

УДК 338.47

МИХАЙЛИЧЕНКО К.М.

кандидат економічних наук, завідувач сектору проблем розвитку транспортної інфраструктури
відділу секторальної економіки Національного інституту стратегічних досліджень

ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ РИНКУ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ УКРАЇНИ В УМОВАХ АКТИВІЗАЦІЇ ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ З ЄС

***Анотація.** У статті проаналізовано стан та динаміку ринку авіаційних перевезень в Україні, досліджено правові основи та практичне застосування механізмів державного регулювання в галузі цивільної авіації, визначено загрози для перспективного розвитку національного ринку авіаційних перевезень, які виникають на завершальному етапі підготовки до підписання Угоди між Україною та ЄС про Спільний авіаційний простір та надано пропозиції щодо удосконалення механізмів державного регулювання в галузі авіації.*

Ключові слова: ринок авіаційних перевезень, державне регулювання, Угода між Україною та ЄС про Спільний авіаційний простір.

Михайличенко Е.Н., к.э.н., заведующий сектора проблем развития транспортной инфраструктуры отдела секторальной экономики Национального института стратегических исследований

ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ РЫНКА АВИАЦИОННЫХ ПЕРЕВОЗОК В УКРАИНЕ В УСЛОВИЯХ АКТИВИЗАЦИИ ИНТЕГРАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ С ЕС

***Аннотация.** В статье проанализированы состояние и динамика рынка авиационных перевозок Украины, исследованы правовые основы и практическое применение механизмов государственного регулирования в области гражданской авиации, определены угрозы для перспективного развития национального рынка авиаперевозок, которые возникают на заключительном этапе подготовки к подписанию Соглашения между Украиной и ЕС об Общем авиационном пространстве, а также предложены первоочередные меры по совершенствованию механизмов государственного регулирования рынка авиационных услуг.*

Ключевые слова: рынок авиационных перевозок, государственное регулирование, Соглашение между Украиной и ЕС об Общем авиационном пространстве.

Mykhailychenko K.M., Ph.D. in Economics, Head of the Transport infrastructure development division of National Institute for Strategic Studies

IMPROVING THE EFFICIENCY OF GOVERNMENT REGULATIONS OF THE AIR TRANSPORTATION MARKET IN UKRAINE UNDER THE ACCELERATION OF INTEGRATION PROCESS WITH EU

***Abstract.** The article analyzes the state and dynamics of air transport market in Ukraine and examines the legal framework and practical application of mechanisms of state regulation in the field of civil aviation, identified threats for the future development of the national air transportation market, which arise in the final stage of preparation for the signing of the Agreement between Ukraine and the EU on the Common Aviation Area, as well as proposed priority measures to improve state regulation of air services.*

Keywords: market of the air transportation, government regulation, Common Aviation Area between the EU and Ukraine.

***Постановка проблеми.** В сучасних умовах глобалізації основних процесів суспільної та економічної життєдіяльності людства, можливість швидкого пересування людей та вантажів на далекі відстані в різні включаючи найбільш важкодоступні місця світу робить авіаційні перевезення одним з найперспективніших та найдинамічніших транспортних ринків. Авіаційна промисловість розвивається стрімко і неупинно, вбираючи всі останні досягнення науково-технічного прогресу, і разом з нею відповідно до зростаючих потреб економіки, бізнесу і населення розвивається міжнародний ринок авіаційних послуг. Згідно з прогнозом Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), у період з 2012 по 2023 рік загальний попит на повітряні перевезення в світі щороку зростатиме в середньому на 4-5 відсотків.*

В Україні потенціал розвитку ринку авіаційних перевезень є надзвичайно високим. Це обумовлено наявністю великої території (друга в Європі після Росії), чисельністю населення 45,4 млн чол., його стрімкою урбанізацією, значною кількістю великих міст, у 8 з яких активно функціонують аеропорти, а в інших, переважно обласних центрах, в працюючому стані перебувають ще 20 аеропортів, що залишились з радянських часів, а також вигідним географічним розташуванням України на перехресті транзитних шляхів між Сходом та Заходом. Використання цього потенціалу збільшуватиметься в умовах відновлення економічного зростання, а

також поступового підвищення платоспроможного попиту населення, його запитів на авіаперельоти у справах бізнесу та туризму. Прогнозований обсяг повітряних перевезень в Україні становитиме у 2015 році 20,1 млн пасажирів, а у 2023 році – 38,8 млн пасажирів, що у 2,5 і 4,8 разу більше порівняно з 2013 роком [8].

Стан та динаміка ринку авіаційних перевезень України у посткризовому періоді свідчать про достатньо швидке його відновлення завдяки поєднанню активної маркетингової політики українських авіакомпаній із достатньо ефективним застосуванням механізмів державного регулювання ринку авіаційних послуг, зокрема у сфері сертифікації, страхування, державного контролю, нагляду за безпекою цивільної авіації тощо. У той же час стабілізація ринку авіаційних послуг не є стійкою, а перспективний розвиток вітчизняної цивільної авіації може опинитися під загрозою у зв'язку із недостатньою підготовленістю українських авіакомпаній до роботи в умовах «відкритого неба» після запланованого на першу половину 2014 року підписання Угоди між Україною та ЄС про Спільний авіаційний простір. З огляду на зазначене, надзвичайно актуальним є питання удосконалення механізмів державного регулювання авіаційної галузі, що сприятиме запобіганню проявам негативних наслідків лібералізації та посилення міжнародної конкуренції на ринку авіаперевезень в Україні.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню багатьох аспектів формування та розвитку ринкових відносин у різних сферах діяльності займається велика когорта вітчизняних і зарубіжних вчених: С. Абалонін, І. Артем'єв, О. Бакаєв, О. Моргулець, Є. Сич, Х. Ламперт, М. Портер та багато інших. Серед них науковим дослідженням проблем розвитку й удосконалення ринку транспортних послуг присвячені роботи таких провідних вітчизняних вчених і фахівців, як М. Макаренко, А. Новикова [5], О. Котлубай [3], Т. Блудова [1], Н. Полянська, Н. Кудрицька [2], Д. Ейтутіс та інших, труди яких й склали теоретичну основу даної статті.

Водночас, в науковій літературі недостатньо висвітлені певні аспекти сучасного стану та функціонування ринку авіаційних перевезень в Україні, зокрема немає наукового дослідження проблем, що виникають внаслідок пришвидшення інтеграційних процесів з ЄС, зокрема ризиків, що виникають для розвитку вітчизняної авіації і функціонування національного ринку авіаційних послуг внаслідок переходу до роботи у форматі “відкритого неба” за умови, якщо такий перехід не супроводжується адекватними заходами державного регулювання.

Мета статті – дослідити основні напрямки та ефективність державного регулювання ринку авіаційних послуг в Україні в період активізації інтеграційних процесів з ЄС, стан підготовки ринку до роботи в умовах «відкритого неба» та за результатами аналізу, з урахуванням національних інтересів щодо розвитку цивільної авіації в Україні, розробити практичні рекомендації щодо підвищення ефективності механізмів державного регулювання національного ринку авіаційних послуг на завершальному етапі підготовки до підписання та ратифікації Угоди між Україною та ЄС про Спільний авіаційний простір.

Вклад основного матеріалу дослідження. У 2013 р. вітчизняними авіакомпаніями перевезено 8,1 млн пас., тобто обсяг перевезень залишився на рівні 2012 р., у т. ч. на міжнародних лініях перевезено 6,9 млн пас., що на 1,1 % більше порівняно з 2012 р., зокрема на міжнародних регулярних лініях перевезено 4,4 млн пас. (скорочення за рік на 6,4 %), комерційними чартерними рейсами – 2,5 млн пас. (приріст за рік на 18,1 %). На внутрішніх регулярних лініях перевезено 1,2 млн пас., що на 5,9 % менше, ніж у 2012 р. Пошти і вантажів у 2013 р. перевезено 99,2 тис. тонн проти 122,6 тис. тонн у 2012 р. Комерційні вантажні перевезення авіатранспортом в Україні здійснюються в незначних обсягах внаслідок відсутності попиту на них. Частка перевезень вантажів авіаційним транспортом в загальному обсязі вантажних перевезень по Україні становить менше 0,1 %. Більша частина вантажних авіаперевезень – це перевезення чартерними рейсами в інших державах в рамках гуманітарних та миротворчих програм ООН, а також згідно контрактів та угод з іншими замовниками. Порівняно з докризовим 2008 роком у 2013 р. перевезено пасажирів на 31,2 % більше, пошти і вантажів – менше на 2,8 %.

Регулярні внутрішні повітряні пасажирські перевезення здійснювали 8 з 40 вітчизняних авіакомпаній, що працювали у 2013 р. на ринку комерційних пасажирських та вантажних перевезень. При цьому в загальному обсязі перевезень пасажирів вітчизняними авіакомпаніями внутрішні перевезення становлять лише 15%, а міжнародні – відповідно 85 %. На міжнародних лініях працювали 11 українських авіаперевізників, які забезпечили 43 відсотки регулярних пасажирських перевезень між Україною та країнами світу у 2013 році (50 % у 2012 р.). Одночасно мало місце розширення діяльності на українському ринку іноземних авіакомпаній: 8 нових іноземних авіакомпаній започаткували виконання регулярних польотів до Києва.

Пасажиropотік через аеропорти України досяг 15,1 млн пас., що на 7,3 % більше порівняно з 2012 р. Зростання пасажиропотоків зафіксовано в аеропортах «Київ» (Жуляни) у 2,1 разу, «Львів» – на 25,2 %, «Харків» – на 20 %, «Одеса» – на 18,6 %, «Сімферополь» – на 7,4 %, «Донецьк» – на 7,3 %, «Дніпропетровськ» – на 2,2 %. У головному аеропорті країни «Бориспіль» пасажиропотік скоротився на 6,5 % внаслідок виходу з ринку авіакомпанії «Аеросвіт». Вищезазначеними 8-ма провідними вітчизняними аеропортами у 2013 р. обслуговано у цілому 98 % авіапасажирів.

На ринку авіаційних перевезень України протягом 2013 р. спостерігалось поступове подолання негативних тенденцій, що відбувалися наприкінці 2012 р. та на початку 2013 р. внаслідок припинення польотів авіакомпанією «Аеросвіт», питома вага якої у загальних обсягах перевезень за підсумками 2012 року складала майже 38 відсотків. За підсумками року вдалося уникнути падіння обсягів перевезень пасажирів незважаючи на 20 відсоткове загальне скорочення перевезень пасажирів українськими авіакомпаніями у першому кварталі 2013 р. Авіакомпанії, які займають домінуюче положення на ринку, наростили обсяги перевезень пасажирів:

«Міжнародні авіалінії України» – на 69,5 %, «Візз Ейр Україна» - на 58,1 %, «Ютер-Україна» - в 2,3 рази порівняно з 2012 роком (за винятком авіакомпанії «Роза Вітрів», яка зменшила на 15,6 % обсяги перевезень).

Стабілізувати ситуацію на ринку авіаперевезень стало можливим насамперед завдяки активній маркетинговій політиці українських авіакомпаній (відкриттю нових маршрутів, збільшенню частот), активізації чартерних перевезень, подальшій модернізації та оновленню парку повітряних суден, а також розвитку мережі послуг українськими авіаперевізниками [9]. Фактично ринок авіаперевезень в Україні виявив достатню стійкість і як саморегулююча система відновився у досить короткий термін. Активна розбудова державною аеропортової інфраструктури в період підготовки Євро-2012 сприяла цьому процесу [10].

Майбутній розвиток ринку авіаційних перевезень в Україні значною мірою залежатиме від ефективності державного регулювання, правовою основою якого є новий Повітряний кодекс України [11], Закони України «Про природні монополії», «Про транспорт», «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» та ін. Важливою складовою державної політики також є удосконалення нормативно-правової бази у напрямку приведення її у відповідність до сучасних міжнародних вимог, що формуються з боку ЄС, Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), Європейської конференції цивільної авіації (ЄКЦА), Європейської організації з безпеки аеронавігації (ЄВРОКОНТРОЛЬ).

Відповідно до статті 5 Повітряного кодексу України державне регулювання діяльності в галузі цивільної авіації здійснюється за такими напрямками:

- здійснення комплексних заходів щодо забезпечення безпеки польотів, авіаційної, екологічної, економічної та інформаційної безпеки;

- створення умов для розвитку авіаційної діяльності, повітряних перевезень та їх обслуговування, виконання авіаційних робіт та польотів авіації загального призначення;

- організація використання повітряного простору України.

Зазначені напрями реалізуються уповноваженим органом з питань цивільної авіації шляхом:

1) розроблення, прийняття та впровадження авіаційних правил України;

2) сертифікації суб'єктів та об'єктів авіаційної діяльності;

3) ліцензування господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів та/або вантажів повітряним транспортом та надання прав на експлуатацію повітряних ліній і призначень авіаперевізникам;

4) здійснення постійного нагляду та інспектування дотримання встановлених законодавством, у т. ч. авіаційними правилами України, вимог.

У рамках зазначених напрямів протягом 2012-2013 рр. затверджено низку важливих регуляторних актів, спрямованих на підвищення ефективності механізмів державного регулювання ринку авіаційних перевезень.

Затверджено єдині як для міжнародних, так і для внутрішніх рейсів стандарти та нормативи якості обслуговування пасажирів, розміри та порядок виплати компенсації у разі відмови від прийняття на борт або скасування польоту чи затримки вильоту, зниження класу обслуговування пасажирів, повернення плати за ненадану послугу з повітряного перевезення відповідно до вимог європейського законодавства, а також розміри компенсації за втрату або шкоду, заподіяну під час перевезення пасажирів, багажу, вантажу та пошти відповідно до вимог, передбачених міжнародними договорами України (Монреальська конвенція) [12]. Зазначені заходи слугуватимуть механізмом підвищення рівня безпеки польотів в Україні та стимулюватимуть заходи з боку авіаперевізників для зменшення кількості скасованих та затриманих рейсів, уникнення тілесних та матеріальних пошкоджень пасажирів та їхнього багажу.

Встановлено єдиний чіткий механізм допуску авіаперевізників до конкретних повітряних ліній, зрозумілі вимоги до їх експлуатації та можливість обмежувати обсяги прав перевізника, якщо він не виконує взяті на себе зобов'язання. Новий *Порядок надання і анулювання прав на експлуатацію повітряних ліній*, затверджений наказом Міністерства інфраструктури України від 23.04.2013 № 245, дає можливість більш ефективно використовувати повітряні лінії, що, у свою чергу, сприяє залученню нових авіаперевізників, збільшенню обсягів авіаперевезень, розвитку аеропортів, розширенню географії польотів, диверсифікації продукту та зниженню вартості авіаквитків.

Упродовж травня-жовтня 2013 р. Комісією з формування та реалізації державної політики щодо експлуатації повітряних ліній було розглянуто 203 заяви перевізників щодо виконання міжнародних регулярних рейсів. Авіакомпаніям надано права на експлуатацію 122 повітряних ліній з Києва та більшості регіональних аеропортів. У наданні 81 права відмовлено – на ті повітряні лінії, на яких Україна вичерпала свою квоту відповідно до міжнародних угод про повітряне сполучення.

Українські перевізники *мають можливість значно розширити географію польотів та відкрити рейси до міст США без обмежень частот*. 19 вересня 2013 року Україна дипломатичними каналами отримала повідомлення про набуття 1 категорії FAA (ФАА – Федеральної Авіаційної Адміністрації США). Рішення FAA Програми IASA, базується на результатах аудиту, згідно з яким Державна авіаційна служба України відповідає всім нормам Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО). Федеральна Авіаційна Адміністрація США визнала значний прогрес в сфері безпеки польотів України та створення прозорої системи управління авіаційною галуззю.

Розширюються можливості щодо спрощення процедур, необхідних для перевезень авіаційним транспортом. Зокрема, у повітряному сполученні нині вже практично не має обмежень на авіарейси з Росією, також триває підготовка угод щодо лібералізації авіаперевезень зі США, Ізраїлем та Італією. *Відновлено*

співпрацю зі швейцарським авіаперевізником Swiss International Airlines. 27 жовтня 2013 року після понад 10-річної перерви міжнародний аеропорт «Бориспіль» прийняв літак Airbus A320 із Цюриха;

Надання керівникам аеропортів права встановлювати коефіцієнти до ставок аеропортових зборів згідно з нормами прийнятого Мінінфраструктури наказу від 19.12.2012 № 745 «Про внесення змін до Аеропортових зборів» створює умови для більш ефективної співпраці аеропорту та авіакомпаній та залучення додаткових авіаційних перевізників. Відповідно до існуючої практики застосування понижувальних коефіцієнтів до аеропортових зборів у поєднанні із зниженням вартості наземного обслуговування та спільних маркетингових заходах аеропорту та авіаперевізників створюють можливість встановлювати значно нижчі ціни на квитки, тим самим суттєво збільшуючи пасажиропотік. Залучення додаткових авіаційних перевізників сприятиме також збільшенню доходів аеропортів України від неавіаційної діяльності (за рахунок зростання кількості пасажирів, торговельної діяльності, роботи паркувальних майданчиків, тощо).

Завдяки Концепції управління комерційними площами у терміналах D і В, яку розробили у ДПМА «Бориспіль», підвищується якість сервісного обслуговування пасажирів на території аеропорту. Концепція управління комерційними площами базується на позитивному досвіді аеропорту Чангі (Сінгапур) із пасажиропотоком 46 млн осіб на рік. Згідно з цією концепцією з 19.10.2013 р. аеропорт організовує діяльність магазинів Duty Free у кооперації зі світовим лідером – оператором магазинів безмитної торгівлі німецькою компанією Gebr Heinemann, яка представлена в 54 міжнародних аеропортах в 22 країнах світу, де компанія щоденно обслуговує понад 150 тис. клієнтів.

Для захисту інтересів та прав пасажирів авіакомпаній Міністерство інфраструктури та Державна авіаційна служба України підготували проект Закону України «Про особливості державного регулювання діяльності авіаційних перевізників, пов'язаної з перевезенням пасажирів, вантажу повітряним транспортом». Законопроект визначено процедуру ліцензування авіаперевізників, порядок здійснення державного нагляду за їхньою діяльністю та вимоги до фінансового стану компаній, серед яких - спроможність покриття витрат на свою господарську діяльність протягом 3 місяців без урахування доходу від такої діяльності; наявність достатніх активів для забезпечення своєї господарської діяльності протягом наступних 24 місяців (відповідно до фінансової звітності та детального бізнес-плану). У разі суттєвих змін – структури власників, реорганізації Підприємства, відкриття нових рейсів, експлуатації нового типу повітряних суден – авіакомпанії мають поінформувати Державіаслужбу, надавши відповідні документи і переглянутий бізнес-план на наступні 12 місяців. Запровадження такого механізму контролю авіакомпаній дозволить Підвищити конкурентоспроможність ринку авіаперевезень і надати пасажирам гарантію якісних послуг.

З метою удосконалення механізмів державного регулювання стосовно сертифікації, страхування, державного контролю та нагляду за безпекою цивільної авіації підготовлено низку проектів регуляторних актів, які сприятимуть підвищенню технічного стану повітряних суден, аеродромів та аеропортів, рівня обслуговування користувачів суб'єктами наземних служб в аеропортах, розвитку авіаційного сполучення в Україні та підвищенню привабливості ринку авіаційних перевезень.

Це, зокрема, проекти наказів Міністерства інфраструктури України: «Про затвердження Авіаційних правил України, Частина 21 «Сертифікація повітряних суден, пов'язаних з ними виробів, компонентів та обладнання, а також організації розробника та виробника»; «Про затвердження Авіаційних правил України, Частина 184 «Правила сертифікації експертних центрів»; «Про затвердження Правил сертифікації суб'єктів наземного обслуговування»; «Про затвердження Правил реєстрації та сертифікації аеродромів (вертодромів) України»; «Про затвердження Вимог до цивільних аеродромів України»; «Про затвердження Змін до деяких нормативно-правових актів Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації та Міністерства інфраструктури України»; «Правила забезпечення авіаційної безпеки суб'єктами авіаційної діяльності авіації загального призначення, авіації, яка виконує авіаційні роботи, та фізичними особами - експлуатантами повітряних суден», які опрацьовуються в установленому порядку [13].

Підвищення відповідальності за договорами авіастрахування передбачається здійснити шляхом прийняття Постанови КМУ «Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації», розробленої Державіаслужбою. Зокрема, планується збільшити ліміт відповідальності по обов'язковому страхуванню членів екіпажу авіаційного судна з 100 тис. гривень до 300 тис. гривень. Крім того, відомство пропонує ввести новий вид обов'язкового страхування - страхування відповідальності організацій, що надають послуги з аеронавігаційного обслуговування за шкоду, заподіяну третім особам. Страхова сума за даним договором не повинна бути нижче 300 млн СПЗ (спеціальні права запозичення) за офіційним обмінним курсом Нацбанку; для організації, що надає послуги з аеронавігаційного обслуговування в зоні аеропорту (аеродрому), - 5 млн гривень. З добровільного виду (зі страхування відповідальності перед третіми особами) в обов'язковий пропонується перевести страхування експлуатанта аеропорту. Ліміт відповідальності розраховується виходячи з кількості обслугованих в аеропорту рейсів за попередній рік.

В цілому можна стверджувати, що в Україні проводиться значна робота щодо підвищення ефективності механізмів державного регулювання ринку авіаційних перевезень з метою приведення його у відповідність до європейських норм якості, безпеки перевезень, технічних стандартів, забезпечення рівних умов доступу на ринок для всіх суб'єктів господарської діяльності. Удосконалюються механізми ліцензування діяльності на ринку авіаційних перевезень, сертифікації об'єктів та суб'єктів авіаційного ринку,

страхування послуг, поступово запроваджуються європейські правила поведінки суб'єктів господарювання на ринку послуг в галузі цивільної авіації. Проте залишається відкритим головне питання – чи в повній мірі Україна готова до інтеграції з європейським ринком авіаційних послуг та до роботи в умовах “відкритого неба”.

Основним чинником, який найближчим часом найбільш суттєво вплине на ринок авіаційних перевезень в Україні, є створення в Україні спільного авіаційного простору з ЄС. Відповідна Угода парафрована на саміті в Вільнюсі в листопаді 2013 р. Її підписання заплановане на 2014 рік, а вступ у дію - у 2015 році. Метою укладання Угоди між Україною та ЄС про Спільний авіаційний простір є поступова лібералізація ринків, використання спільних правил на основі правил ЄС в галузі цивільної авіації, сприяння промислового та операційного співробітництва. **Угода про Спільний авіаційний простір (САП) означатиме забезпечення європейських стандартів безпеки польотів, рівня обслуговування пасажирів, збільшення кількості рейсів і маршрутів, а також розширення цінового діапазону послуг авіаперевезень, сприятиме покращенню якості перевезень та відкриє нові можливості для авіаперевізників.** Від підписання Україною Угоди про САП найбільше виграють рядові пасажирів, оскільки за оцінками експертів її впровадження може знизити для українців тарифи на внутрішні перевезення у 2-3 рази і у 1,5-2 рази - на міжнародні.

На сьогодні ринок авіаційних пасажирських перевезень в Україні залишається монополізованим та закритим, і тому ціна на послуги українських авіакомпаній є досить великою порівняно з країнами Європи, де цивільна авіація є одним з основних і не надто дорогим видом пересування: квиток в межах Євросони коштує у 2-3 рази дешевше порівняно з вартістю квитка на схожі відстані в Україні, де ціна квитка на внутрішніх лініях в одному напрямку може значно перевищувати 150 дол. США (в залежності від класу салону літака). Безумовно, поява на національному ринку великої кількості конкурентоспроможних іноземних авіакомпаній, як класичного типу, так і бюджетних, значно вплине на вартість перевезень та якість обслуговування, наслідком чого буде реальне задоволення потреб, насамперед, українських пасажирів.

Проте, **поряд з очікуваними позитивними наслідками підписання Україною Угоди про САП з ЄС, існує ризик надзвичайного загострення конкуренції між авіакомпаніями, яка набуде міжнародного характеру** і негативно вплине на розвиток вітчизняних авіаперевізників. Зняття обмежень для авіакомпаній, які мають призначення на маршрут, за частотами та географією польотів (які зараз встановлюються двосторонніми міжурядовими угодами), створить ситуацію, коли європейські авіакомпанії зможуть виконувати необмежену кількість рейсів в Україну, проте вільних частот для виділення українським перевізникам в Європі немає. Тобто Угода надає однакові права всім авіакомпаніям, проте можливості скористатися цими правами у європейських і українських авіакомпаній будуть різними. За таких умов жодна з українських авіакомпаній не спроможна буде одразу на рівних конкурувати з провідними міжнародними авіакомпаніями.

Україні потрібно привести власне законодавство у відповідність з авіастандартами ЄС та застосовувати вимоги ЄС у таких сферах, як безпека польотів, організація повітряного руху, авіаційна безпека, навколишнє середовище, економічне регулювання, конкуренція і захист прав споживачів. На прийняття і адаптацію норм ЄС потрібен час, оскільки станом на початок 2013 р. із 137 необхідних базових регуляторних документів в Україні було прийнято тільки 34. За оцінками Державіаслужби, після підписання Угоди необхідно розробити і прийняти 84 базових регуляторних актів і ще близько 400 додаткових нормативно-правових актів [14]. Крім того слід враховувати, що після створення державного регуляторного органу сфері транспорту, що передбачено Державною програмою економічних реформ на 2010 – 2014 роки «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава» (відповідний законопроект пройшов декілька ітерацій опрацювання у Мініфраструктури), процес підготовки нормативно-правових актів може затягнутись з об'єктивних причин, оскільки потрібен буде час на укомплектування новоствореного регуляторного органу відповідними професійними кадрами.

Вимоги євроінтеграції диктують необхідність забезпечення єдності технічної бази та технологій, що застосовуються на ринку авіаперевезень. **Більшості українським авіаперевізникам необхідний час і інвестиції для виконання вимог відповідності європейським нормам і стандартам**, тоді як європейські компанії увійдуть на ринок одразу. Для підвищення конкурентоспроможності авіакомпаній на міжнародному ринку послуг пасажирських перевезень необхідно збільшити завантаженість літаків, оновити авіапарк, підвищити надійність польотів та рівень сервісу, оптимізувати логістичні витрати, впровадити гнучку систему знижок та бонусних програм. Найбільші українські авіакомпанії мають у своєму парку в середньому по 20 машин («МАУ» – 40 літаків), у той час, як великі європейські компанії - по 300-400 машин. Середня зношеність власних літаків в українських авіакомпаніях перевищує 70%, а середній термін експлуатації становить 22,3 року [15]. Досвід країн Центральної Європи, які зі вступом до ЄС лібералізували внутрішні ринки авіаперевезень, свідчить, що невеликі національні компанії не витримують конкуренції з потужними європейськими авіакомпаніями і зазвичай або банкрутують, або поглинаються конкурентами, або просто відмовляються від обслуговування міжнародних маршрутів (передусім далекомагістральних).

Авіаційний ринок в Україні залишається недостатньо ефективним через брак здорової внутрішньої конкуренції, про що свідчать всі передумови і наслідки уходу з ринку компанії «АероСвіт». Авіакомпанія «МАУ», річні обсяги перевезень якої в 2013 р. зросли на 64 % і становили 4,6 млн. пас., фактично є монополістом і виконує роль флагманської авіакомпанії на українському ринку авіаперевезень – її частка в загальному обсягу авіаперевезень пасажирів по Україні перевищує 56 %, вона здійснює найбільш прибуткові рейси на самих популярних напрямках перевезень. Серед усіх авіаперевізників України «МАУ» відрізняється

тим, що вона є дійсним членом Міжнародної асоціації авіаперевізників (IATA) та Асоціації європейських авіаліній (АЕА). Це свідчить про відповідність міжнародним вимогам якості послуг авіаперевезень та принципів функціонування авіакомпаній і надає їй певні конкурентні переваги, але навіть ця компанія не зможе на рівних конкурувати з міжнародними авіакомпаніями в умовах відкритого неба і вважає, що лібералізація ринку в Україні буде ефективною лише після скасування візового режиму з ЄС та суттєвого зростання платоспроможного населення. попиту

Фінансовий стан більшості вітчизняних авіаперевізників не дозволяє швидко оновити власний парк літаків. Так, авіакомпанія «Візз Ейр Україна» до 2012 р. працювала із збитками, загальна сума яких у 2008-2011 рр. склала 235,2 млн грн. при загальному доході 1,161 млрд грн. [16]. У 2012 р. авіаперевізнак вперше отримав 27,5 млн грн. прибутку при доході 512 млн грн. Проте зараз, зважаючи на поточну ситуацію, доки не стабілізується попит на бюджетні перевезення, авіакомпанія змушена відмовитись від запланованої на 2014 р. купівлі Airbus 320 - п'ятого літака у складі флоту авіакомпанії. Авіакомпанія Air Onix, що лише у квітні 2012 р. отримала сертифікат експлуатанта, на початку 2014 р. не може розраховуватися по боргах, у т. ч. із лізингодаями, що стало наслідком невдало зробленої менеджментом авіакомпанії ставки на придбання у лізинг літаків Boeing 737-500 1990-х років випуску, які споживають багато палива і потребують складного технічного обслуговування. Так, собівартість перевезення одного пасажирів Airbus A320 на 30-40 %, а Airbus A321 або Boeing 737-900 – на 60 % є нижчою у порівнянні з Boeing 737-500. Тобто витрати на утримання літаків перекрыли «плюси» від відносно невеликої вартості лізингу [17]. Фактично лише МАУ, яка за підсумками 2012 р. отримала 26,1 млн грн. чистого прибутку (роком раніше чистий збиток компанії склав 418,2 млн грн.) [18], може дозволити собі купівлю нової техніки. У 2013 р. авіакомпанія подвоїла флот, і зараз у її парку налічується 40 літаків. У 2014 р. МАУ планує отримати 4 далекомагістральні літаки Boeing 767, у 2015-2016 рр. – взяти в лізинг нові літаки Airbus A330, або Boeing 777, і в цілому до 2019 р. планує збільшити свій флот до 80 літаків.

Невеликий і зношений парк літаків, значно менші обсяги доходів авіаційних підприємств разом із відсутністю розвинутого транзитного "хабу", а також обмеженістю маршрутної мережі в Україні не дають національним авіакомпаніям можливості скористатися перевагами від ефекту економії від збільшення кількості маршрутів або завантаженості літаків трансферними пасажиропотоками, які є у міжнародних конкурентів [19]. Крім того, українські авіакомпанії не можуть скористатися перевагами розширення міжнародної мережі оскільки не являються членами жодного з трьох глобальних авіаційних альянсів.

Україна не має на сьогоднішній день правових механізмів захисту власних авіакомпаній в умовах міжнародної конкуренції. Натомість США на законодавчому рівні жорстко регулюють питання володіння національними авіаперевізниками. Для цього вони використовують різні механізми, зокрема заборону на володіння державою корпоративними правами американських авіакомпаній. Але одночасно в США існує досить ліберальна система доступу до отримання національними компаніями фінансової допомоги в тому числі з боку держави. Європейський Союз навпаки, на законодавчому рівні має значно менше обмежень щодо володіння корпоративними правами європейських авіаперевізників, але в той же час діють досить жорсткі обмеження щодо надання державної підтримки приватному бізнесу в тому числі авіакомпаніям. У будь-якому разі, дотримуючись різних підходів щодо застосування механізмів державного регулювання в питаннях конкуренції, ці країни мають потужнію економіку з досить розвинутою та ефективною системою правового регулювання у сфері конкуренції, яка в першу чергу направлена на захист своїх національних інтересів та інтересів своїх авіакомпаній [20].

Україна на сьогоднішній день не тільки не має правових механізмів захисту власних авіакомпаній в умовах лібералізації ринку, але **не має взагалі чіткої державної політики щодо розвитку національної цивільної авіації** на відміну від тієї є Росії з її підпрограмою «Цивільна авіація» у складі Федеральної цільової програми Розвиток транспортної системи Росії (2010-2020 роки)» або Казахстану (План комплексних заходів розвитку галузі цивільної авіації Республіки Казахстан на 2013–2015 роки).

Позитивні наслідки лібералізації ринку перевезень стримуватимуться монополізованими аеропортовою інфраструктурою і наземним обслуговуванням в Україні. В аеропорті «Бориспіль», наприклад, існують прояви монополізму в енергопостачанні, в обслуговуванні літаків на пероні і в терміналах, охороні об'єктів, в рекламі. Так, знадобилося втручання Держпідприємництва і АМКУ для припинення перешкоджання діяльності в аеропорті компанії «Аеро Кейтеринг Сервісіз Україна», що надає послуги громадського харчування [21].

Ринок хендлінгових послуг в Україні представлений декількома сильними компаніями, які намагаються будь-що позбутися інших гравців. Так, хендлінгова компанія з пасажирського і наземного обслуговування «Аеропорт Хендлінг» є фактично монополістом з надання хендлінгових послуг в аеропортах «Одеса» і «Сімферополь». Після витіснення нею з аеропорту «Сімферополь» компанії «Кривавісервіс», яка мала спецтехніку для обслуговування, автобуси, спецавтомобілі для інвалідів, автоматизовану систему обробки багажу, обладнану транспортною стрічкою, тощо в аеропорті не лише зросли ціни на послуги, а й суттєво погіршилась якість обслуговування. В аеропорті «Бориспіль» працюють декілька хендлінгових компаній: «Аерохендлінг», «Транс-Аеро-Хендлінг», «Інтер-Авіа» та хендлінгова служба аеропорту, проте ще на початку 2014 р. існувала загроза реалізації подібного сценарію монополізації ринку хендлінгових послуг компанією "Аеропорт Хендлінг" [22].

Монополізм в сфері поставок послуг для авіакомпаній обумовлює їхню високу ціну, тоді як в основі нормального функціонування низькобюджетних авіакомпаній, їхньої можливості встановлювати низькі тарифи є, насамперед, низький рівень витрат при забезпеченні високого рівня безпеки та належного технічного обслуговування.

Досить закритим в Україні є ринок авіаційного пального, на якому працюють не більше 10 компаній, а враховуючи, що на відміну від ЄС з пального, яке реалізується для цивільної авіації, збирається акцизний збір, авіапальне в Україні є в півтора разу дорожчим, ніж в країнах Євросоюзу.

Крім того, в українських аеропортах встановлені достатньо високі збори з авіакомпаній, які регулюються державою на підставі норм Закону України «Про природні монополії». Аеропортові збори становлять 20-30% собівартості рейса у низькобюджетних перевізників. "Візз Ейр Україна" сплачує аеропорту Жуляни за кожного перевезеного пасажера по 12-13,5 дол. США, у той час як в аеропорту Катовіце, що є головною базою для компанії у Польщі, при обсягах перевезень 1 млн пасажирів на рік (що приблизно відповідає пасажиропотоку "Візз Ейр Україна") аеропортовий збір в розрахунку на кожного пасажера становить трохи більше 1 дол. США.

Висновки. Проведений аналіз засвідчує недостатню ефективність державного регулювання національного ринку авіаційних перевезень, оскільки цьому ринку притаманні такі риси як монополізм, нестабільність, низька конкурентоспроможність, відсутність внутрішнього потенціалу для розвитку основних його учасників – національних авіакомпаній. Як наслідок, на сьогодні український авіаційний ринок, включаючи як вітчизняні авіакомпанії, так і аеропорти, ще не в повній мірі готовий до роботи в умовах «відкритого неба», а адаптовані до європейських стандартів нормативно-правові акти не враховують стан ринку авіаційних послуг в Україні та потреби національних компаній. Україні потрібно привести власне законодавство у відповідність з авіастандартами ЄС та застосовувати вимоги ЄС у таких сферах, як безпека польотів, організація повітряного руху, авіаційна безпека, навколишнє середовище, економічне регулювання, конкуренція і захист прав споживачів, а більшості українським авіаперевізникам необхідний час і інвестиції для виконання вимог відповідності європейським нормам і стандартам. Україна на сьогоднішній день не має правових механізмів захисту власних авіакомпаній в умовах посилення міжнародної конкуренції, як не має взагалі чіткої державної стратегії розвитку національної цивільної авіації.

Враховуючи зазначене, під час підписання Угоди між Україною та ЄС про Спільний авіаційний простір необхідно визначити терміни імплементації європейського законодавства українською стороною та встановити адаптаційний період, що дозволить здійснити поступову лібералізацію ринку авіаперевезень в Україні та надасть можливість українським авіакомпаніям підготуватися до роботи в нових умовах;

Необхідно розробити «дорожню карту» розвитку цивільної авіації в Україні на середньостроковий період, узгоджену з основними положеннями Угоди України та ЄС про Спільний авіаційний простір та з Концепцією Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 р. (Постанова Кабінету Міністрів України від 30.10.2013 № 944). У документі передбачити основні напрями і заходи політики держави щодо комплексного стратегічного розвитку цивільної авіації в Україні, зокрема заходи щодо розвитку внутрішніх і міжнародних авіаперевезень з урахуванням прогностичних показників обсягів пасажиро- і вантажопотоків та розширення мережі маршрутів, щодо розвитку конкуренції на внутрішньому ринку авіаперевезень та сприяння встановленню партнерських відносин з провідними європейськими авіакомпаніями, державної підтримки вітчизняних авіакомпаній, зокрема тих, що розвивають внутрішні регулярні перевезення та активно оновлюють парк повітряних суден, забезпечення функціонування учбових закладів та медичних центрів цивільної авіації, поліпшення якості надання послуг та рівня авіаційної безпеки тощо;

Центральному органу виконавчої влади, що реалізує державну політику в галузі авіації, доцільно опрацювати проект створення на базі аеропорту «Бориспіль» провідного міжнародного вузлового термінального комплексу - «хабу» з використанням механізмів державно-приватного партнерства.

Важливо доопрацювати та внести на розгляд Кабінету Міністрів України проект Закону України «Про особливості державного регулювання діяльності авіаційних перевізників, пов'язаної з перевезенням пасажирів, вантажу повітряним транспортом», в якому передбачити вимоги для щодо фінансового забезпечення авіакомпаній, що отримують ліцензію на здійснення перевезень, як це передбачено Регламентом (ЄС) № 1008/2008 Європейського Парламенту та Ради від 24 вересня 2008 року «Про загальні правила здійснення авіаперевезень у Співтоваристві».

Розроблення правових та економічних механізмів державної підтримки вітчизняних авіакомпаній, які узгоджуватимуться із законодавством ЄС в сфері забезпечення конкуренції, сприятиме зміцненню конкурентних позицій українських авіаперевізників в умовах лібералізації ринку авіаперевезень та захисту національних інтересів держави. Вважаємо за необхідне розробити механізми стимулювання оновлення парку літаків вітчизняними авіакомпаніями, зокрема шляхом створення сприятливих умов для придбання авіатехніки у лізинг, а також удосконалення кредитних, податкових механізмів та митних процедур, що застосовуються при закупівлі сучасної авіатехніки та запчастин до неї. Запровадження заходів державного регулювання, спрямованих на демонополізацію у сфері поставок авіаційного пального та послуг з наземного обслуговування авіакомпаній в аеропортах України, сприятиме адаптації національного ринку авіаперевезень до роботи в умовах «відкритого неба».

Перспективним напрямом подальших досліджень автор вважає проблеми розвитку національного ринку транспортних послуг в контексті міжнародної інтеграції транспортних систем та необхідності забезпечення

економічної безпеки держави, теоретичні аспекти якої в Україні розроблені вітчизняними вченими А. Сухоруковим [6], С. Власюком, Я. Жалілом [7], З. Варналієм, В. Мунтіяном та ін.

Список використаних джерел

1. Блудова Т. В. Транзитний потенціал України: формування та розвиток. – К. : НІПМБ, 2006. – 274 с.
2. Кудрицька Н.В. Транспортно-дорожній комплекс України: сучасний стан, проблеми та шляхи розвитку: монографія / Н.В. Кудрицька. – К.: НТУ, 2010. – 338 с.
3. Конкуренентоспроможність та сталий розвиток морегосподарського комплексу України / Під загальною редакцією О.М. Котлубая. – Одеса: ППРЕД, 2011. – 427с.
4. Моргулець, О. Б. Менеджмент у сфері послуг : навчальний посібник для студ. вищ. навч. закладів / О. Б. Моргулець. – Київ : Центр учбової літератури, 2012. – 384 с
5. Новикова А.М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів: монографія / А.М. Новикова. – К.:НІПМБ, 2003. – 494 с.
6. Система економічної безпеки держави / Під заг. ред. д.е.н., проф., заслуженого економіста України Сухорукова А.І. – К. : ВД «Стилос», 2009, – 685 с.
7. Економічна стратегія держави: теорія, методологія, практика : Монографія / Я.А. Жаліло – К. : НІСД, 2003.- 368 с.
8. Постанова КМУ від 30 жовтня 2013 р. № 944 “Про схвалення Концепції Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року” [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/944-2013-%D0%BF>
9. Підсумки діяльності авіаційної галузі за 2013 рік [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://avia.gov.ua/documents/diyalnist/p%D1%96dsumki%20d%D1%96jalnost%D1%96/>
10. Собкевич О. В., Михайличенко К. М Ємельянова О. Ю. "Модернізаційні пріоритети реформування транспортно-дорожнього комплексу в Україні". Аналітична доповідь [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1288/>
11. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 № 3393-VI [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>
12. Наказ Мінінфраструктури від 30.11.2012 №735 “Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу” [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z2219-12>
13. Проекти регуляторних актів / Офіційний сайт Державіаслужби [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://avia.gov.ua/documents/Regulyatorna-diyalnist/Proekti-regulyatornih-aktiv/page/1>
14. Украина 14 марта планирует подписать соглашение о едином небе с ЕС [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://economics.unian.net/transport/877446-ukraina-14-marta-planiruet-podpisat-soglashenie-o-edinom-nebe-s-es.html>
15. Українські авіаперевізники і аеропорти не готові до входження в САП – експерт [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://economics.unian.ua/transport/576104-ukrajinski-aviaperevizniki-i-aeroporti-negotovi-do-vhodjennya-v-sap-ekspert.html>
16. «Визз Эйр Украина» впервые получила прибыль по итогам года [Електронний ресурс] - Режим доступу: http://cfts.org.ua/news/vizz_eur_ukraina_vpervye_poluchila_pribyl_po_itogam_goda_16754
17. AirOnix долетался [Електронний ресурс] -Режим доступу:<http://www.wing.com.ua/content/view/12735/37/>
18. Чистий прибуток МАУ в 2012 р. склав 26,1 млн грн. [Електронний ресурс] - Режим доступу: http://rss.novostimira.com/n_4510871.html
19. Проблемы и перспективы развития рынка пассажирских авиационных перевозок в Украине / Міжнародний центр перспективних досліджень (МЦПД), 2005 [Електронний ресурс] - Режим доступу: http://icps.com.ua/pub/files/40/62/Aviation_policy_RUS.pdf
20. Кравченко М.В. Проблемні питання конкурентоздатності авіаперевізників України [Електронний ресурс] - Режим доступу: http://rusnauka.com/22_PNR_2011/Gosupravlenie/2_90964.doc.htm
21. «Борисполь» заинтересован в сотрудничестве с "Аиро Кейтеринг Сервисиз Украина" [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://economics.unian.net/transport/883562-borispol-zainteresovan-v-sotrudnichestve-s-aero-keytering-servisiz-ukraina.html>
22. «Борисполь» намерен допустить компанию «Аэропорт Хендлинг» к обслуживанию пассажиров [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://economics.unian.net/transport/883806-borispol-nameren-dopustit-kompaniyu-aeroport-hendling-k-obslujivaniyu-passajirov.html>

Стаття надійшла до редакції 01.03.2014