та розвитку єдиної європейської системи ОПР(організація повітряного руху);

- запровадженню в аеронавігаційній галузі держави системи управління та контролю якості, яка відповідає міжнародним стандартам;
- набуттю досвіду роботи на міжнародному рівні шляхом навчання та роботи українських фахівців безпосередньо в Євроконтролі, а також поширенню цього досвіду на національному рівні;
- зміцненню авторитету України як авіаційної європейської держави.

Вступ до Євроконтролю став однією з найважливіших подій у розвитку вітчизняної авіаційної галузі. Набуття Україною статусу члена Євроконтролю, окрім впровадження міжнародної нормативно-правової бази в галузі організації повітряного руху, надає нашій державі можливість реалізовувати національні інтереси, які будуть враховуватись Євроконтролем та іншими його членами, стати суб'єктом європейської політики створення "Єдиного Європейського неба", учасником загальноєвропейських програм щодо організації повітряного руху (ОрПР) (ЕАТМР, навчальних програм), фінансових програм Європейського Союзу, пов'язаних з ОрПР тощо. Членство України у цій впливовій міжнародній організації сприяє входженню нашої держави у європейський економічний та правовий простір у галузі аеронавігації, подальшій інтеграції авіаційної галузі України до європейської авіатранспортної системи та створенню передумов для набуття Україною членства в Європейському Союзі. [3]

Україна, як член Євроконтролю, має можливість підвищити рівень безпеки польотів, впливати на прийняття стратегічних рішень щодо подальшого розвитку аеронавігації у Європейському регіоні, повніше реалізовувати потенціал як транзитної держави, залучати іноземні інвестиції, а також брати участь у фінансових програмах, пов'язаних з організацією повітряного руху. Позитивним моментом є те, що виплата Україною щорічних членських внесків здійснюється за рахунок частки плати за надання аеронавігаційних послуг користувачам повітряного простору України і не передбачає видатків із Державного бюджету.

Одним із останніх сучасних інтеграційних шляхів, запропонованих Європейським Союзом є впровадження ініціативи «Єдине Європейське Небо» та Спільного підприємства SESAR JU (Дослідницька програма організації повітряного руху в єдиному європейському повітряному просторі). Дослідницька програма організації повітряного руху в єдиному європейському повітряному просторі здійснюється в рамках реалізації ініціативи «Єдине Європейське Небо». Ця програма має на меті об'єднати технологічні, економічні і законодавчі аспекти модернізації системи організації повітряного руху, а також, на підставі законодавчої бази ЄС, забезпечити узгодження планів і ресурсів різних учасників Програми. Усе це спрямоване, у першу чергу, на успішний розвиток і впровадження необхідних передових технологій і системи організації повітряного руху. Ініціатива ЄС «Єдине Європейське Небо» змінює саму ідеологію організації повітряного руху в Європі, торкаючись не лише регуляторної бази, а й усіх

користувачів повітряного простору. Програма SESAR є стратегічною, адже спонукає до виваженого та ефективного способу використання такого обмеженого ресурсу як повітряний простір. Основними завданнями Дослідницької програми організації повітряного руху в єдиному європейському повітряному просторі (the Single European Sky ATM Research Programme – SESAR) є:

- розробка цілісного підходу до обслуговування повітряного руху (ОПР);
- реформування європейської системи ОПР;
- синхронізація планів і дій партнерів програми;
- об'єднання державних і приватних ресурсів.

Програма спрямована на поліпшення та модернізацію системи організації повітряного руху в Європі, як технологічного елементу Єдиного європейського неба з метою розробки високорозвиненої інфраструктури, контролю повітряного Руху Європейської Спільноти до 2020 року.[4] Впровадження цієї системи має велике значення, як для перевізників, так і для пасажирів. Згідно з цією програмою авіаперевізникам під час визначення маршруту ПС (повітряне судно) непотрібно враховувати суверенітет держав, через повітряний простір яких проходить цей маршрут. Це дозволяє, в свою чергу, підвищити рівень безпеки польотів, тому що значно спрощується маршрут.[4]

Висновки. Історія формування європейського «відкритого неба» демонструє можливі сценарії розвитку. На сьогодні найперспективнішими являються так звані теорії «чистого неба», під якими розуміють той факт, що суверенітет не розповсюджується на повітряний простір. В перспективі весь повітряний простір буде розділений на п'ять зон: Америка, Атлантика, Європа, Африка, Азія. Розбиття простору на п'ять зон полегшує навігацію повітряних суден та диспетчерський контроль за ними. Міжнародна організація ІКАО розробляє та впроваджує стандарти щодо цієї теорії. Згідно цих стандартів до повітряних суден будуть виставлені жорсткіші вимоги щодо безпеки польотів, рівня шумового «забруднення», рівня загазованості та забруднення повітря, впровадження систем авіаційного обладнання нового покоління.

Саме заради цього Україна прагне до співробітництва у рамках Програми SESAR (Дослідницька програма організації повітряного руху в єдиному європейському повітряному просторі), оскільки на ній лежить відповідальність за безпечне аеронавігаційне обслуговування польотів в одному з найбільш завантажених просторів світу – європейському просторі. Перевагою впровадження концепції «Єдине Європейське Небо» в майбутньому стане доступне використання для пасажирів послуг авіаперевізників, а знищення кордонів при перельотах сприятиме підвищенню довіри між країнами та співпраці в сфері авіаперевезень країн – сусідів, підвищенню рівня безпеки польотів, збільшенню обсягів

авіаперевезень у повітряному просторі України, набуттю досвіду роботи на міжнародному рівні, зміцненню авторитету України як авіаційної європейської держави.

Література

1. Цивільна авіація України. Державна авіаційна адміністрація. Міністерство транспорту та зв'язку. [Електронний ресурс].-Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua>

2. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2009 рік. [Електронний ресурс].- Режим доступу: www.ukraviatrans.gov.ua

3. Євроінтеграція, Державне підприємство обслуговування повітряного руху України [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://uksatse.ua/>

4. Мінтрансзв'язку. Нарада високого рівня та семінар щодо впровадження ініціативи ЄС «Єдине Європейське Небо» та Спільного підприємства SESARJU. [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://www.mintrans.gov.ua/>