

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Тернопільський національний економічний університет
Навчально-науковий інститут міжнародних економічних відносин
ім. Б. Д. Гаврилишина
Кафедра міжнародної економіки

Оленко Марія Богданівна

Перспективи розвитку авіаційної галузі України в умовах європейської інтеграції / Prospects for the Aviation Industry in terms of Ukraine-Europe Integration

спеціальність: 8.03050301 – Міжнародна економіка
магістерська програма – Європейська економіка

Виконав студент групи
МЕСЕМ-11
М. Б. Оленко

Науковий керівник
к.е.н., доцент
С. В. Гродський

Дипломну роботу допущено до захисту

«_____» _____ 20____ р.

Завідувач кафедри

_____ С.В. Савельєв

Тернопіль – 2017 р.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ.....	6
1.1. Поняття авіаційної галузі та її складові.....	6
1.2. Роль та місце авіаційної галузі в системі національного господарства...	16
1.3. Державне регулювання в авіаційній галузі.....	26
Висновки до розділу 1.....	32
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ОСОБЛИВОСТЕЙ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ ТА КРАЇН ЄС.....	33
2.1. Дослідження сучасного стану розвитку авіаційної галузі в ЄС.....	33
2.2. Аналіз конкурентних переваг та недоліків у розвитку авіаційної галузі України.....	46
2.3. Оцінка співробітництва України і ЄС в авіаційній галузі.....	69
Висновки до розділу 2.....	79
РОЗДІЛ 3. ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ В УМОВАХ СПІВРОБІТНИЦТВА З ЄС.....	81
3.1. Перспективи розвитку та напрями модернізації авіаційної галузі України в умовах співробітництва з ЄС.....	81
3.2. Інтеграція авіаційної галузі України до загальноєвропейської транспортної системи	91
Висновки до розділу 3.....	101
ВИСНОВКИ	
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	

ВСТУП

Актуальність теми. Авіаційна галузь займає важливе місце в житті суспільства, будучи задіяною в багатьох сферах життя: перевезенні пасажирів, пошти, вантажів та багажу, виконанні сільськогосподарських робіт, будівництві. Розвиток міжнародних відносин та глобалізація економічних процесів стимулюють розвиток повітряних перевезень, зростання попиту на швидке та зручне транспортне сполучення. Україна належить до небагатьох країн світу, що володіють повним циклом створення авіаційної техніки, і займає провідне місце на світовому ринку в секторі транспортної та регіональної пасажирської авіації. Літакобудування в Україні на сучасному етапі є надзвичайно перспективною галуззю національної економіки. Втрата спроможності серійного виробництва літаків в Україні є основною проблемою розвитку літакобудівної промисловості, що потребує невідкладного розв'язання.

Галузь літакобудування належить до високотехнологічних галузей національної економіки. Її розвиток визначає можливість переходу до нового технологічного укладу і відповідно справляє істотний вплив на модернізацію економіки в цілому

Теоретичні основи щодо формування авіаційної галузі як однієї з ключових галузей, що сприяє економічному розвитку країни досліджено в роботах таких науковців як: М.М. Бірюкова, В.Н. Денисова, М.М. Гнатовського, І.А. Грицяка, Л.М. Ентіна, А.Я. Капустіна, Б.М. Топорніна, О.В. Кресіна, М.Ю. Григорака, М.В. Новикової, В.Г. Пилипчука, Р.А. Калюжного, В.М. Брижка, В.Ф. Опришка, Л.Д. Тимченка, А.О. Четверікова, Ю.С. Шемшученка, В.Г.Афанасьєв, Б.В.Артамонов, Д.О.Бугайко, О.М.Ложачевська, М.В.Новикова, О.В.Ільєнко, С.В.Сіденко, В.В.Матвєєв, Н.О.Полянська, В.І.Чужиков, В.І.Щелкунов та інші.

Мета і завдання дослідження. Метою роботи є визначення напрямів розвитку європейської авіаційної галузі, а також розробка науково-

практичних рекомендацій щодо інтеграції України до європейського повітряного простору та приєднання до авіаційної мережі ЄС.

Виходячи з мети дослідження, в роботі поставлені такі завдання:

- проаналізувати теоретичні основи поняття авіаційної галузі та її складових;
- визначити особливості авіаційної галузі та її значення в системі національного господарства;
- дослідити державно-правове сприяння розвитку авіаційної галузі;
- проаналізувати сучасний стан розвитку авіаційної галузі в Європейському Союзі;
- визначити основні переваги та недоліки розвитку авіаційної галузі в Україні;
- дати оцінку значенню співробітництва України і ЄС в розвитку авіаційній галузі ;
- сформулювати основні напрями модернізації авіаційної галузі та перспективи розвитку;
- дати рекомендації щодо сприяння інтеграції України до загальноєвропейської транспортної системи

Об'єктом дослідження є авіаційна галузь як одна з ключових галузей народного господарства

Предметом дослідження є модернізація розвитку авіаційної галузі в Україні.

Методи дослідження. Інформаційну базу дослідження складають офіційні дані Державна Служба статистики України, Євростату, Світового Банку, праці вітчизняних і зарубіжних вчених, спеціальні періодичні видання, інформаційні дані мережі Інтернет.

У магістерській роботі використані такі методи дослідження, як:

- системний аналіз – при дослідженні сутності авіаційної галузі та її складових;

- статистичний та структурний – для оцінки стану та детермінант розвитку авіаційної мережі України та ЄС);
- економіко-математичного аналізу – для визначення індексу виявлених порівняльних переваг RCA.
- якісний аналіз – для оцінювання сприяння співробітництва України і ЄС в авіаційній галузі .

Наукова новизна одержаних результатів полягає в розробці рекомендацій щодо аналітично-прогнозної діяльності, напрямів модернізації та перспектив розвитку вітчизняної авіаційної галузі в умовах європейської інтеграції.

Практичне значення одержаних результатів дослідження полягає в можливості подальшому сприянню розвитку авіаційної галузі, а саме застосування розроблених теоретичних практичних підходів та рекомендацій щодо інтеграції авіаційної галузі України до загальноєвропейської транспортної системи.

Структура та обсяг роботи. Магістерська робота загальним обсягом 118 сторінок, у тому числі 84 сторінок основного тексту, складається зі вступу, трьох розділів, висновків, містить список використаних джерел із 95 найменувань. Робота ілюстрована 15 рисунками на 15 сторінках та містить 23 таблиці на 29 сторінках.

Робота складається з трьох розділів. У першому розділі узагальнені теоретичні основи розвитку авіаційної галузі, визначена її роль та місце в системі народного господарства.

У другому розділі аналізуються особливості розвитку авіаційної галузі України та країн ЄС; здійснено комплексний аналіз щодо конкурентоспроможності авіаційної галузі України.

У третьому розділі визначено основні проблеми розвитку авіаційної галузі в Україні та на основі проведеного аналізу сформовано загальні рекомендації щодо сприяння модернізації авіаційної галузі та перспектив розвитку в умовах співпраці ЄС та України .

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗИ

1. 1. Поняття авіаційної галузі та її складові

Слово «авіація» було придумане французьким письменником і колишнім морським офіцером Габріелем Ланделлем (Gabriel La Landelle) в 1863 році,

від дієслова *avier* (синонім літаючий), саме по собі походить від латинського слова *Avis* ("птах") і суфікс *-ation*. [3]

Авіаційна галузь держави — це галузь народного господарства до якої відносяться: авіабудування (проектування, розробка, виробництво, експлуатація та використання повітряних суден), підприємства повітряного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, аерофотозйомки, сільськогосподарські роботи, а також аеропорти, аеродроми, аероклуби, системи управління повітряним рухом, навчальні заклади, ремонтні заводи цивільної авіації.

Авіаційна промисловість сьогодення - це галузь господарства країни, особливістю якої є швидкі темпи впровадження науково-технічних досягнень і, як наслідок, випуск нових, більш досконалих типів літаків. А це жадає від виробництва літаків визначеної гнучкості, здатності швидко перебудовуватися, вводити нові технологічні процеси, підвищувати рівень професійної підготовки кадрів.[4]

Теоретичні основи щодо формування авіаційної галузі як однієї з ключових галузей, що сприяє економічному розвитку країни досліджено в роботах таких науковців як: М.М. Бірюкова, В.Н. Денисова, М.М. Гнатовського, І.А. Грицяка, Л.М. Ентіна, А.Я. Капустіна, Б.М. Топорніна, О.В. Кресіна, М.Ю. Григорака, М.В. Новикової, В.Г. Пилипчука, Р.А. Калюжного, В.М. Брижка, В.Ф. Опришка, Л.Д. Тимченка та ін.

Структуру авіації держави можна зобразити наступним чином (рис.1.1):



Рис.1.1 Структура авіації [48]

Цивільна авіація - використовується для забезпечення задоволення потреб громадян. Діяльність цивільної авіації (ЦА) можна, як відомо, розподілити на повітряні перевезення та авіаційні роботи, або як традиційно прийнято вживати – застосування авіації в народному господарстві (ЗАНГ). Підвищення ефективності ЗАНГ сприяє розвитку не лише авіаційної промисловості та транспортної системи країни, але й багатьох інших галузей виробництва, що обумовлює підвищення темпів зростання економіки держави в цілому.

Підгалуззю ЗАНГ виконується цілий ряд авіаційних робіт, які згідно з «Керівництвом з авіаційних робіт», прийнятим міжнародною організацією цивільної авіації ІСАО нараховують 49 найменувань та об'єднані у 7 груп [14]:

- аерознімання (10 видів авіаробіт);
- прикладні авіароботи (авіаційно-хімічні роботи, 11 видів авіаробіт);
- авіароботи в будівництві (7 видів авіаробіт);
- використання авіації для цілей зв'язку (2 вида авіаробіт);
- аварійні операції (5 видів авіаробіт);

- створення турбулентності повітря (3 види авіаробіт).

Класифікація аероробіт:

- авіаційні перевезення пасажирів і вантажів (перевезення пасажирів, транспортування вантажів в середині фюзеляжу та на зовнішній підвісці);

- авіаційні будівельно-монтажні роботи;

- авіаційний розподіл речовин та біологічних об'єктів;

- повітряні зйомки;

- спостереження і патрулювання;

- авіаційна буксировка.

Повітряні судна, які застосовуються в цивільній авіації можуть бути пасажирськими, вантажними або вантажопасажирськими, які займаються виключно авіаперевезеннями, або такими, що виконують авіаційні роботи. [8] Такі літальні апарати називаються «повітряні судна обмеженої категорії» і використовуються з такою спеціальною метою експлуатації:

а) сільське господарство (обприскування, обпилення, засів, контроль за домашніми тваринами);

б) охорона лісів і диких тварин;

в) спостереження з повітря (аерофотознімання місцевості, геологічна розвідка, льодова і рибна розвідка);

г) патрулювання (трубопроводи, лінії електропередач, канали);

д) боротьба з пожежами (скидання вогнегасних речовин, десантів);

е) керування погодою (розсіювання хмар);

є) повітряна реклама (димові написи, буксирування прапорів, скидання листівок); [89].

Авіація загального призначення (АЗП) - цивільна авіація, яка виконує всі види операцій, за виключенням регулярних повітряних сполучень та нерегулярних авіатранспортних перевезень за плату або по найму. Літальні апарати АЗП – літаки, вертольоти, автожири, аеростати та інші літальні апарати, що знаходяться в нерегулярній експлуатації, поза сферою діяльності авіакомпаній, які виконують перевезення пасажирів та вантажу за розкладом. Ці літальні апарати використовуються державними організаціями, фірмами, та приватними особами в особистих цілях.[23]

Державна авіація - авіація, яка використовується для здійснення військової, прикордонної, поліцейської, митної та інших державних функцій, а також для виконання мобілізаційно-оборонних і оборонно-спортивних завдань.

Експериментальна авіація - авіація, яка використовується для проведення дослідно-конструкторських, експериментальних, науково-дослідних робіт, а також випробувань (і транспортного забезпечення випробувань) авіаційної, космічної, ядерної та іншої техніки.

Корабельна авіація — складова частина морської авіації Збройних сил деяких країн світу, що базується на кораблях (авіаносцях) і є їх озброєнням. Даний вид авіації має у складі бойові літаки і вертольоти, що базуючись на кораблях і допоміжних суднах застосовуються у видалених районах світового океану, що знаходяться за межами досяжності авіації берегового базування. Основну частину корабельної авіації складає палубна авіація. Крім того, в неї входять літаки і вертольоти різних типів, створені або пристосовані для зльоту з кораблів, що не мають польотних палуб. Корабельна авіація включає палубні літаки: штурмовики, винищувачі, протичовнові, розвідувальні, далекого радіолокаційного стеження, радіоелектронної боротьби, заправники та інші, а також вертольоти (протичовнові, транспортні і іншого призначення).

Розвідувальна авіація — рід стратегічної або тактичної (фронтової) авіації, призначений для ведення повітряної розвідки з метою добування відомостей про противника на сухопутних і морських (океанських) театрах військових дій. У арміях найбільш розвинутих країн розвідувальна авіація має на озброєнні пілотовані літаки і безпілотні засоби із спеціальним технічним обладнанням, що дозволяє вести розвідку вдень і вночі різними способами: візуально, фотографуванням і радіолокаційним виявленням.

Авіаційна галузь є глобальною складовою транспортної мережі, яка включає в себе перевезення вантажів та пасажирів повітряним транспортом. Вона також надає необхідні послуги для багатьох інших галузей промисловості, починаючи від таких, як медицина і національна оборона, закінчуючи туризмом та спортом. [46]

Велика частина галузі орієнтована на туризм і подорожі. Метою повітряних подорожей є можливість дістатись будь-якого місця на Землі протягом декількох годин. Літаки вважаються одними із найбезпечніших транспортних засобів. Повітряні перевезення набагато швидші, ніж інші засоби доставки вантажів і легко доступні в більшості місць. Таким чином, літаки грають істотну роль в забезпеченні поставок в різні інші галузі промисловості.

Прийнято вирізняти основні складові авіаційної галузі будь-якої країни (рис 1.2.):

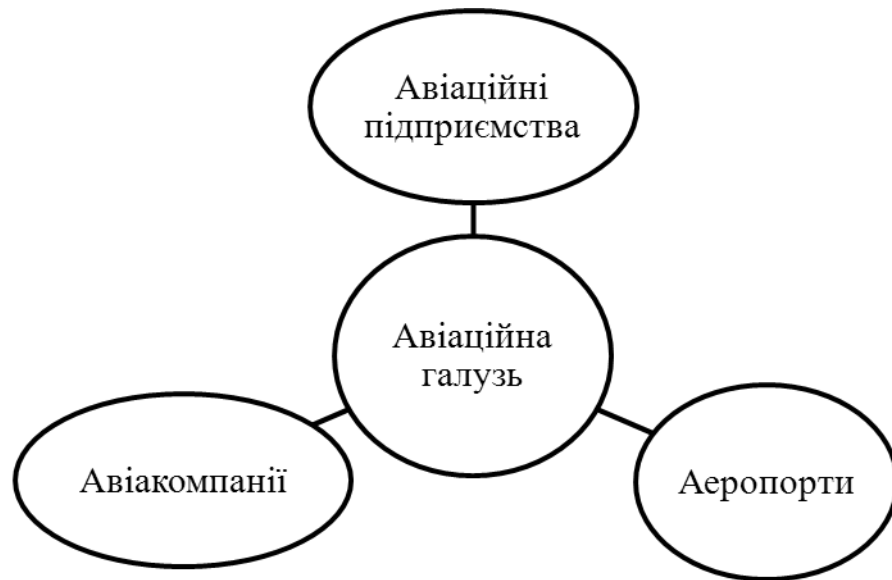


Рис 1.2 Основні складові авіаційної галузі [45]

Авіаційні підприємства

За родом діяльності поділяються на:

- Авіабудівний завод (розробка, виробництво і випробування повітряних суден);
- Моторобудівний завод (розробка, виробництво і випробування двигунів для повітряних суден);
- Авіаремонтний завод (ремонт повітряних суден).

Структура авіабудування промислових країн представлена виробництвом різних типів літаків і вертольотів, двигунів.

В даний час літаки та вертольоти виробляють понад 20 країн світу, однак їх можливості виробництва неоднакові як у виготовленні цивільної, так і, особливо, військової авіатехніки. Великі авіалайнери на 100 - 400 пасажирів випускають тільки США, об'єднана фірма провідних держав Західної Європи - «Ейрбас», а також деякі з держав СНД (Росія, Узбекистан). Вони ж можуть виготовляти вантажні транспортні літаки. Ці літаки з дальністю польоту до 10 тис. км і більше призначені обслуговувати міжконтинентальні авіалінії.

Зазначені держави та ряд інших (Бразилія, Канада, КНР) виробляють лайнери з кількістю пасажирів до 100 для внутрішньоконтинентальних ліній. [95]

Все більше значення набуває випуск легких цивільних літаків для різних цілей. найдешевші і масові - «ділові», для патрулювання, поліцейські, спортивні, санітарні з кількістю посадкових місць до 10.

Авіакомпанії

На сьогоднішній день, система світового повітряного транспорту налічує близько 600 авіатранспортних компаній.

Таблиця .1.1

Класифікація авіатранспортних компаній [45]

Тип класифікації	Вид	Значення
За належністю	державні	авіакомпанії колишніх соціалістичних країн, більшість авіакомпаній країн, що розвиваються, а також окремі авіакомпанії розвинених країн, які були засновані державою або націоналізовані
	приватні	авіакомпанії, що належать одному власнику або - це незначне число дрібних авіакомпаній, а також так звані «комп'ютерні» авіакомпанії і авіатаксі
	корпоративні	авіакомпанії, власниками яких формально виступають акціонерні товариства.
За характером виконання польотів	внутрішні	виконують польоти тільки всередині своїх країн
	міжнародні	виконують польоти тільки в міжнародному повітряному сполученні
	змішані	як міжнародні, так і внутрішні перевезення
За дальністю і напрямком польотів	магістральні	виконують як міжнародні, так і внутрішні перевезення на відстань 3000 км і більше, наприклад трансатлантичні, трансазіатські і інші міжрегіональні авіаперевезення
	регіональні	здійснюють як міжнародні, так і внутрішні перевезення на відстань не більше 3000 км (внутрішньо європейські перевезення)
	місцеві	виконують перевезення на внутрішніх авіалініях протяжністю не більше 1000 км

	комп'ютерні	виконують регулярні човникові перевезення між прилеглими населеними пунктами в межах від 100 до 500 км
За типом	пасажирські	експлуатують літаки, обладнані для перевезення пасажирів, а також перевозять вантажі і пошту в спеціальних вантажних відсіках.
	вантажні	виконують тільки вантажні перевезення на спеціально обладнаних літаках
	змішані	виконують всі типи перевезень
За видом операцій	регулярні	виконують польоти за встановленим розкладом
	чартерні	виконують тільки нерегулярні авіафрахтові перевезення на основі спеціальних контрактів між перевізниками і замовниками.

Аеропорти та їх класифікація

Для обслуговування повітряних суден, які здійснюють польоти з метою перевезення пасажирів, багажу, вантажу та пошти, а також з іншими цілями, утворюють аеропорти та аеродроми.

Аеропорт - комплекс, що включає аеродром, аеровокзальний комплекс та інші споруди і обладнання, інженерні, технологічні, службові та культурно-побутові будівлі, об'єкти інфраструктури, призначений для прийняття і відправлення пасажирокористувачів (ПК), наземного обслуговування ПК, пасажирів, екіпажів, багажу, пошти, вантажу, аеродромне обслуговування повітряного руху.

Аеропорт може включати розташовані на його території об'єкти єдиної системи організації повітряного руху, метеозабезпечення, вертольотні майданчики і вертодроми, під'їзні колії зі смугами відводу, об'єкти соціальної сфери і інші спорудження і об'єкти. Основна класифікація аеропортів - за значенням та за видами перевезень (Табл.1.2.)

Аеродром – основна частина аеропорту, являє собою ділянку земної поверхні (або водної поверхні для гідроаеродрому), включно з розташованими на ній будинками, спорудами та обладнанням, яка призначена повністю або частково для відправлення, прибуття, руху по цій поверхні, стоянки та обслуговування повітряних суден.

В межах аеродрому на ділянці розміщення перону, що прилягає до аеровокзалу, здійснюються посадка пасажирів у ПК і висадка з них, транспортування або переміщення пішим ходом пасажирів з аеровокзалу і назад, навантажувально-розвантажувальні операції із вантажем, багажем і поштою.

Таблиця 1.2

Класифікація аеропортів [11]

Тип класифікації	Вид	Значення
За значенням	загальнодержавного значення (стратегічні аеропорти)	-забезпечують найбільшу частку в обсягах обслуговування пасажирів та повітряних суден, є головними вузловими елементами авіатранспортної системи держави і забезпечують функціонування найбільш важливих міжнародних і міжрегіональних авіазв'язків; - входять до мережі міжнародних транспортних коридорів;
	регіональні	-забезпечують авіаційне обслуговування певного регіону, області, кількох областей.
За видами перевезень	міжнародні	відкриті для прийому і відправлення повітряних суден, що виконують міжнародні повітряні перевезення і в якому здійснюється митний, прикордонний, санітарно-карантинний контроль, контроль на безпеку та інші види контролю
	внутрішні	які обслуговують повітряні перевезення, що виконуються у межах держави

Класифікацію аеропортів можна провести за критерієм річного обсягу пасажирських перевезень, тобто сумарної кількості всіх пасажирів, що відлітають і прилітають, включаючи пасажирів транзитних рейсів.

Характеристикою класів аеропортів є також річна інтенсивність руху пасажирських перевезень. [66]

Безпека в галузі перевезень - є пріоритет номер один для індустрії. За кількістю катастроф і надзвичайних подій в сфері цивільної авіації регулярно стежить Міжнародна асоціація повітряного транспорту.

Авіабруднення

Повітряний транспорт має великий вплив на атмосферу Землі. Особливості впливу повітряних суден на довкілля пов'язані, по-перше, з тим, що сучасний парк літаків та гелікоптерів має газотурбінні двигуни. Літаки з поршневыми двигунами залишилися лише у сільськогосподарській та спортивній авіації, а також у невеликої кількості дельтапланів та екранольотів. По-друге, газотурбінні двигуни працюють на авіакеросині, хімічний склад якого дещо відрізняється від автомобільного бензину та дизельного палива кращою якістю з меншим вмістом сірки та механічних домішок. По-третє, головна маса відпрацьованих газів викидається повітряними суднами безпосередньо у повітряному просторі на відносно великій висоті, при високій швидкості та турбулентному потоці, і лише невелика частка – у безпосередній близькості від аеропортів та населених пунктів.

1.2. Роль та місце авіаційної галузі в системі національного господарства

Повітряний транспорт є важливим чинником впливу на розвиток світового господарства, Забезпечуючи зв'язок та комунікацію між найвіддаленішими країнами і регіонами світу, він стимулює зростання зовнішньоекономічного співробітництва, сприяє міжнародній торгівлі, створює робочі місця, заохочує і полегшує міжнародний туризм. [28]

Згідно з основним джерелом міжнародного повітряного права – Чиказькою конвенцією 1944 року, регулярні міжнародні авіаперевезення над територією або на територію договірної держави заборонено здійснювати без спеціального дозволу відповідної держави. Такий дозвіл може бути реалізований на основі двосторонніх міжурядових угод про повітряне сполучення. Загальні напрями регулювання авіаційних перевезень в світі представлені а табл. 1.3

Таблиця 1.3.

Напрями та особливості регулювання авіаційних перевезень в світі [57]

Період	Головний регулятор	Напрями та особливості розвитку
початок ХХ ст. – 1944 р.	Національні органи влади	Діяльність авіакомпаній строго контролюється державою, національний ринок закритий для закордонних компаній, повітряні транспортні мережі використовуються для досягнення економічних та політичних цілей в межах інтересів однієї держави. Етап характеризується незначними обсягами перевезень та використанням авіації здебільшого для військових цілей
1944-1980 роки	Національні органи влади, міжнародні транспортні організації	Початковий етап дерегуляції ринку авіаційних перевезень. Збільшення впливу міжнародних організацій на регулювання галузі за рахунок чого була забезпечена основа для розширених угод щодо лібералізації ринку авіаційних перевезень (скорочення вартості, уніфікація

		тарифів та ін.), однак роль авіаційних перевезень на міжнародному ринку все ще була невагомою. У цей період виникають передумови для реалізації концепції «відкритого неба».
1980 р. – до цього часу	Національні та наднаціональні органи влади, міжнародні транспортні організації	Лібералізація ринку авіаційних перевезень, підвищення конкуренції за рахунок відкриття галузі для приватних перевізників, приватизація окремих авіаційних транспортних вузлів, що дозволило підвищити їх ефективність, збільшення обсягів інвестицій до транспортної інфраструктури, набуття авіаційними мережами важливого міжнародного значення, динамічне зростання вантажообороту та пасажирообороту, активне впровадження інноваційних технологій. На даному етапі набуває актуальності та поширеності концепція відкритого неба

Сьогодні більше 3 тисяч двосторонніх угод регулюють міжнародні авіаперевезення в усьому світі. В таких угодах зазначається кількість авіакомпаній, які можуть призначатися кожною зі сторін на визначені повітряні лінії, визначається максимальна частота польотів, встановлюються обмеження щодо частки іноземного капіталу в структурі власності авіакомпаній, а також встановлюється тарифний режим.

Ступінь лібералізації ринку повітряних перевезень визначається передусім свободами повітря, які сторони надають одна одній відповідно до положень угод про повітряне сполучення. Сьогодні нараховують дев'ять свобод повітря.

Перша свобода повітря передбачає надання авіаперевізнику договірної держави А права транзитного польоту над територією договірної держави Б без здійснення посадки на її території. При цьому держави можуть встановлювати плату за користування своїм повітряним простором та інфраструктурними об'єктами. [10].

Друга свобода передбачає право транзитного польоту авіаперевізника держави А над територією держави Б з можливістю здійснювати посадку на її території з некомерційною метою (наприклад, для дозаправки), тобто без взяття на борт або висадження пасажирів. Перші дві свободи також називаються -транзитними правами^{1/2} і надаються перевізникам усіх країн - членів Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), що підписали Угоду про транзит на міжнародних повітряних лініях (International Air Service Transit Agreement, 1944) [9].

Надання першої та другої свобод повітря не відкриває внутрішній ринок країни для іноземних авіакомпаній та жодним чином не впливає на рівень конкуренції на внутрішньому ринку. У той же час, держава, що надає такі свободи, отримує певні економічні вигоди: у вигляді грошових надходжень за користування її повітряним простором (перша свобода повітря); а також за рахунок зростання економічної активності служб наземного обслуговування та заправки літаків (друга свобода повітря).

Третя свобода повітря надає право авіаперевізнику держави А брати на борт пасажирів, вантаж та пошту на території держави А та перевозити на територію держави Б.

Четверта свобода надає право авіаперевізнику держави А брати на борт пасажирів, вантаж та пошту на території держави Б та перевозити на територію своєї держави А.

Як правило, третя та четверта свобода надаються одночасно в рамках двосторонніх угод про повітряне сполучення. Таким чином, надаючи третю та четверту свободи обидві держави роблять перший крок на шляху до взаємного відкриття своїх ринків. Проте кількісні, цінові та інші обмеження, що їх містять

двосторонні угоди, можуть зберігати значний ступінь захисту внутрішнього ринку і, як наслідок, забезпечувати визначеним в угоді перевізникам монопольне становище на маршрутах між двома країнами.

П'ята свобода передбачає право авіаперевізника договірної держави А перевозити пасажирів, вантаж та пошту з пункту відправлення на території держави А до території договірної держави Б, висаджувати або брати на борт пасажирів, вантаж або пошту на території держави Б і продовжувати рейс до пункту призначення, що знаходиться на території третьої держави В. Інколи уряди країн можуть заохочувати використання п'ятої свободи з метою стимулювання припливу туристів, проте варто зважати, що надто лібералізований ринок може завдати шкоди комерційним інтересам національних перевізників.

Шоста свобода передбачає перевезення пасажирів, вантажу та пошти з території держави Б на територію держави В використовуючи при цьому аеропорт держави А як вузловий центр. Це створює основу для розвитку міжнародних хабів. Шоста свобода є наслідком поєднання третьої та четвертої свобод, тому будь-яка авіакомпанія може обійти обмеження щодо шостої свободи шляхом випуску окремих авіаквитків для двох сегментів повітряної подорожі. Через це дана свобода повітря рідко зазначається в двосторонніх угодах про повітряне сполучення.

Сьома свобода надає право авіаперевізнку держави А перевозити пасажирів, вантаж та пошту між державами Б і В без продовження польоту до держави А. Сьома свобода часто суперечить комерційним інтересам національних перевізників, а тому є досить рідкісним явищем.

Восьма і дев'ята свободи повітря відомі також як «право каботажу». Восьма свобода передбачає перевезення пасажирів авіакомпанією держави А між аеропортами всередині держави Б рейсом, пунктом відправлення або призначення якого є аеропорт на території держави А.

Дев'ята свобода дозволяє здійснювати внутрішні перевезення на території іншої держави без продовження польоту до своєї країни.

Отже, у двосторонніх угодах про повітряне сполучення держави, надаючи певні свободи повітря, встановлюють умови діяльності іноземних авіакомпаній на внутрішньому ринку і регулюють ступінь його захищеності. Чим більше ступінь регульованості ринку авіаперевезень, тим більше стримуються всі позитивні економічні ефекти діяльності авіаційної галузі.

Економічний вплив повітряного транспорту на розвиток національної та світової економіки можна умовно поділити на прямий, непрямий, стимулюючий та акцесорний (додатковий) (рис. 2.1.).



Рис 2.1. Економічний вплив повітряного транспорту [2]

Прямий економічний вплив полягає у безпосередньому створенні робочих місць та підвищенні економічної активності у власне авіаційній галузі. Це, насамперед, операційна діяльність авіакомпаній та аеропортів, наземне обслуговування та заправка літаків, служби контролю повітряного руху, а також підприємства авіабудівної промисловості зі штаб-квартирами та регіональними представництвами. [3]

За даними дослідження проведеного Air Transport Action Group, в галузі авіаперевезень працюють більше 8.7 млн. осіб по всьому світу, з яких (Рис. 2.2):

- 2.3 млн. працевлаштовані авіакомпаніями в якості членів екіпажу повітряних суден, агентів стійок реєстрації в аеропортах або наземного технічного персоналу;
- 0.5 млн. зайняті в забезпеченні діяльності аеропортів (управління, технічне обслуговування)
- 4.6 млн. зайняті в наземному обслуговуванні (служби безпеки, державні прикордонні служби, персонал магазинів безмитної торгівлі, а також готелів та ресторанів, розташованих на території аеропортів);
- 0.2 млн. диспетчерів забезпечують контроль за повітряним рухом;
- 1.2 млн. зайняті у виробництві літаків, двигунів та інших авіаційних систем [1].

Окрім цього, завдяки мультиплікативному ефекту, що має місце в авіаційній галузі, кожні 100 робочих місць створені авіаційним транспортом генерують додатковий попит на 600 робочих місць в інших галузях.

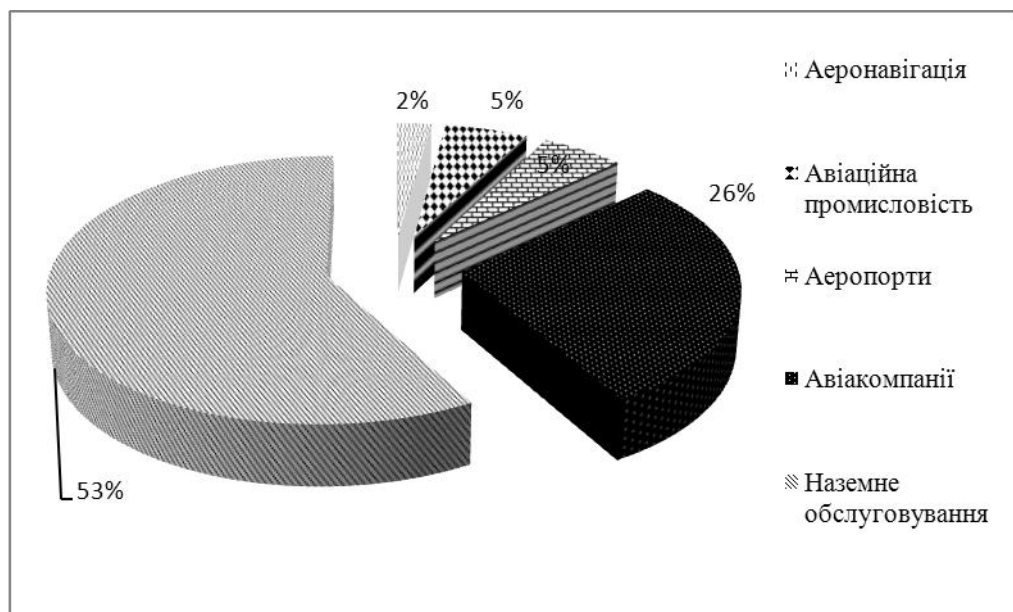


Рис2.2. Розподіл зайнятості в авіаційній галузі (за сферами) [4].

Непрямий економічний вплив полягає у створенні робочих місць та підвищення економічної активності у суміжних галузях, що забезпечують постачання товарів та послуг економічним суб'єктам власне авіаційної Наземне обслуговування; 53% Авіакомпанії; 26% Аеропорти; 5% Авіаційна промисловість; 5% Аеронавігація; 2% галузі. Яскравим прикладом можуть слугувати кейтерингові компанії, що постачають харчування та напої на борт літака, аудиторські та юридичні компанії у сфері повітряного права, а також постачальники авіаційного пального. Таким чином, більше 9.8 млн. робочих місць створюються компаніями суміжних галузей, що опосередковано задіяні у виконанні повітряних перевезень. Таким чином генерується більше \$697 млрд. валового світового продукту [3].

Індивідуальні витрати осіб, що прямо або опосередковано працевлаштовані в авіаційній та суміжних до неї галузях, підтримують робочі місця та економічну активність підприємств роздрібною торгівлі, виробників споживчих товарів, ресторанів та банків. Таким чином виявляється стимулюючий економічний вплив повітряного транспорту. Так, у 2012 році працівники авіаційної та суміжних галузей, витрачаючи свої індивідуальні доходи на придбання товарів та послуг для власного споживання, підтримували близько 4.6 млн. робочих місць по всьому світу, а їх внесок у валовий світовий продукт оцінювався у \$324 млрд. [7]

Повітряний транспорт позитивно впливає не лише на авіаційну та суміжні галузі, але й на розвиток туристичного бізнесу та міжнародної торгівлі. Розвинена авіаційна інфраструктура та широка мережа маршрутів також сприяє підвищенню інвестиційної привабливості країни. Таким чином виявляється акцесорний економічний вплив повітряного транспорту на інші галузі.

Безсумнівно, надзвичайно важливою є роль повітряного транспорту в туристичній індустрії. Сьогодні більше 52% міжнародних туристичних подорожей здійснюються саме повітряним транспортом. Найяскравішим

прикладом є туристичні країн, що розвиваються (такі як Таїланд, Єгипет, Куба). На Африканському континенті, наприклад, близько 2.5 млн. робочих місць забезпечує туристична галузь [5]. Як правило, іноземні туристи прибувають до країн Африки саме повітряним транспортом. Наявність авіасполучень полегшує прибуття більшої кількості туристів до певного регіону або країни. Це стосується як розважального, так і ділового туризму. Гроші, які туристи витрачають у країні призначення на готелі, ресторани, театри, транспорт і зв'язок, підтримують функціонування та прибутковість низки місцевих галузей.

Повітряний транспорт також забезпечує надзвичайно швидку доставку цінних та швидкопсувних товарів до місця призначення, чим зумовлюється його широке використання такими провідними міжнародними логістичними компаніями як «DHL» та «FedEx».

Розвинена авіаційна галузь також сприяє підвищенню інвестиційної привабливості країни і розширенню можливостей для діяльності на її території міжнародних компаній. На рішення транснаціональних корпорацій щодо інвестування та розміщення виробництва значною мірою впливає наявність зручних транспортних сполучень, у тому числі повітряних. Країни та регіони з високим рівнем розвитку авіаційної інфраструктури та мережі повітряних маршрутів є дуже привабливими як для розміщення нового бізнесу, так і для розвитку та розширення вже існуючих підприємств. Прикладом може слугувати американське місто Атланта, яке в кінці 1970-х років стало надзвичайно популярним серед низки європейських авіакомпаній. Американська авіакомпанія «Delta» почала відкривати прямі рейси з аеропорту Гартсфілд-Джексон (Атланта) до європейських міст, так само як і європейські авіаперевізники почали пропонувати прямі рейси до Атланти. У результаті, прямі іноземні інвестиції в штат Джорджія зросли значними темпами: якщо на початок 1978 року в місті Атланта

функціонували 67 британських компаній, то вже через десять років їх кількість зростає в 3 рази – до 201 компанії [18].

Розвиненість та доступність мережі маршрутів пасажирських перевезень є ключовим фактором ефективної комунікації між штаб-квартирою та регіональними і місцевими представництвами міжнародних компаній, що є надзвичайно важливим для ефективної діяльності та управління. Тому не випадково міжнародні організації та великі міжнародні компанії прагнуть розміщувати свої штаб-квартири та регіональні представництва у містах з високою транспортною доступністю і розвинутою інфраструктурою. [16]

Для того, щоб всі позитивні ефекти повітряного транспорту збільшувалися, необхідним є розширення мережі повітряних маршрутів, збільшення частоти рейсів і, як наслідок, зростання пасажиропотоку. Все це може забезпечити подальша лібералізація світового ринку повітряних перевезень (Рис 2.3).

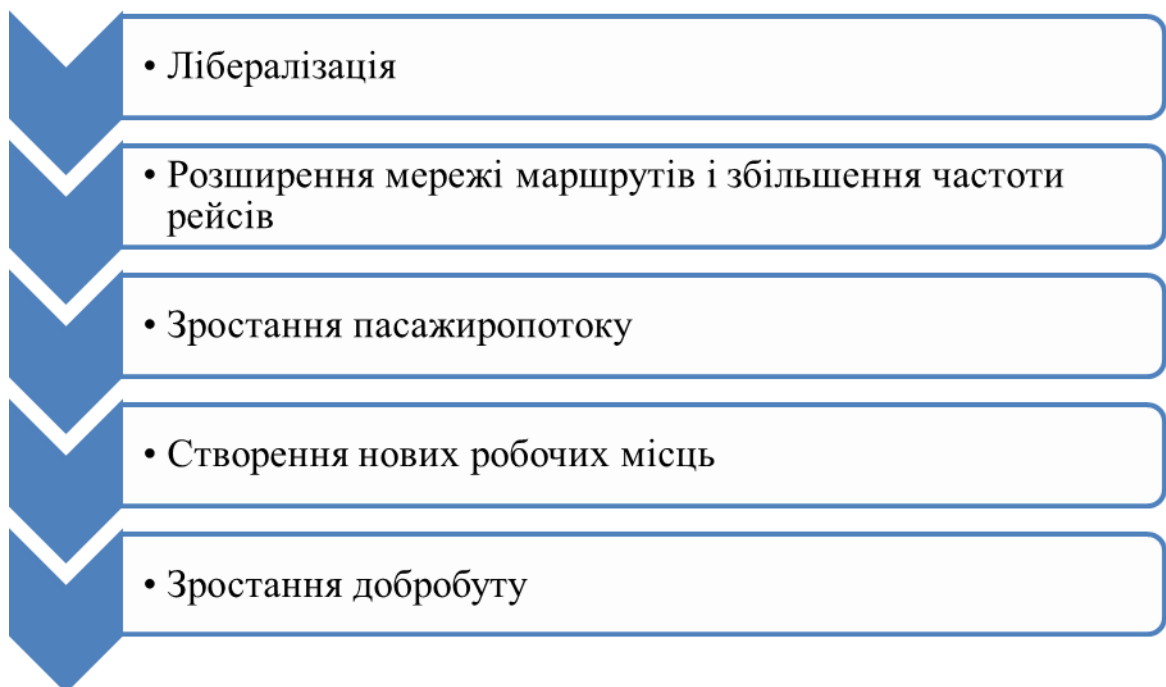


Рис 2.3. Причинно-наслідковий зв'язок лібералізації та економічного зростання [21]

По-перше, для збільшення кількості рейсів авіакомпанії додатково залучатимуть авіаційний (cabin crew) та наземний (on-ground services) персонал, а отже створюватимуть нові робочі місця.

По-друге, авіакомпанії створюватимуть додатковий попит на продукцію, необхідну для обслуговування пасажирів на борту. Це сприятиме зростанню виробництва підприємств харчової промисловості, а також матиме позитивний ефект на кетерінгові компанії та інших постачальників.

По-третє, розширення мережі маршрутів і збільшення частоти рейсів потребуватиме від авіаперевізників розширення авіапарку. Від цього, безумовно, виграватимуть підприємства галузі літакобудівання. Подальша лібералізація матиме також позитивні наслідки для туристичної галузі, готельно-ресторанного бізнесу та ін.[21]

Очевидно, що повна лібералізація міжнародних повітряних перевезень більшою мірою вигідна країнам з розвиненим сектором авіаперевезень, ніж країнам з невеликими авіакомпаніями та нерозвиненою авіаційною інфраструктурою. В умовах останніх, повна лібералізація може призвести до банкрутства місцевих авіакомпаній, які можуть виявитися не здатними конкурувати з високоефективними глобальними авіаперевізниками. Саме тому такі країни як США, ОАЕ та країни ЄС прагнуть лібералізувати ринок повітряних перевезень, а країни що не мають достатньо потужних авіаперевізників прагнуть захищати внутрішній ринок шляхом включення певних обмежень до двосторонніх угод про повітряне сполучення.

1.3. Державне та недержавне регулювання в авіаційній галузі

У співробітництві України з країнами ЄС на повітряному транспорті великого значення має реалізація положень Повітряного кодексу, що прийнятий Верховною Радою України у травні 2011 р.

Він регламентує правові основи загальної діяльності на авіатранспорті, державного регулювання авіаційної галузі, використання повітряного простору України, що спрямоване на гарантування безпеки авіації, забезпечення інтересів держави і національної безпеки, процесу задоволення потреб суспільства та зокрема економіки країни у повітряних перевезеннях.

Кодекс передбачає імплементацію до законодавства України вимог міжнародних організацій, зокрема щодо безпеки аеронавігації та захисту прав пасажирів. При цьому передбачається розділити авіацію на громадську та державну. Громадська, в свою чергу, поділяється на комерційну та авіацію загального призначення. Кодекс також містить порядок відшкодування збитків пасажирів від затримання рейсів або зміни маршрутів, умови перетинання державного кордону авіаційними засобами, визначає органи держави, що відповідають за функціонування авіаційного транспорту. Таким чином, можна стверджувати, що Повітряний кодекс України передбачає виконання вимог міжнародних організацій з повітряного транспорту, а саме: Об'єднаних авіаційних властей Європи (JAA), Європейської конференції цивільної авіації (ЄКЦА), Європейської організації з безпеки аеронавігації (Євроконтроль), а також висновків і рекомендацій Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) про необхідність вдосконалення законодавства України за результатами аудиту, проведеного в 2008 р. Практика співробітництва у створенні Спільного авіаційного простору показує, що Україна має необхідні умови для виконання міжнародних вимог до складу та якості льотної техніки, кваліфікації пілотів, стану та повноти послуг, що надаються аеропортовими службами.

Складається ПКУ з 18 розділів та 107 статей. Розділи ПКУ: загальні положення, авіаційні правила України, використання повітряного простору України, повітряні судна, авіаційний персонал, екіпаж повітряного судна, аеродроми і аеропорти, повітряні траси і місцеві повітряні лінії, польоти повітряних суден, міжнародні польоти, повітряні перевезення, авіаційні роботи, захист авіації від актів незаконного втручання, пошукові та аварійно-рятувальні роботи, розслідування авіаційних подій, відповідальність за порушення законодавства, що регулює використання повітряного простору України, авіаційне страхування, атрибутика, прапор, емблема, вимпел. ПКУ регулює діяльність користувачів повітряного простору України з метою задоволення інтересів України та її громадян і забезпечення безпеки авіації. Дія ПКУ поширюється на всіх користувачів повітряного простору України в частині, що їх стосується, як на території України, так і за її межами, якщо закони країни перебування користувача не передбачають іншого.

Регулювання авіаційних перевезень відбувається згідно з Конвенцією про міжнародну цивільну авіацію, Повітряним кодексом України, Положенням про використання повітряного простору України, Указами Президента України, Наказами Міністерства Інфраструктури України, Наказами, Міністерства оборони України, Нормативно-правовими актами (Наказами, Положеннями, інше) Державної авіаційної служби України, Стандартами і Рекомендованою практикою Міжнародної організації з цивільної авіації, нормативними актами Міжнародної асоціації повітряного транспорту, Європейської організації з безпеки аеронавігації, іншими нормативно-правовими актами.

Виходячи з того факту, що авіація згідно із законодавством України поділяється на цивільну та державну (згідно з частиною 4, ст.4, розділу II, Повітряного кодексу України), доцільним в даній роботі буде провести розгляд державного регулювання цивільної авіації адже цивільна авіація задовольняє потреби держави і громадян у повітряних перевезеннях і

авіаційних роботах та виконанні польотів у приватних цілях. Державна авіація в свою чергу використовує повітряні судна з метою забезпечення національної безпеки і оборони держави та захисту населення, які покладаються на Збройні Сили України.

З метою регулювання окремих напрямів авіаційних перевезень ПКУ встановлює на нормативному рівні систему державного регулювання в галузі авіації та використання повітряного простору України (Розділ II ПКУ). Ця система створена для забезпечення безпеки суспільства, захисту інтересів громадян під час провадження діяльності цивільної авіації та під час використання повітряного простору. Згідно з ПКУ державне регулювання полягає у формуванні державної політики та стратегії розвитку, визначені функцій, завдань, та умов діяльності цивільної авіації та використанні повітряного простору, встановленні заходів безпеки, прийнятті правил, здійсненні контролю за виконанням правил та встановленні відповідальності за правопорушення.

Державне регулювання авіаційних перевезень здійснюється органами, що встановлюють їх порядок, та реалізують державну політику в сфері авіаційних перевезень. Відповідно до частини 5, статі 4 ПКУ, державне регулювання здійснюється наступними органами:

- центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту (В даному випадку ці функції несуть на собі Кабінет міністрів України, Міністерство інфраструктури України та Міністерство оборони (з ним погоджують використання цивільної авіації та державної));
- центральний орган виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики в галузі цивільної авіації (Державна Авіаційна служба України);

- національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту.

Реалізацію державної політики у сфері використання повітряного простору України на підставі спільних рішень забезпечують уповноважений орган з питань цивільної авіації та Міністерство оборони України за такими напрямками:

- 1) забезпечення умов для діяльності національних і міжнародних користувачів повітряного простору України;
- 2) впровадження державної політики щодо використання повітряного простору України;
- 3) розроблення правил і процедур цивільно-військової координації під час організації повітряного руху;
- 4) здійснення контролю за дотриманням порядку та правил використання повітряного простору України;
- 5) забезпечення діяльності та розвитку об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху України.

Реалізація державної політики з оборонних питань, що пов'язані з використанням повітряного простору України та захистом суверенітету держави, належить до компетенції Міністерства оборони України. (стаття 8 ПКУ)

Виходячи з положень даної статті, можна відзначити, що державна політика, щодо регулювання та нагляду, а також використанню повітряного простору належить Міністерству інфраструктури України, Міністерству Оборони України. По суті, на ці два міністерства покладено зобов'язання розробляти політику в сфері використання авіаційного простору України, до якого належить також і регулювання та нагляд за авіаційними перевезеннями.

Міністерство Інфраструктури України, є основним органом, що стежить за розробкою і наглядом за виконанням державної політики в галузі авіаційних перевезень і розробляє орієнтовні напрямки діяльності для Державіаадміністрації. Тобто по суті Мінінфраструктури встановлює основні напрями діяльності державіаслужби, яка в свою чергу керуючись цими постановами реалізує державну політику використання авіапростору України, в рамках законодавства України та постанов Мінінфраструктури. Це стосується більшості питань авіаційного права, в тому числі і регулювання та нагляду за авіаційними перевезеннями. Результатами діяльності Мінінфраструктури у цій галузі можна назвати наступні нормативно-правові акти: Наказ Міністерства інфраструктури України від 30.11.2012 №735 Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу; Проект наказу Міністерства інфраструктури України "Про здійснення нерегулярних польотів до, з та в межах України на період проведення ЄВРО-2012"; Керівництво з нагляду за повітряними перевезеннями небезпечних вантажів, затверджене Заступником Міністра транспорту та зв'язку України - головою Державіаадміністрації „12” листопада 2008 року; Наказ №286 від 07.05.2013, Про затвердження Правил аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів у цивільній авіації України.

Згідно ст.3 Положення про Державну авіаційну службу України основними завданнями Державіаслужби України є:

- внесення пропозицій щодо формування державної політики у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору;
- реалізація державної політики у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору;
- здійснення державного контролю та нагляду за безпекою цивільної авіації;
- організація розроблення нормативно-правової бази для регулювання діяльності у галузі цивільної авіації;

- сертифікація та реєстрація об'єктів і суб'єктів цивільної авіації та ліцензування авіаційних перевезень;
- регулювання використання повітряного простору та організація повітряного руху;
- організація авіаційних перевезень;
- сприяння провадженню зовнішньоекономічної і міжнародно-правової діяльності цивільної авіації.

В рамках своїх повноважень Державіаслужба також може формувати пропозиції, щодо державної політики, що носять рекомендаційний характер. Ці пропозиції приймаються до уваги, при розробці нормативних документів на найвищому рівні. В даному випадку важливим є той факт, що Державіаслужба вносить практичну складову в процес розробки державної політики, щодо здійснення перевезень, адже на нормативному рівні важливим є встановлення чітких правил щодо превентивності правопорушень і визначення прав суб'єктів, що здійснюють авіаперевезення. Особливістю цього питання є те, що основні державні органи, в рамках пропозицій Державіаслужби можуть спостерігати, за потребами, що виникають в процесі здійснення цивільних авіаперевезень і можуть пом'якшувати чи збільшувати контроль на нормативному рівні за використанням авіаційного простору України.

Щодо самої нормативної діяльності Державіаслужби можна відзначити, що вона, в рамках встановлених законом, особливо Повітряним кодексом України, видає свої нормативні акти, що стосуються практичних моментів реалізації державної політики, щодо авіаперевезень. Зазвичай ці нормативні документи мають обов'язковий характер, але є й випадки, коли останні носять характер рекомендацій.

Висновки до розділу 1

Розвиток авіаційної галузі є одним із суттєвих показників економічного та технологічного розвитку держави. Авіатранспортна галузь – одна з пріоритетних галузей економіки, яка дає змогу ефективно розвивати зовнішньоекономічну діяльність, забезпечувати задоволення потреб населення і захист економічних інтересів на міжнародному ринку.

Економічний вплив повітряного транспорту на розвиток національної та світової економіки поділяється на прямий, непрямий, стимулюючий та акцесорний

Нормативно-правова база надання послуг цивільної авіації в Україні включає нову редакцію Повітряного кодексу, Закони України «Про природні монополії», «Про транспорт», «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» тощо. Основними органами, які контролюють авіа галузь України є Міністерство Інфраструктури України та Державна авіаційна служба.

Міністерство Інфраструктури України, є основним органом, що стежить за розробкою і наглядом за виконанням державної політики в галузі авіаційних перевезень і розробляє орієнтовні напрямки діяльності для Державіадміністрації.

Державна авіаційна служба є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури, який реалізує державну політику у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України та є уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

Державіаслужба у своїй діяльності керується Конституцією та законами України, указами Президента України та постановами Верховної Ради України, прийнятими відповідно до Конституції та законів України, актами Кабінету Міністрів України, іншими актами законодавства.

РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ОСОБЛИВОСТЕЙ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ ТА КРАЇН ЄС

2.1. Дослідження сучасного стану розвитку авіаційної галузі в ЄС

На початку ХХІ століття кожна держава почала прагнути до того, щоб забезпечити сталість економічного зростання, покращення рівня і якості життя населення. Розвиток транспортних мереж є одним з найважливіших економічних факторів, що сприяє поглибленню інтеграційних процесів. Під впливом структурних змін в економіці, насамперед таких як, заміна матеріало- та енергомістких галузей наукомісткими, формуються нові транспортні мережі, особливістю яких є тісний взаємозв'язок. Перспективними напрямками розвитку транспортних мереж стає зменшення навантаження на автомобільний транспорт, бо він має найбільший негативний вплив на навколишнє середовище, удосконалення транспортних мереж з метою забезпечення безпеки перевезень, вдосконалення транспортної інфраструктури, впровадження інноваційних транспортних систем та ін. [60]

Особливої актуальності розвиток транспортних мереж набуває в інтеграційних об'єднаннях, головною метою більшості з яких є забезпечення вільного пересування товарів, послуг та робочої сили. У даний час ЄС залишається одним з основних центрів світового господарства, що має значний транспортний потенціал та приділяє достатню увагу розвитку єдиної транспортної системи.

Починаючи з 1992 року, головною подією для розвитку авіамереж якого було прийняття третього пакету заходів щодо лібералізації ринку авіаперевезень, ринок авіаційних перевезень ЄС набуває статусу найбільшого вільного ринку авіатранспортних послуг у світі. На сьогодні ринок авіаперевезень ЄС має достатньо високий рівень лібералізації також завдяки впровадженню політики «відкритого неба». [92]

Закономірності розвитку авіаційних транспортних мереж ЄС проаналізовано на основі даних за 2015 рік у табл. 2.1

Таблиця 2.1.

Зовнішня торгівля авіаційними транспортними послугами ЄС

Показник	Експорт			Імпорт			Торговий оборот		
	2008	2013	2015	2008	2013	2015	2008	2013	2015
Загальний обсяг зовнішньої торгівлі послугами пасажирських перевезень, млрд. є	1306,6	1558,9	1683,1	1565,0	1721,7	1798,0	2871,6	3280,6	3481,2
Обсяг зовнішньої торгівлі послугами пасажирських перевезень авіаційних компаній, млрд. є	320,4	423,2	430,4	255,6	324,6	348,8	576,0	747,8	779,2
Загальний обсяг зовнішньої торгівлі послугами вантажних перевезень, млн. т.	530,2	571,6	615,0	1797,4	1625,9	1625,2	2327,6	2224,5	2240,3
Обсяг зовнішньої торгівлі послугами вантажних перевезень авіаційних компаній, млн. т	9,8	10,4	10,1	3,5	3,8	3,4	13,3	14,3	13,5

Джерело: складено автором на основі [76]

Найбільше навантаження на авіаційні транспортні мережі забезпечується перевезенням пасажирів, при чому значні обсяги перевезень характеризують переміщення населення, як в межах інтеграційного об'єднання, так і за його кордони. Однак, протягом останніх п'яти років національний пасажирообіг країн- членів ЄС скоротився на 10,7%, у той час як міжнародний пасажирообіг збільшився на 5,6% (табл. 2.9).

Перевезення пасажирів

Найбільші обсяги пасажирообігу в межах ЄС характеризують авіамережі таких країн, як Німеччина (14,8% від пасажирообігу ЄС), Франція (19% від пасажирообігу ЄС), Італія (18,6% від пасажирообігу ЄС) та Великобританія (13,9% від пасажирообігу ЄС) .(додатокА)

У той час, як обсяги пасажирських перевезень між країнами «старої Європи» скорочуються, кількість перевезень до «нових» країн-членів ЄС зростає швидкими темпами. Пасажирообіг між Румунією та Великобританією збільшився у 2015 році майже вдвічі порівняно з 2013 роком, між Румунією та Німеччиною на 35%, між Іспанією та Польщею – вдвічі, між Латвією та Німеччиною – на 11% і т.п. Така тенденція обумовлюється не зміною туристичних вподобань населення, а й тим фактором, що на розвиток авіамереж цих країн направляються значні зусилля наднаціональних органів ЄС. Значні обсяги інвестування направляються до цих країн з метою реалізації стратегій інтеграції їх транспортних мереж до європейських та, за рахунок цього, укріплення Єдиного ринку. Фінансування розвитку транспортних мереж Словенії, Румунії, Угорщини, Хорватії та інших нових країн ЄС повинно закрити прогалини між державами-членами, ліквідувати вузькі місця, які є перешкодою для нормального функціонування внутрішнього ринку, та подолати такі технічні бар'єри, як несумісність стандартів, різниця у рівні обслуговування та ін.

Важливий вплив на показник пасажирообігу авіамереж також мали природні явища: аномальні снігопади, сніжні бурі, замети та паводки, що прийшли до країн Європи у 2015 році та порушили нормальне функціонування авіаційних транспортних мереж [80].

Найбільше навантаження при перевезенні пасажирів приходить на авіаційні транспортні мережі Німеччини, Франції, Великобританії та Італії – більшість найбільших європейських аеропортів знаходиться саме в цих країнах. Однак, за показником пасажирообігу в межах ЄС перше місце займає головний аеропорт Нідерландів «Schiphol» (м. Амстердам) (табл. 2.2).

Пасажирообіг за найбільшими аеропортами ЄС

Місто	Аеропорт	Пасажирообіг між країнами- членами ЄС, млн. ос./км			Міжнародний пасажирообіг з іншими країнами світу, млн. ос./км		
		2008	2013	2015	2008	2013	2015
Амстердам	Schipol airport	26,61	28,39	29,25	20,81	22,71	23,37
Лондон	Heathrow airport	22,38	23,42	24,60	39,26	41,94	42,79
Париж	Charles de Gaulle	25,72	24,65	24,40	29,61	31,25	31,77
Франкфурт	Main airport	20,07	22,20	23,04	27,19	29,01	28,53
Лондон	Gatwick airport	19,48	20,59	21,79	10,93	9,81	9,88
Мюнхен	Munchen airport	15,36	17,25	17,87	9,23	11,58	11,50
Лондон	Stansted airport	18,61	15,12	15,58	1,41	1,16	11,73
Копенгаген	Kastrup airport	13,50	14,55	15,27	6,12	6,96	6,99
Рим	Fiumicino airport	13,11	15,16	15,08	8,90	10,11	10,31
Відень	Schwechat airport	12,48	13,95	13,96	6,59	7,66	7,50
Манчестер	Manheer airport	11,82	11,48	12,27	6,42	6,00	6,27
Брюсель	Brusseles airport	12,13	11,51	11,84	6,57	7,53	7,38
Барселона	Barcelona airport	13,90	17,83	18,43	3,84	5,84	6,55
Мадрид	Barajas airport	18,03	18,12	15,83	11,97	12,65	11,96

Джерело: складено автором на основі [72]

Протягом останніх п'яти років пасажирообіг аеропорту збільшився майже на 10%, одна у міжнародному пасажирообігу він значно поступається лондонському «Heathrow», паризькому «Charles de Gaulle», та головному аеропорту Франкфурта.

Найбільш динамічні темпи зростання пасажирообігу в межах ЄС та за його кордонами продемонстрував аеропорт «Barcelona», «Heathrow» та «Main airport». Необхідно відзначити, що ці аеропорти відіграють більш важливе значення для розвитку міжнародних авіамереж, ніж для мереж ЄС,

адже на відміну від інших великих аеропортів міжнародний пасажирообіг цих аеропортів значно перевищує пасажирообіг в межах ЄС.

Перевезення вантажів

На відміну від динамічних темпів зростання показників пасажирообігу авіаційних мереж, міжнародний вантажообіг країн-членів ЄС зростає помірно, а національний – скорочується. (додаток Б) Найбільші обсяги вантажних перевезень в межах ЄС характерні Німеччині (21% від загального вантажообігу), Франції (28%) та Великобританії (21%). На авіамережі цих країн приходить 72% від загального обсягу перевезень вантажів в межах ЄС, однак темпи зростання цього показника негативні.

Значне скорочення показника (майже в два рази) також відбулося на авіамережах Греції, Іспанії, Хорватії та Італії, що призвело до загального скорочення вантажообігу ЄС майже на 20%. Така тенденція обумовлюється не тільки неефективністю авіаційних перевезень на короткі відстані, а й транспортною політикою ЄС, направленою на підвищення безпеки та скорочення шкідливого впливу на навколишнє середовище та переведення транспортного навантаження на залізничний транспорт, що у той самий час є більш економічно вигідним.

Серед європейських аеропортів за обсягами перевезених вантажів відзначаються аеропорт «Halle», «Bonn» та «Charles de Gaulle» (табл. 2.3.)

Таблиця 2.3

Національний та міжнародний вантажообіг країн-членів ЄС на авіа мережах

Місто	Аеропорт	Вантажообіг між країнами- членами ЄС, тис. т./км			Міжнародний вантажообіг країн-членів ЄС, тис. т./км.		
		2008	2013	2015	2008	2013	2015
Лейпциг	Halle airport	262,36	399,01	419,82	136,83	422,59	414,46

Продовження табл.2.3.

Кельн	Bonn airport	344,45	385,24	391,29	224,08	346,21	338,82
Париж	Charles de Gaulle	194,36	288,33	303,84	1140,7 0	1147,9 8	1120,3 7
Льєж	Liege (CIV) airport	197,79	182,80	184,03	317,04	387,31	376,23
гр.Лестершир	East Midlands airport	160,79	162,80	172,37	57,98	61,61	51,21
Франкфурт	Main airport	235,41	168,36	152,86	1860,7 0	1916,1 0	1964,5 8
Брюсель	Brussels airport	152,75	119,22	123,46	505,73	331,00	276,81
Лондон	Heathrow airport	112,36	118,06	110,80	1369,7 0	1435,3 0	1400,0 4
Амстердам	Schiphol airport	112,14	102,14	110,22	1490,2 3	1408,7 8	1455,5 1
Люксембург	Luxembourg airport	96,94	93,69	101,08	680,02	521,60	572,36
Бергамо	Orio al Serio airport	91,71	88,23	90,35	14,08	15,57	16,82
Мілан	Malpensa airport	121,35	65,72	69,03	298,91	346,18	358,82
Копенгаген	Kastrup airport	106,74	51,03	45,63	129,07	105,30	102,84

Джерело: складено автором на основі [68]

Що стосується міжнародного вантажообігу, то, незважаючи на невелику питому вагу вантажопотоку, що приходиться на аеропорти «Halle» та «Bonn», саме вони продемонстрували найбільш високі темпи зростання показника – втричі та на 50%, відповідно. З найбільших аеропортів ЄС збільшення вантажообігу характерно лише для «Main» - на 5% та «Heathrow» - на 2%, у той час як вантажообіг «Charles de Gaulle» та «Schiphol» та скоротився на 2%.

Авіакомпанії

Помірні темпи збільшення навантаження на авіамережу ЄС не мають негативного впливу на зростання прибутку провідних авіаперевізників. Основні країни-авіаперевізники зображені на рис 2.1.

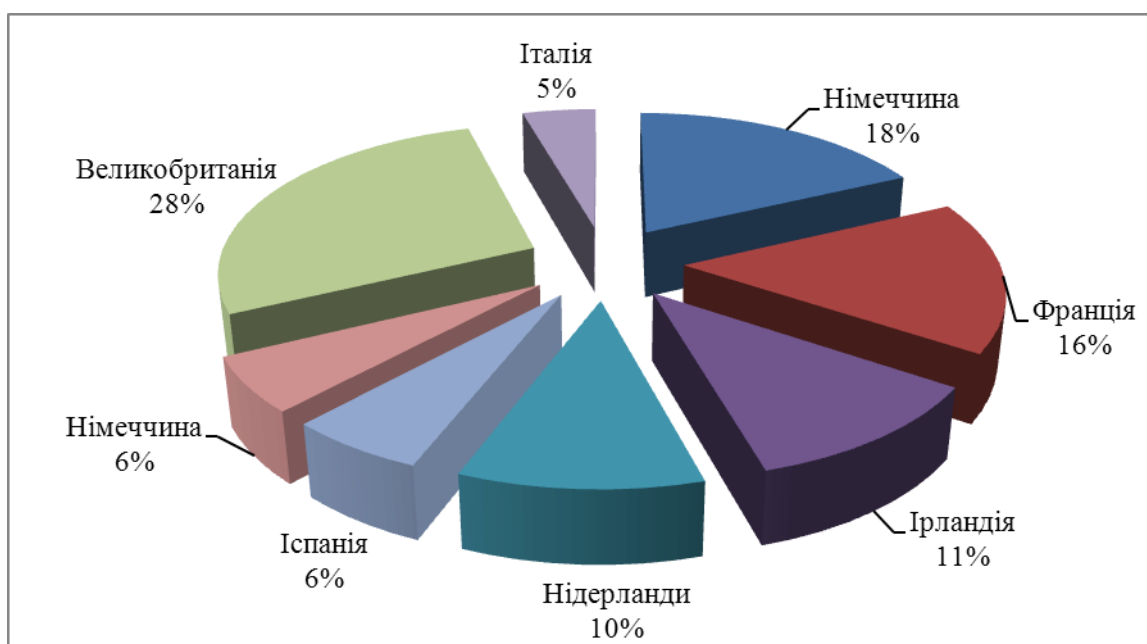


Рис 2.1. Найбільші країни-авіаперевізники ЄС станом на 2015 р

Найбільший авіаконцерн Європи німецький «Deutsche Lufthansa» демонструє стабільне підвищення прибутку протягом 12-ти років, і якщо за період 2000-2005 років прибуток компанії збільшився на 37,5%, то за період 2010-2015 років – на 15%, що говорить про прискорення темпів розвитку компанії. Інший лідер ринку авіаперевезень «Air France», що на сьогодні є дочірнім підприємством «Air France-KML». Найбільш динамічні темпи зростання прибутку характерні для авіакомпаній «Ryanair», «Easyjet» та «Air Berlin», збільшення показника яких відбулося більше ніж в 5-ть разів. Ці авіакомпанії є найбільшими представниками так званої «low cost» мережі, що мали значні переваги перед лідерами авіаіндустрії під час фінансової та боргової кризи. На початку XXI століття провідним авіаперевізником ЄС була британська компанія «British Airways», одна вже у 2005 році темпи зростання прибутку компанії були значно менші, ніж «Deutsche Lufthansa» та «Air France», що опустило рейтинг компанії до третьої позиції.(табл. 2.4.) Уповільнення темпів зростання прибутку обумовлюється підвищенням

вартості палива, що призвело до збільшення експлуатаційних витрат на заправку майже 200 літаків (один з найбільших парків в Європі), та загальним скороченням попиту на авіаційні [34].

Таблиця 2.4.

Динаміка прибутку 10-ти найбільших авіаперевізників ЄС, млрд. євро

Країна	Авіакомпанія	2005	2010	2013	2015
Німеччина	Deutsche Lufthansa	112,79	129,67	147,87	149,78
Франція	Air France	115,87	125,40	133,03	135,82
Великобританія	British Airways	110,93	105,55	117,34	126,43
Ірландія	Ryanair	24,00	72,16	85,70	94,26
Нідерланди	KLM Royal Dutch Airlines	68,32	76,06	82,04	86,28
Великобританія	Easyjet	27,44	56,12	61,34	65,22
Іспанія	Iberla	48,91	51,27	51,26	49,66
Німеччина	Air Berlin	20,50	45,24	52,14	48,72
Великобританія	Vergin Atlantic Airways	32,11	38,15	38,03	39,40
Італія	Alitalia	37,23	32,90	35,67	36,92

Джерело: складено автором на основі [35]

Діяльність авіакомпаній має значний вплив на розвиток національних та міжнародних авіамереж за рахунок розміщення та підвищення якості інфраструктурних об'єктів. Так, найбільша кількість аеропортів розміщена у таких країнах, як Німеччина, Італія, Іспанія, Франція, Швеція та Великобританія .

Авіабудування

В Європі авіаційна промисловість найбільш розвинена в Великобританії, Німеччині, Франції, Швеції.

Надзвичайно жорстка конкуренція сприяє злиттю навіть великих фірм різних країн у Західній Європі («Ейрбас індастрі», що об'єднала авіаційні фірми Франції, Німеччини, Великобританії та Іспанії). Мета європейського об'єднання - протистояння продуцентів авіатехніки США.

Провідними на європейському ринку авіапродукції є ті компанії, які сконцентрували свій інтелектуальний, науково-технічний та промисловий потенціал у формі потужних інтегрованих структур. Трансформація європейського ринку надала можливість об'єднанням новітніх технологій кількох країн створити більш конкурентоспроможну авіаструктуру. Основне виробництво літакобудування країн ЄС представлено країнами (табл. 2.5.)

Таблиця 2.5.

Основні представники авіапромисловості ЄС

Назва	Діяльність	Країна
Airbus	Розроблення та виробництво основних лайнерів	Франція
Cobham Plc	Виробництво та обслуговування авіаобладнання	Великобританія
Dassault Aviation	Вироблення і експортування бойових літаків	Франція
European Aeronautic Defence and Space	Виробництво та обслуговування військових літаків	Нідерланди
ITP Group	Наукові дослідження, проектування, розробка, виробництво і технічне обслуговування двигунів	Італія
Pilatus Aircraft Ltd	Розроблення та виробництво турбогвинтових літаків з одним двигуном	Швейцарія
Safran Aero Boosters		Франція
Safran Aircraft	спеціалізується на виробництві авіаційних і ракетних двигунів	Франція

Engines		
Safran Helicopter Engines	виробництва і підтримує малі газові турбіни та інші літальні апарати системи вторинні потужності.	Франція
Vulcanair	Виробництво літаків італійського дизайну та авіації загального призначення	Італія

Продовження табл.2.5.

Rolls-Royce Holdings	Спеціалізується на виробництві обладнання для атомних станцій, авіадвигунів, суднового та енергетичного обладнання	Велика Британія
Finmeccanica (Leonardo S.p.A.)	Виробництво та обслуговування літаків та гелікоптерів	Італія

Джерело: складено автором на основі [73]

У Європейському Союзі, аерокосмічні компанії, такі як Airbus Group, BAE Systems, Thales, Dassault, Saab AB, Terma A / S і Леонардо-Finmeccanica є учасниками світової авіаційно-космічної промисловості та науково-дослідницької роботи. (табл.. 2.6.)

Важливі місця цивільної авіа промисловості в ЄС включають Тулузу у Франції, Гамбург у Німеччинні (Airbus, EADS), Північний захід Англії і Брістоль у Великобританії (BAE Systems, Airbus і AgustaWestland).

Таблиця 2.6.

Найбільші літакобудівні компанії ЄС в 2014 році

Компанія	Країна	Дохід	Прибуток
Airbus	Франція	\$80.6 billion (+5.5%)	\$4.50 billion (+31.9%)
Finmeccanica (Leonardo S.p.A.)	Італія	\$17.2 billion (+6.1%)	\$0.715 billion

Rolls-Royce Holdings	Велика Британія	\$14.7 billion (-3.7%)	\$2.15 billion (+2.0%)
Safran	Франція	\$18.3 billion (+7.3%)	\$2.74 billion (+14.4%)

Джерело: складено автором на основі [69]

Основним лідером авіабудування ЄС є компанія Airbus, структура якої зображена на рис 2.2.

За даними 1го кварталу 2016 року основний лідер авіабудування ЄС - Airbus Group показав наступні результати:

- операційний прибуток (ЕВІТ) скоротився на 70,6%, до 365 млн євро (418,9 млн дол.), Чистий прибуток впав удвічі, до 399 млн євро (457,9 млн дол.). При цьому виручка групи збільшилася на 0,9%, до 12,183 млрд євро (14,0 млрд дол.).

- підрозділ комерційних літаків продемонстрував зниження операційного прибутку на 30,8%, до 290 млн євро (332,8 млн дол.) І приріст виручки на 1,2%, до 8,668 млрд євро (10,0 млрд дол.). За перші три місяці 2016 р Airbus Commercial Aircraft поставив 125 повітряних суден (-6,7%) і отримав 10 чистих замовлень (-90,1%).

- вертолітний підрозділ знизив операційний прибуток на 36,5%, до 33 млн євро (37,9 млн дол.), Виручку - на 9,9%, до 1,158 млрд євро (1,3 млрд дол.). Число поставлених вертольотів Airbus Helicopters склало 56 бортів (-9,7%), чистих замовлень - 51 од. (-40,7%).

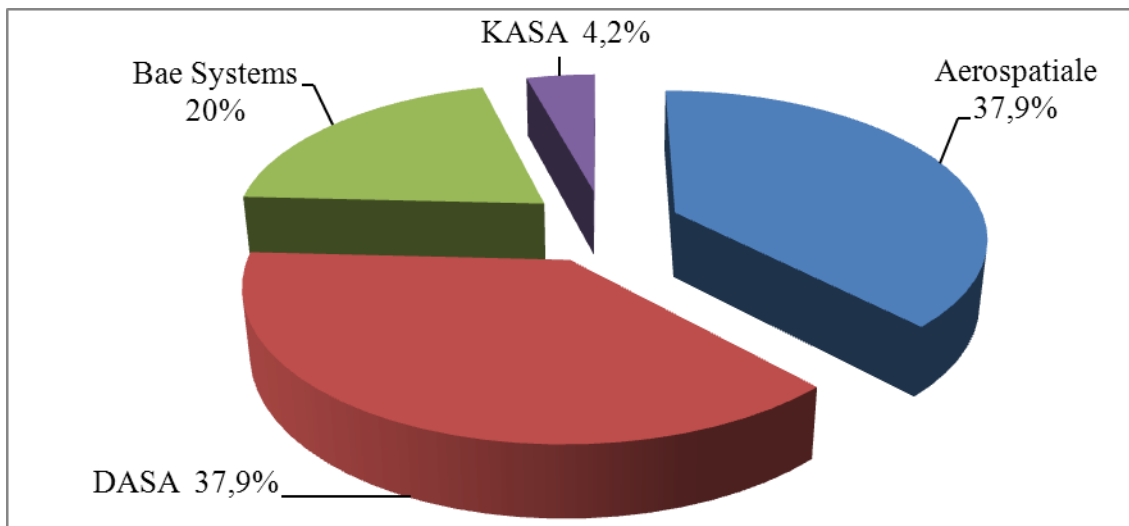


Рис. 2.2. Структура володіння акцій корпорації Airbus , Франція

Основними представниками авіабудування воєнного призначення країн ЄС є:

- Фінляндія - розробка, обслуговування та інтеграція бойових систем управління та контролю, виготовлення авіаційної техніки та запчастин до літаків Airbus Embraer та Saab. Авіаційні підрозділи компанії у складі підрозділу Patria Finavitec оборонної корпорації Patria займаються зборкою винищувачів F/A-18 Hornet та вертольотів NHІ NH90.

- Данія - фірми Danish Aerotech, Terma, DAYNATEK, NEA LINDBERG, NKT та інші беруть участь у виробництві компонентів для винищувачів F-16, "Єврофайтер-2000", JAS-39, військово-транспортних літаків C-130, вертольотів, літаків цивільної авіації, а також контрольно-вимірювальної та іншої апаратури для обслуговування цих літаків. Низка датських компаній бере участь у виконанні програми модернізації винищувачів F-16. Випускають також компоненти для ЗПК Sea Sparrow та "Удосконалений Хок", КР Sidewinder, ПКР Harpoon. Група датських компаній на чолі з Terma спільно з Lockheed Martin та Boeing брала участь в розробці деяких вузлів і устаткування під час створення американського винищувача F-35. Фірмою Per Udsen Co. Aircraft Industry у співпраці з американською Hughes Missile

systems для збройних сил Данії випустили понад 100 спарених пускових установок ЗПК Stinger.

- Норвегія - Kongsberg Defence Systems (KDS) Kongsberg Maritime (KM) та Kongsberg Protech Systems (KPS). KDS займається виробництвом оборонних і космічних систем, ракетного озброєння, військових засобів зв'язку.[13]

Отже, аналіз стану європейської авіамережі дозволив визначити, що, як і світова, авіаційна мережа характеризується такими тенденціями:

- фіксуються більш динамічні темпи зростання показників міжнародного пасажирообігу авіамережі ЄС з іншими країнами світу ніж між країнами-членами ЄС. При цьому найбільше пожвавлення характерно не тільки для країн-лідерів галузі, а й для «нових» країн ЄС, розвитку транспортних мереж яких приділяється достатньо уваги у зв'язку із необхідністю їх повної інтеграції до транспортних мереж розвинутих країн ЄС з метою формування Єдиного ринку;
- підвищується роль авіаційних мереж у загальній структурі транспортної системи ЄС;
- найбільшим пасажирообігом характеризуються авіамережі, що пов'язують країни ЄС та інші європейські країни;
- підвищується питома вага пасажирських перевезень до країн Близького Сходу, що обумовлено їх туристичною привабливістю;
- зростає увага до підвищення безпеки авіаперевезень;

2.2. Аналіз конкурентних переваг та недоліків у розвитку авіаційної галузі України

Українське літакобудування сьогодні залишається однією з тих високотехнологічних галузей промисловості, яка здатна швидко вплинути на розвиток конкурентоспроможності України, та її окремих регіонів зокрема, адже літакобудівні підприємства розташовані у 15 регіонах України. В той же час найбільш потужні та експортоорієнтовані підприємства розміщуються лише у регіонах: Київ, Харків, Запоріжжя. В інших регіонах розміщуються в основному авіаційно-ремонтні підприємства, діяльність яких певною мірою залежить від успішності провідних підприємств галузі. Зазначимо також, що найбільш «універсальними» літакобудівними регіонами є Київ та Харків, які володіють широким спектром авіаційних виробничих, науково-дослідних та конструкторських установ, тоді як Запоріжжя спеціалізується на двигунобудуванні та їх розробці. Отже, складається ситуація, коли конкурентоспроможність одних регіонів пов'язується з конкурентоспроможністю інших, оскільки жоден регіон не володіє повним виробничим циклом з виробництва літаків. Тому регіональний аспект при аналізі конкурентоспроможності можна ігнорувати, в свою чергу, вважаючи, що зростання конкурентоспроможності галузі позитивно впливатиме на конкурентоспроможність ключових літакобудівних регіонів України.

В той же час, особливістю літакобудування є те, що виробництво літальних апаратів та їх частин здійснюється лише під конкретні замовлення, що при оцінюванні конкурентоспроможності галузі обумовлює ключову роль такого показника, як обсяги виробництва продукції.

Однак Державна статистична служба України у своїх публікаціях не виокремлює літакобудування з поміж виробництва транспортних засобів, тому за відсутності достовірних даних щодо обсягів виробництва в галузі літакобудування можна використати дані щодо обсягів експортно-імпорتنих операцій. табл.2.7. та табл. 2.8 (Рис. 2.3.)

Таблиця 2.7.

Зовнішня торгівля літальними апаратами в Україні, тис дол. США

Код і назва товарів згідно з УКТЗЕД	Експорт				Імпорт			
	2012	2013	2014	2015	2012	2013	2014	2015
88. літальні апарати	925754,6	313690,1	246403,0	190635,6	107285,0	70394,7	49218,3	54859,9
всього	68809810,6	63312022,1	53913548,3	38127149,7	84658059,9	76963965,4	54381792,3	37516443,0

Джерело: складено автором на основі [78]

Таблиця 2.8.

Експорт літальних апаратів ЄС, тис. дол. США

Показник	2012	2013	2014	2015
Літальні апарати	105 305 609	104 387 471	110 002 759	109 970 703
Сукупний експорт	5 851 990 203	5 943 539 087	6 042 615 468	5 218 500 318

Джерело: складено автором на основі [78]

Найбільш розповсюдженим для визначення спеціалізації міжнародної торгівлі є індекс виявлених порівняльних переваг RCA (розробник Б. Баласа):

$$RCA_{ij} = (x_{ij}/X_i) / (x_{wj}/X_w), \quad (1)$$

де x_{ij} та x_{wj} позначають, відповідно, обсяг (у вартісному вимірі) експорту товару j для країни i та світового експорту товару j , а X_i та X_w позначають, відповідно, загальні обсяги експорту обраної країни та світу. Вважається, що якщо частка товару в експорті обраної країни перевищує середньосвітовий рівень, тобто якщо розраховане значення індикатора RCA перевищує одиницю, можна говорити про наявність виявленої порівняної переваги у виробництві даного товару.

Як видно з формули (1), значення індикатора RCA може змінюватися у межах від 0 до 1 при відсутності спеціалізації на виробництві певного виду товарів та від 1 до нескінченності за умови наявності такої спеціалізації (реалізованих конкурентних переваг).

Розрахіймо індекс виявлених порівняльних переваг України з країнами ЄС-28:

$$RCA (2012) = (925754,6/68809810,6)/(105\ 305\ 609/5\ 851\ 990\ 203) = 0,7476$$

$$RCA (2013) = (313690,1/63312022,1)/(104387471/5943539087) = 0,2821$$

$$RCA (2014) = (246403/53913548,3)/(110\ 002\ 759/6042615468) = 0,2511$$

$$RCA (2015) = (190635,6/38127149,7)/(109970703/5218500318) = 0,2373$$

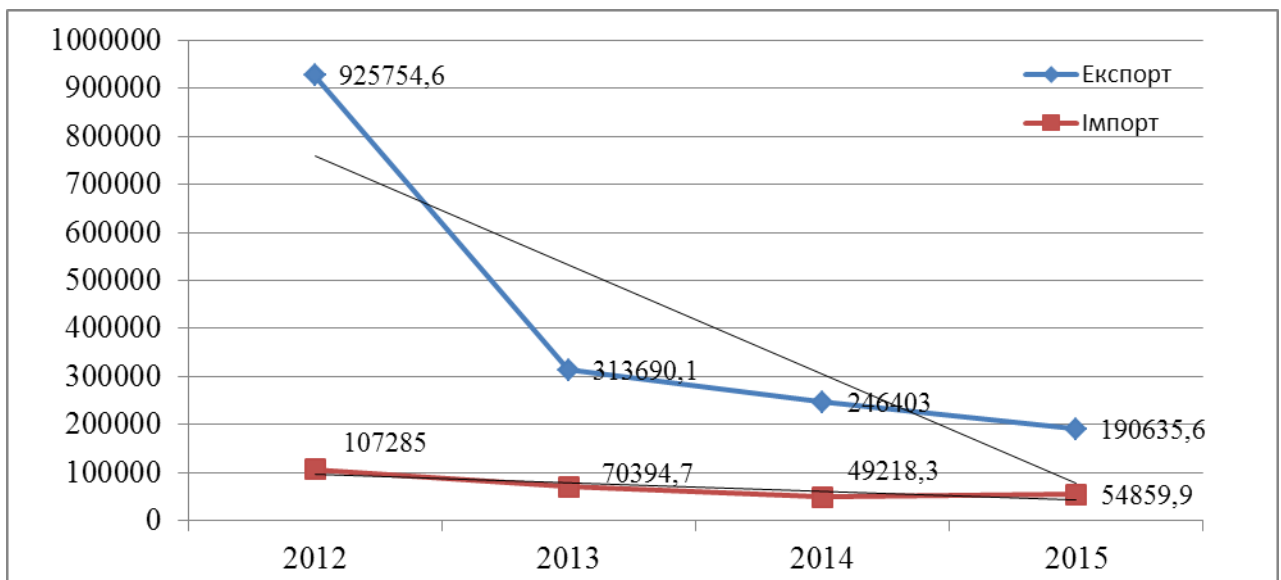


Рис. 2.3. Динаміка зовнішньої торгівлі літальними апаратами в Україні, тис дол. США (2012 – 2015 рр)

Динаміка експорту продукції літакобудівної галузі (рис. 2.3.), демонструє тенденцію до спадання. Розраховані дані індексу порівняльних переваг також свідчать про поступове втрачання конкурентоспроможності літакобудування в Україні.

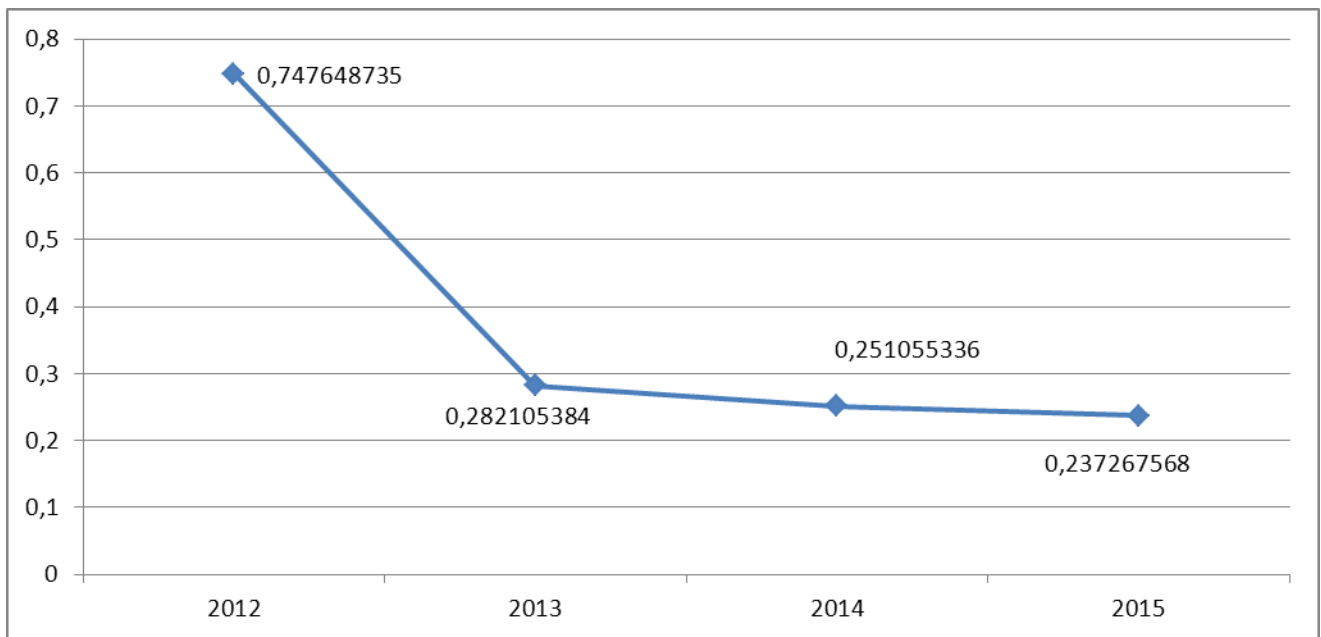


Рис. 2.4. Індекс RCA авіагалузі України з країнами ЄС-28 (2012 – 2015рр)

Фактично це означає, що літакобудування втрачає свої позиції у зовнішній торгівлі України, власне виробництво літаків в Україні практичне зведено до нуля. За останні 13 років було випущено всього 46 літаків.

Авіаперевезення

За статистичними даними за 2016 рік українськими авіакомпаніями виконано 79,5 тис. комерційних рейсів (за 2015 рік – 66,3 тис. рейсів).

Упродовж звітного року на ринку пасажирських та вантажних авіаперевезень працювало 29 вітчизняних авіакомпаній.

Кількість перевезених пасажирів збільшилась порівняно з попереднім роком на 31,3% та склала 8277,9 тис. чоловік. Обсяги перевезень вантажів та пошти зросли на 5,2% та склали 74,3 тис. тонн. Пасажиропотоки через аеропорти України зросли на 20,9 відсотка та становили 1292,9 тис. чоловік.(табл. 2.9.)

Обсяги перевезень вантажів та пошти зросли на 12 відсотків та склали 55 тис. тонн.

Діяльність авіакомпаній в період (9міс 2015р – 9 міс 2016 рр)

	Одиниці виміру	Всього			у т. ч. міжн.		
		9 міс. 2015р.	9 міс. 2016р.	% 16/15	9 міс. 2015р.	9 міс. 2016р.	% 16/15
Діяльність авіакомпаній							
Перевезено пасажирів	тис.чол.	4891,2	6195,2	126,7	4430,1	5606,5	126,6
в т.ч. на регулярних лініях	-,,-	3555,1	4232,5	119,1	3104,8	3651,2	117,6
Виконані пасажиро-кілометри	млрд.пас.км	8,7	11,4	131,0	8,5	11,1	130,6
в т.ч. на регулярних лініях	-,,-	6,2	7,8	125,8	6,0	7,6	126,7
Перевезено вантажів та пошти	тис.тонн	49,1	55,0	112,0	48,9	54,9	112,3
в т.ч. на регулярних лініях	-,,-	9,2	9,7	105,4	8,9	9,6	107,9
Виконані тонно-кілометри (вантажі+пошта)	млн.ткм	151,2	162,3	107,3	151,1	162,2	107,3
в т.ч. на регулярних рейсах	-,,-	26,8	31,8	118,7	26,6	31,7	119,2
Виконано комерційних рейсів	тисяч	51,1	59,0	115,5	43,3	50,6	116,9
в т.ч. регулярних	-,,-	35,0	40,4	115,4	28,4	32,8	115,5
Діяльність аеропортів							
Відправлено та прибуло ПС	тис.од.	93,4	98,6	105,6	73,8	77,7	105,3
в т.ч. на регулярних рейсах	-,,-	71,2	74,5	104,6	58,1	59,4	102,2
Пасажиропотоки	тис.чол.	8265,8	9652,3	116,8	7326,2	8451,3	115,4
в т.ч. на регулярних рейсах	-,,-	6909,9	7689,2	111,3	6007,7	6513,3	108,4
Поштовантажопотоки	тис.тонн	24,2	29,7	122,7	23,7	29,0	122,4
в т.ч. на регулярних рейсах	-,,-	21,9	26,1	119,2	21,4	25,4	118,7

Джерело: складено автором на основі [78]

- Пасажирські перевезення

В середньому щорічно кожен житель України 253 рази користується метро, 120 раз тролейбусом, 113 - трамваєм, 68 - автобусом і 9 разів - залізницею. Про це свідчать дані Державної служби статистики України .

Найменш доступним видом транспорту для українців є авіатранспорт. На відміну від інших видів транспорту, авіаційні перевезення в переважній більшості не є продуктом першої необхідності. Тому населення швидко від них відмовляється або відкладає на майбутнє. На одного жителя в середньому припадає 0,15 поїздок, іншими словами, літає кожен сьомий. Проте фахівці галузі схиляються до думки, що літає не більше 2% населення.

Для порівняння, в країнах ЄС на одного громадянина припадає в середньому 1,7 польотів в рік. Тобто в 10 разів більше, ніж в Україні. Однак, беручи до уваги, що дальність середнього польоту в кілька разів перевершує поїздки наземними видами транспорту, авіаперевезення займають 11% в загальному пасажирообігу (або 11,6 млрд пасажиро-кілометрів). У структурі експорту послуг на авіацію припадає 14,2% (або 742 млн доларів), а в структурі імпорту - 40,6% (466 млн дол. США). Динаміка обсягів перевезень пасажирів авіаційним транспортом зображена на рис. 2.5

Упродовж 2016 року пасажирські перевезення здійснювали 19 вітчизняних авіакомпаній. Лідери перевезень - «Міжнародні авіалінії України», «Азур Ейр Україна», «Роза вітрів», «ЯнЕйр» та «Атласджет Україна». За підсумками 9 місяців поточного року доля 5 провідних авіакомпаній в загальних обсягах перевезень склала 93%.

Позитивна динаміка, яка зафіксована у цей період, пов'язана, перш за все, з нарощуванням обсягів перевезень авіакомпанією «Міжнародні авіалінії України» (на 22,6 %). Досягнуто зростання пасажирських перевезень порівняно з січнем - вереснем 2015 року авіакомпаніями «ЯнЕйр» (в 9,2 раза), «Роза вітрів» (на 44,1 %), «Азур Ейр Україна» (на 13 %) та «Атласджет Україна» (здійснює перевезення з вересня 2015 року). Також у квітні поточного року розпочато виконання пасажирських перевезень авіакомпанією «Браво», у вересні – авіакомпанією «Анда Ейр».

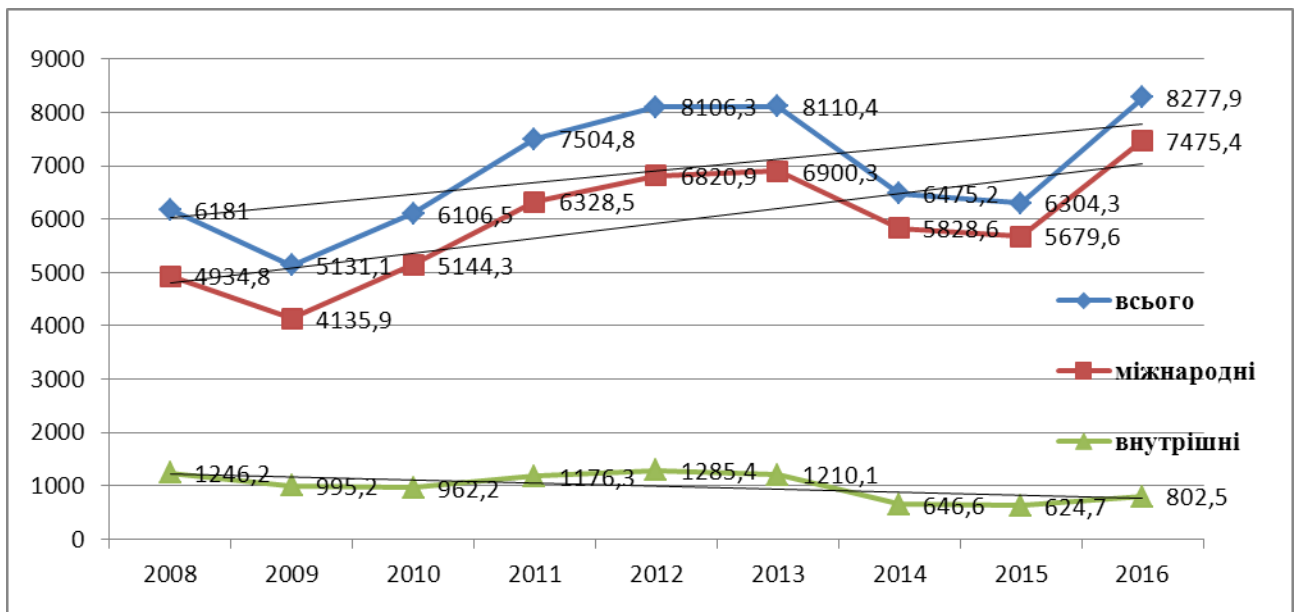


Рис.2.5. Динаміка обсягів перевезень пасажирів авіаційним транспортом України, тис. чол.

Регулярні польоти між Україною та країнами світу упродовж січня – вересня 2016 року здійснювали 10 вітчизняних авіакомпаній до 40 країн світу та 28 іноземних авіакомпаній до 25 країн світу, у тому числі 2 нові («SprintAir» з Польщі та «AirSerbia» з Сербії). Українськими авіакомпаніями перевезено 3651,2 тис. пасажирів (зростання на 17,6%), іноземними – 2872,5 тис. пасажирів (зменшення на 1,5 %). Впродовж звітного періоду відповідно до затвердженого розкладу руху вітчизняними авіакомпаніями розпочато експлуатацію на регулярній основі 25 міжнародних авіаліній, іноземними авіакомпаніями – 10 авіаліній.

Регулярні внутрішні пасажирські перевезення між 9 містами України виконували 4 вітчизняні авіакомпанії, перевезено 581,3 тис. пасажирів (зростання порівняно з січнем – вереснем 2015 року – на 29,1%).

Середній коефіцієнт зайнятості пасажирських крісел на міжнародних регулярних рейсах українських авіакомпаній у звітному періоді склав 79,5%, на внутрішніх регулярних – 74,7% (проти 80,1% та 71,1% відповідно у січні – вересні 2015 року).

Мало місце значне зростання (на 47,5%) кількості перевезених пасажирів вітчизняними авіакомпаніями на міжнародних рейсах на нерегулярній основі, за період з січня по вересень поточного року 15 українськими авіакомпаніями перевезено 1955,3 тис. пасажирів. Найбільші обсяги таких перевезень (90 %) припадають на авіакомпанії «Міжнародні авіалінії України», «Азур Ейр Україна», «Роза вітрів», «ЯнЕйр» та «Браво».

- Перевезення вантажів та пошти

Перевезення вантажів та пошти виконували 18 вітчизняних авіакомпаній, більша частина перевезень – це перевезення чартерними рейсами в інших державах в рамках гуманітарних та миротворчих програм ООН, а також згідно контрактів та угод з іншими замовниками. Майже 82 % загальних обсягів у звітному періоді виконано ДП „Антонов”, авіакомпаніями «Міжнародні авіалінії України», «ЗетАвіа», «Максімум Ейрлайнс», «Європа Ейр» та «Урга».

- Діяльність аеропортів

Комерційні рейси вітчизняних та іноземних авіакомпаній упродовж січня-вересня поточного року обслуговували 19 українських аеропортів та аеродромів. Питома вага провідних аеропортів в загальних обсягах пасажирських перевезень через аеропорти України зображена на рис. 2.6.

Кількість відправлених та прибулих повітряних суден склала 98,6 тисяч (проти 93,4 тисяч за 9 місяців 2015 року). Вантажопотоки пошти збільшились на 22,7 % та склали 29,7 тис. тонн.

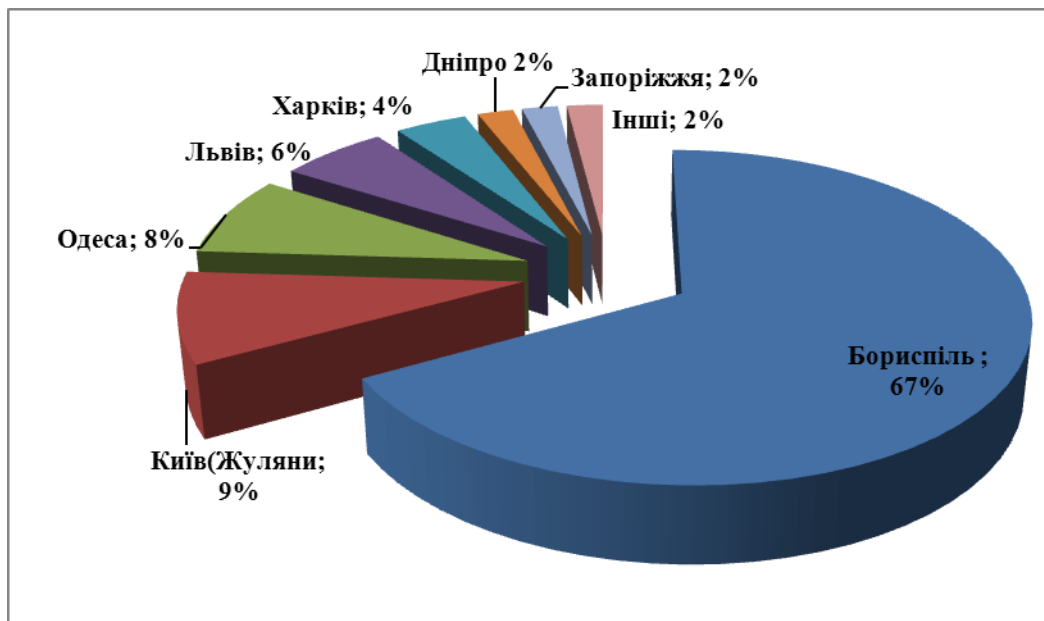


Рис.2.6. Питома вага провідних аеропортів в загальних обсягах пасажирських перевезень через аеропорти України

Зростання пасажиропотоків порівняно з січнем-вереснем 2015 року мало місце в аеропортах Бориспіль (на 15,8 %) та Київ (Жуляни) (на 7,1 %), а також і майже в усіх регіональних аеропортах України. Зокрема кількість пасажирів обслугованих аеропортом Рівне зросла в 5 разів, аеропортами Вінниця - в 4,4 раза, Івано-Франківськ - в 4,2 раза, Кривий Ріг - в 2,4 раза, Запоріжжя - в 2,2 раза, Харків - на 60,7 %, Львів - на 24,6 %, Херсон - на 4,3 %, Одеса - на 3,3 %(рис. 2.7.)

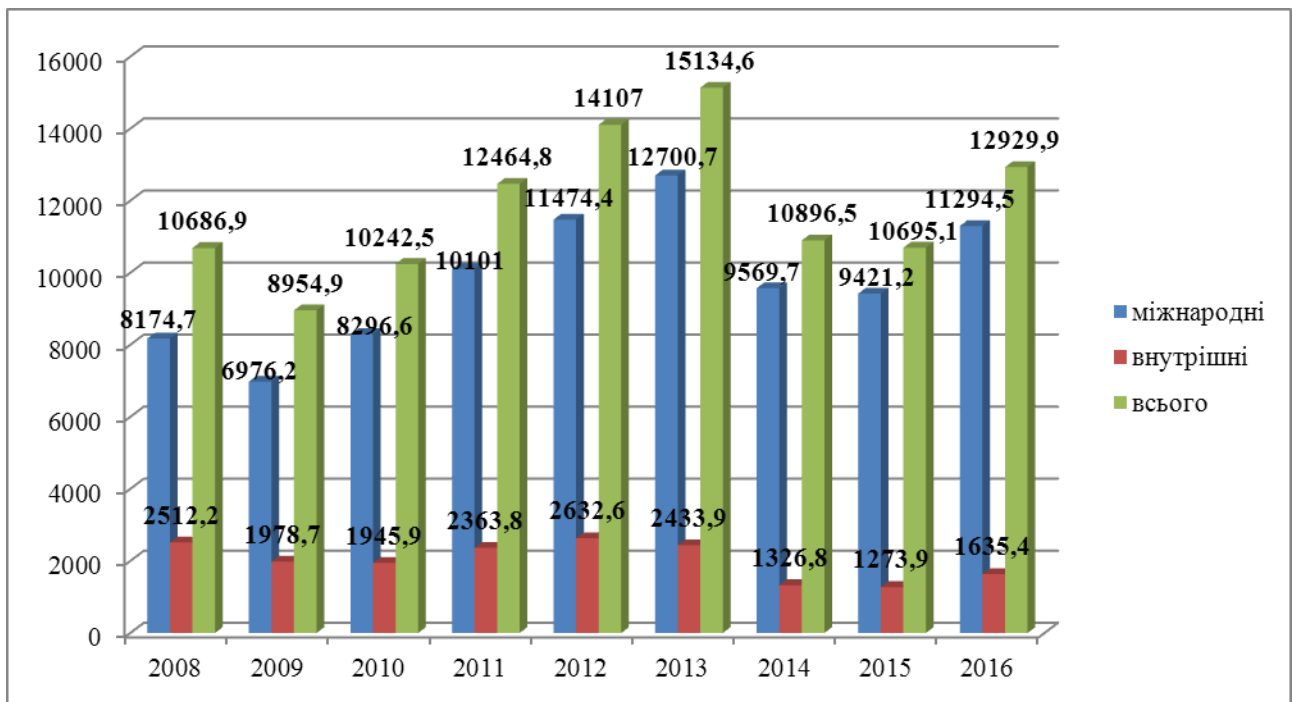


Рис 2.7. Динаміка пасажиропотоків, тис чол (2008-2016рр)

Скорочення пасажиропотоків за підсумками звітного періоду зафіксовано в аеропортах Дніпропетровськ та Ужгород (на 16,1 та 68,4% відповідно).

Для нашої держави характерний нерівномірний розвиток наземної бази авіації. Аеропорти не здатні обслуговувати так багато рейсів, які можуть дозволити собі авіаперевізники. Існує невідповідність їх сервісу міжнародним стандартам [36]. Наприклад, довжина злітної смуги, стан її покриття і стан рульових доріжок спричиняють проблеми під час прийняття літаків типу Boeing-737 та Airbus-320.

- Застосування авіації в галузях економіки

За звітний період оброблено 465,7 тис. гектарів сільськогосподарських площ, наліт становив 14,3 тис. годин (за 9 місяців 2015 року - 399,4 тис. гектарів та 15,9 тис. годин відповідно).

- Обслуговування повітряного руху України

ДП ОПР «Украерорух» упродовж січня - вересня 2016 року обслуговано 163,6 тис. польотів проти 186,3 тисяч за відповідний період минулого року. Кількість обслугованих польотів, виконаних літаками та вертольотами авіакомпаній України збільшилась на 13,7 відсотка, іноземними авіакомпаніями - скоротилась на 22,7 відсотка.

До державних підприємств обслуговування повітряного руху України відносять:

- Український державний проектно-технологічний науково-дослідний інститут цивільної авіації «Украеропроект»
- Державна авіаційна компанія "Херсон-Авіа"
- ПАТ "Авіакомпанія авіалінії України"
- ДП "Тернопільське державне авіаційне підприємство "Універсал-Авіа"
- ДП "Антонов-Фінанс"
- Державний навчально-виробничий заклад авіаційного профілю "Запорізький центр льотної підготовки імені Маршала авіації О. І. Покришкіна
- ДП "Дирекція з будівництва Міжнародного аеропорту "Одеса"
- ДП "Міжнародний аеропорт "Львів" ім. Д. Галицького

Фінансові результати галузі пасажирського повітряного транспорту України у 2009– 2015 роках наведено в табл. 2.10.

Таблиця 2.10.

**Фінансові результати пасажирського повітряного транспорту у 2009–
2015рр.**

Найменування	2009	2011	2013	2015
Витрати на персонал, млн грн	1481,1	2046,5	1546,4	1402,6
Прибутки/збитки до оподаткування (баланс), млн грн	888,6	2073,1	1480,6	1436,3
Чистий прибуток (збиток)	-1053,3	-2226,2	-1523,0	-1412,5

підприємств (сальдо), млн грн				
Рентабельність діяльності діючих підприємств, %	-4,6	-7,8	-8,4	-8,8
Рентабельність діяльності всіх підприємств, %	-6,3	-10,0	-8,3	-10,9
Активи (станом на кінець року), млн грн:				

Джерело: складено автором на основі [86]

Продовження табл.2.10

Усього			2213,2	2137,7
Оборотні активи			2166,0	1869,1
Необоротні активи та групи вибуття			0,0	0,2
Зобов'язання (станом на кінець року), млн грн:				
Власний капітал			-5786,8	-7212,1
Довгострокові зобов'язання і забезпечення			2163,4	1682,5
Поточні зобов'язання і забезпечення			7995,2	9536,6
Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами та групами вибуття та чиста вартість активів недержавного пенсійного фонду			7,4	0,0
Баланс (станом на кінець року), млн грн			4379,2	4007
Дебіторська заборгованість (станом на кінець року), млн грн			1620,2	1436,5
Кредиторська заборгованість (станом на кінець року), млн грн			5,926,5	7935,8

Джерело: складено автором на основі [86]

Протягом останніх років державна підтримка галузі надавалася переважно у формі податкових пільг. У 2009–2015 роках операції з постачання для заправлення або забезпечення повітряних суден, що виконують міжнародні рейси для навігаційної діяльності чи перевезення пасажирів або вантажів за плату, оподатковувалися за нульовою ставкою ПДВ. Нульова ставка також була встановлена для надання послуг пасажиром міжнародних рейсів, послуг з перевезення багажу та вантажів повітряним транспортом (а також залізничним, автомобільним, морським і річковим транспортом) і для обслуговування повітряних суден, що виконують міжнародні рейси.

Кабінет Міністрів України (Постановою від 30 жовтня 2013 року № 944) схвалив Концепцію Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року. Мета цієї програми — забезпечення стабільного розвитку авіаційної галузі, приведення інфраструктури авіаційного транспорту у відповідність до міжнародних вимог, забезпечення набуття Україною статусу транзитної держави з урахуванням її унікального географічного розташування, підвищення ефективності управління державним майном. Загальна потреба у залученні коштів для забезпечення розвитку аеропортів до 2023 року становить понад 15,3 млрд грн, при цьому 11,2 млрд гривень потрібні для забезпечення розвитку аеродромів та аеродромних об'єктів.

Авіакомпанії

У 2015 році на ринку пасажирських вантажних авіаперевезень працювали 33 українські авіакомпанії. Вони виконали 66,3 тис. Комерційних рейсів.

Перше місце за рівнем доходу належить компанії Міжнародні Авіалінії України.(табл. 2.11.) Компанія в 2015 році перевезла 4,9 млн пасажирів, показавши зростання в 26% в порівнянні з минулим роком. На її частку припадає 77% всіх перевезених українськими авіакомпаніями пасажирів. Основними драйверами зростання стало: розвиток далекомагістральних рейсів до Пекіна (Китай) і Нью-Йорк (США) і реалізація мережевої моделі авіаперевезень, а також залучення міжнародного трансферного пасажиропотоку. Компанія відкрила дві нові бази - в Одесі та Львові, запустивши більше десяти нових напрямків польотів з цих міст. Флот авіакомпанії МАУ складається з 39 авіалайнерів. Середній вік літаків цього авіаперевізника збільшився з 12,3 років у 2013 році до 13 років в 2016 році.

[69]

На другому місці розташувалося ДП Антонов, якій належать Авіалінії Антонова. Підприємство закінчило 2015 рік з доходом 3 644 954 тис. грн. і чистим прибутком 42 745 тис. грн. (це найкращий результат по прибутку серед компаній, що займаються авіаперевезеннями). Авіалінії Антонова спеціалізуються на міжнародних вантажних перевезеннях. Підприємству належить близько 35% світового ринку транспортування негабаритних і надважких вантажів.

Замикає трійку лідерів компанія, що виконує чартерні рейси - Роза Вітрів (Windrose). Дохід компанії склав 1 977 214 тис. грн.

Таблиця 2.11.

ТОП-20 найприбутковіших авіакомпаній України, 2015 рік

№ п/п	На основі чистого доходу	На основі чистого прибутку
1.	Міжнародні Авіалінії України (МАУ)	ДП Антонов (Авіалінії Антонова)
2.	ДП Антонов (Авіалінії Антонова)	Аерохендлінг
3.	Роза Вітрів (Windrose)	УРГА
4.	українські вертольоти	ЦМПТ-Авіа
5.	Азур Ейр Україна (Azur Air)	Авіаційно-транспортна Агентство Крунк
6.	УРГА	Кавок Ейр (Cavok Air)
7.	Дніпроавіа	Челендж Аеро Юкрейн (Challenge Aero)
8.	Візз Ейр Україна (Wizz Air)	Хорив-Авіа
9.	Атласджет Україна (Atlasjet)	Тернопільавіаавтотранс
10.	Українсько-середземноморські авіалінії (UM Air)	Тураеродан
11.	Дарт	авіакомпанія Росьавіа
12.	Ян Ейр (YanAir)	Максимус Ейрлайнс
13.	Аерохендлінг	Державне авіаційне підприємство Україна
14.	Кавок Ейр (Cavok Air)	ЗетАвіа
15.	авіалінії Харкова	ВостокАвіа
16.	ЦМПТ-Авіа	авіакомпанія Меридіан
17.	Державне авіаційне	Українська авіаційна компанія

	підприємство Україна	Аеростар
18.	Авіаційно-транспортна Агентство Крунк	Авіакомпанія Україна-Аероальянс
19.	Українська авіаційна компанія Аеростар	Херсонські авіалінії
20.	Авіакомпанія Bravo (Bravo Airways)	авіакомпанія Промінтерсервіс

Джерело: складено автором на основі [67]

Про зміцнення іміджу авіакомпанії “Міжнародні Авіалінії України” на європейських ринках свідчить той факт, що в 2015 р. ця компанія увійшла до престижного рейтингу “ТОП 500” компаній Центральної та Східної Європи за версією Deloitte – одного зі світових лідерів у сфері аудиту та консалтингу. Цей рейтинг складено на основі даних про консолідовані доходи компаній за 2014 фінансовий рік, а класифікація компаній проведена за галузями промисловості та країнами реєстрації. У рейтинг увійшло всього 53 українських компаній, а 26 з них, зокрема МАУ, представляють сектор споживчого бізнесу та транспорту України [75].

Авіабудування

Останніми роками Україна має значні фінансові проблеми з розвитком авіаційної промисловості та просуванням її на світові ринки, тому потребує державної підтримки. Лідерами в галузі літакобудування є два найбільші авіаційні заводи (Київський державний авіаційний завод «Авіант» і Харківське державне авіаційне виробниче підприємство) та розробник унікальних технологій (відомий АНТК ім. Антонова), які плідно співпрацюють вже понад 70 років. Компанії, що представляють авіабудівну галузь України зображені у табл. 2.12.

Таблиця 2.12.

Авіабудівні компанії і підприємства України [77]

Надлегка авіація	Авіаційні заводи	Авіаремонтні заводи	Виробники вертольотів	Виробники двигунів
Аерос	Державне підприємство «Антонов»	Вінницький авіаційний завод	Авіаімпекс	Івченко-Прогрес
Аеропрак	Серійний завод «Антонов»	Євпаторійський авіаційний ремонтний завод	Авіакон	Мотор Січ
	Державне підприємство «Завод 410 цивільної авіації»	Запорізький державний авіаційний ремонтний завод «МіГремонт»	Авіант	Івченко-Прогрес
		Конотопський авіаремонтний завод «Авіакон»	Аерокоптер	
		Львівський державний авіаційно-ремонтний завод	ВіАЗ	
		Луцький ремонтний завод «Мотор»	Горизонт-12	
		Миколаївський авіаремонтний завод «НАРП»		
		Одеський авіаційний завод		
		Чугуївський авіаційний ремонтний завод		

У грудні 2009 року відбулася важлива подія для українського літакобудування: було офіційно завершено процес приєднання Київського авіаційного заводу «Авіант» до АНТК ім. О. Антонова. Головним мотивом цього була потреба виведення заводу «Авіант» з кризового становища, у якому той перебував кілька попередніх років [77].

Структура державної літакобудівної корпорації Національне об'єднання «Антонов» представлена у табл. 2.13.

Результатами їх співпраці стало виробництво серії літаків «Ан» – від Ан-2 до Ан-148. «Антонов» – всесвітньо відомий бренд регіональних пасажирських, транспортних і військово-транспортних літаків малого, середнього та важкого класів. Ще ніхто в світі не створив літаків, рівних «Мрії» (Ан-225) та «Руслану» (Ан-124) і нікому не вдалося виготовити таку серію регіональних турбогвинтових пасажирських літаків, якими є Ан-24 [77]. Не поступається і Ан-225 «Мрія», що є наступним кроком у розвитку літака Ан-124 «Руслан». Літак має герметизований вантажний відсік і пасажирський салон над ним, розрахований на 70 пасажирів. Літак Ан-225 «Мрія» відзначено у 106 світових рекордах. За оцінками експертів, сьогодні літаки серії «Антонов» експлуатуються в 42 країнах світу.

Таблиця 2.13

Структура державної літакобудівної корпорації Національне об'єднання «Антонов» [77]

Назва корпорації	Назви компаній, що входять до складу	Рік створення
Українська корпорація Антонов	Авіаційний науково-технічний комплекс імені Антонова	2008
	Київський авіаційний завод АВІАНТ	
	Харківське державне виробниче підприємство	
	Київського авіаремонтного заводу №410	

Підприємства «Антонова» підібрані таким чином, щоб створити замкнутий виробничий цикл: від розробки до обслуговування готових машин. Але підприємства даної корпорації, які є найкрупнішими

авіабудівниками в Україні, категорично різні за сферами інтересів, за фінансово-економічним станом, за професійним рівнем кадрів.

Задля успішної роботи виробничого циклу потрібна дуже зважена стратегія розвитку авіаційної галузі й управління корпорацією, яка досі не поставлена [61].

Також українськими структурами є ВАТ «Мотор Січ» — одне з найбільших в світі й єдине в Україні підприємство з розробки, виготовлення, випробувань, доведення до експлуатації й ремонту двигунів, які експлуатуються у 61 країні світу. В склад підприємства входять 15 структурних підрозділів, які розташовані на території України та мають представницькі органи в Києві та Москві.

Структура ВАТ Мотор зображена у табл. 2.14.

Таблиця 2.14.

Структура ВАТ «Мотор Січ» [38]

Назва корпорації	Назви компаній, що входять до складу	Рік створення та місце розташування
ВАТ «Мотор Січ»	Запорізький двигунобудівельний завод	1907, м. Александрівське (з 1921 р. - м. Запоріжжя)
	Запорізький машинобудівельний завод ім. В. І.Омельченко	1988, м. Запоріжжя
	Сніжнянський машинобудівельний завод	1974, м. Сніжне Донецька обл
	Волочиський машинобудівельний завод	1971, м. Волочиськ Хмельницька обл.
	Авіакомпанія «Мотор Січ»	1984

ВАТ «Мотор Січ» спеціалізується на виробництві газотурбінних двигунів для цивільної та військової авіації. Десятки тисяч двигунів виготовлені ВАТ «Мотор Січ» встановлені на 88 типах літальних апаратів

світових фірм таких як: Антонов, Ілюшин, Берієва, Туполєв, Яковлєв, Камов, Миль чеського «Аєро Vodochody» та китайського «NAMS». «Мотор Січ» здійснює закінчений цикл виробництва двигунів, а що також забезпечує цілий цикл ремонту, випробування та обслуговування двигунів.

В Україні за період 2002-2015 рр. було вироблено лише 46 літаки всіх типів, що є досить низьким показником, урахувавши потенціал України в авіаційній галузі. Водночас світова потреба в літаках Ан-148 оцінюється орієнтовно в 300 машин, а Ан-158 – у 240 машин.

Таблиця 2.15.

Виробництво літаків в Україні за 2002-2015 рр. [77]

<i>Рік поставки</i>	<i>Тип літака</i>	<i>Кількість</i>	<i>Виробник</i>	<i>Замовник</i>
2002	Ан-140	2	ХДАПП	Авіакомпанія «Одеські Авіалінії»
	Ан-140	1	ХДАПП	Авіакомпанія «Аероміст-Харків»
	Ан-124	1	ДП «Авіант»	Лівія
2003	Ан-140	2	ХДАПП	Авіакомпанія «Аероміст-Харків»
	Ан-140-100	1	ХДАПП	Авіакомпанія «Моторсіч»
	Ан-124	1	ДП «Авіант»	ОАЕ
2004	Ан-140-100	2	ХДАПП	«Ілліч-Авіа» (Україна)
	Ан-140-100	1	ХДАПП	AZAL (Азербайджан)
2005	Ан-74-Т-200А	1	ХДАПП	Єгипет
	Ан-140-100	2	ХДАПП	AZAL (Азербайджан)
	Ан- Ан-32П	2	ДП «Авіант»	Лівія
2006	Ан-32Б	1	ДП «Авіант»	Спочатку літак було призначено для Судану, 2008 р. передано Екваторіальній Гвінеї.
2008	Ан-32П	4	ДП «Авіант»	МНС України
2009	Ан-148	1	ДП «Авіант», ХДАПП	-
	Ан-74	3	ХДАПП	-

2010	Ан-148	1	АНТК ім. Антонова	-
	Ан-32	3	АНТК ім. Антонова	-
2011	Ан-32	2	АНТК ім. Антонова	Ірак
	Ан-74	1	АНТК ім. Антонова	Туркменістан
	Ан-148-100	1	АНТК ім. Антонова	МАУ
2012	Ан-32	3	АНТК ім. Антонова	-
	Ан-72/74	1	АНТК ім. Антонова	Державне авіаційне підприємство «Україна»
	Ан-148	1	АНТК ім. Антонова	-
2013	Ан-72/74	1	АНТК ім. Антонова	Державне авіаційне підприємство «Україна»
	Ан-158	3	АНТК ім. Антонова	Авіалінії Антонова
2014	Ан-158	2	АНТК ім. Антонова	-
2015	Ан-148	1	АНТК ім. Антонова	-
	Ан-158	1	АНТК ім. Антонова	-
Всього		46		

Порівняно з контрактами, що укладаються на українські літаки, ця величина є значно меншою. На думку фахівців ми повинні виробляти 25-30 літаків на рік, але за наявної на сьогодні виробничої логістики це зробити по суті неможливо. Потрібна модернізація, не вистачає персоналу, здатного швидко та якісно збирати ці машини на сучасному обладнанні.

Досить важливою проблемою є відсутність достатньої кількості коштів в авіаційних компаніях для відновлення парку літаків – це можна назвати кризою цивільної авіації на внутрішньому ринку. Стан парку повітряних суден в Україні перебуває в досить критичному стані, адже він майже не оновлювався за часів незалежності України. Вік літаків, що використовуються українськими авіакомпаніями, уже давно перетнув граничну межу, установлену виробниками щодо термінів служби літальних апаратів, і внаслідок цього виникає загроза безпеки польотів.

Також важливою проблемою є моральний стан парку авіаційних суден, адже літаки, що використовуються вітчизняними авіакомпаніями, не мають технічних характеристик, які цілком відповідають міжнародним стандартам щодо рівня шуму, засобів навігації,

електронних приладів і засобів, що забезпечують безпеку польотів. І це, зрештою, впливає на виконання пасажирських і вантажних перевезень, а саме обмежує їх виконання до африканських і близькосхідних країн. Через те, що вік повітряних суден досить значний, а рівень морального стану досить низький, можна говорити про низький рівень надійності авіаційної техніки. Як наслідок, це призводить до зростання витрат на використання та обслуговування повітряного транспорту. Ці витрати можна назвати нерентабельними та недоцільними, адже вони йдуть не на оновлення застарілого парку авіаційних суден, а на модернізацію старого обладнання.

Іншою досить важливою проблемою є те, що основна частина авіакомпаній України не в змозі освоювати перспективні напрямки перевезень, забезпечити необхідну для прибуткової роботи частоту польотів з причини неефективності та ненадійності техніки, що експлуатується. У результаті вітчизняні авіакомпанії втрачають конкурентоспроможність, поступаючись світовим лідерам ринками авіаперевезень як далекого, так і ближнього зарубіжжя. При продовженні цієї тенденції виникає загроза втратити і внутрішній ринок [55].

Досить істотною є проблема, що пов'язана із законодавчою базою України, яка майже не націлена на стимулювання авіаційної галузі України та підтримку національного виробника авіатехніки, а навіть перешкоджає розвитку українських виробників літаків. Такий висновок можна зробити з того, що 18.09.2012 року Міністерство інфраструктури України прийняло законопроект щодо введення нульової ставки оподаткування імпорту нових літаків в якому преференції надаються не вітчизняним, а іноземним виробникам літаків. Ухвалення цього законопроекту призвело до того, що вітчизняні авіакомпанії збільшили користування послугами іноземних виробників авіатехніки через їх високу якість, моральний стан, відповідність усім загальноприйнятим стандартам з

безпеки тощо. Велику кількість літаків в авіапарках компаній складають літаки виробництва ЄС (табл. 2.16)

Таблиця 2.16.

**Авіакомпанії України, які мають у своєму парку літаки виробництва ЄС
(станом на вересень 2015 р.)**

Авіакомпанія	Тип літака	Країна походження	Кількість
Авіатранс К	Avro RJ	Великобританія	1
	Airbus A320-200	Франція	2
Буковина	Fokker 100	Нідерланди	1
Візз Ейр Україна	Airbus A320-200	Франція	4
Державне авіаційне підприємство «Україна»	Airbus A319	Франція	1

Продовження табл. 2.16.

Роза вітрів	Airbus A320-200	Франція	4
	Airbus A321-200		5
	Airbus A330-200		1
UM Air	Bae 146	Великобританія	3
Урга	SAAB 340B	Швеція	3
ЮТейр-Україна	ATR 42/72	ATR (Франція/ Італія)	10
ЯнЕйр	Airbus A320-200	Франція	1
	Saab 340	Швеція	2

Джерело: складено автором на основі [74]

Жорстка конкуренція з боку іноземних компаній змусили українських авіаперевізників замислитися про оновлення свого авіапарку. Але тенденція оновлення новою технікою простежується лише в лідерів українського ринку. Невеликі авіакомпанії продовжують використовувати літаки радянського виробництва, або ж вживані іноземні лайнери. Потрібно визнати, що відбувається це переважно через відсутність можливості купівлі ними нової техніки. На сьогодні в Україні існують компанії, які надають послуги дешевих авіаперевезень, але вони не є національними: Wizz Air

Ukraine, яка входить до групи Wizz Air. Швидко і дешево дістатися до кількох країн Європи із Києва, Львова, Харкова чи Донецька можна, якщо звернутися до даного авіаперевізника. Німецька компанія Germanwings відкрила бюджетну авіалінію «Київ- Кельн», італійська Air One – «Київ- Мілан», близькосхідна Air Arabia – «Київ-Шарджа».

Конкуреноспроможності вітчизняних виробників має негативний показник, адже українські виробники не мають достатнього фінансування з боку держави на виробництво літаків. Також український виробник, будуючи літак, платить ПДВ 20% на комплектувальні деталі, що придбані в Україні, і стільки ж відсотків складають митні збори на комплектувальні деталі іноземного виробництва, яких в авіалайнерах близько половини [56].

Ще однією важливою проблемою в українській авіаційній галузі є відсутність гнучких лізингових програм. Наведемо слова В. Богуслаєва: «Зараз у світі ніхто літаків не купує, усі працюють за лізинговими схемами. Приміром, у Бразилії існує лізингова схема, яка орієнтована на фінансову підтримку іноземних покупців бразильських літаків. Ось і везуть бразильські літаки в Україну» [54]. На сьогодні лише одна компанія – «Укртранслізінг» – працює в Україні в напрямку надання в лізинг українських літаків і є першою компанією в цьому секторі. Кілька останніх років ідеться про компанію «Антонов-фінанс», яку було створено Міністерством інфраструктури України шляхом реорганізації державної компанії «Лізингтехтранс» в «Антонов-фінанс», що начебто дозволило б забезпечити продаж літаків українського виробництва відповідно до правил продажу європейських повітряних суден. Проте, на жаль, жодної інформації про фактичну діяльність «Антонов-фінанс» ніде не наведено.

2.3. Оцінка співробітництва України і ЄС в авіаційній галузі

Наявність на території України міжнародних транспортних коридорів накладає певні риси на функціонування всієї мережі транспортних комунікацій держави. Зокрема, цей факт змушує всю транспортну систему працювати в злагодженому, синхронному режимі на рівні функціонування даних транспортних коридорів. Це означає, що рівень техніки, технологій, організації, нормативно-правового забезпечення повинен відповідати європейському.

Транзитне розташування України на перехресті торговельних шляхів, де є необхідні стартові умови для формування сучасної системи транспортних комунікацій відповідно до європейських стандартів (наявність затвердженої концепції створення й функціонування в Україні національної мережі міжнародних транспортних коридорів [53]) – одна з небагатьох привабливих рис національного ринку України для закордонних інвесторів і виробників.

Одним з пріоритетних напрямів державної підтримки співпраці України з ЄС є потенціал транзитного використання повітряного транспортного простору. Співробітництво в галузі організації повітряного руху спрямоване на координацію процесів планування і управління потоками повітряного руху та проведення заходів підвищення пропускнуої здатності міжнародних повітряних трас держав-учасників майбутнього Спільного авіаційного простору. Крім того, раціональний розвиток повітряного простору і систем організації повітряного руху повинен відбуватися з урахуванням інтеграції в європейську і світову аеронавігаційні системи відповідно до рекомендацій ІКАО.

Основним завданням держави у сфері авіації залишається укладення Повномасштабної авіаційної Угоди, що значним чином сприятиме створенню правових рамок задля більш ефективного функціонування повітряних вантажоперевізників як Європи, так і України. Зокрема, членство в Європейській організації з безпеки аеронавігації (Євроконтролі) дає Україні можливість підвищити рівень безпеки польотів, впливати на прийняття стратегічних рішень щодо подальшого розвитку аеронавігації у Європейському регіоні, повніше реалізовувати потенціал України як транзитної держави, залучати іноземні інвестиції, а також брати участь у фінансових програмах, пов'язаних з організацією повітряного руху. Також слід зауважити, що членство в Євроконтролі не передбачає видатків із Державного бюджету, виплата Україною щорічних членських внесків здійснюється за рахунок частки плати за надання аеронавігаційних послуг.

Прагнення України стати повноправним членом Європейського Союзу вимагає ефективного, якісно нового розвитку авіатранспортної галузі. Ця галузь повинна розвиватися прискореними темпами з метою сприяння швидкому економічному розвитку країни з урахуванням загальнонаціональних потреб та інтересів.

З метою активізації співпраці України і ЄС було розроблено і введено в дію низку проектів і програм, що спрямовані на використання потенційних можливостей України та підвищення ефективності взаємодії вітчизняної транспортної галузі з європейською транспортною системою (табл. 2.17).

Головними проектами для авіатранспортної галузі є:

- Проект Twinning «Підтримка впровадження норм та стандартів ЄС у сферах аеропортів, аеродромів та обслуговування повітряного руху/аеронавігаційного обслуговування (ATM / ANS)».
- Проект Twinning «Гармонізація норм законодавства та стандартів України з нормами та стандартами ЄС в галузі цивільної авіації».

- Проект Twinning «Підтримка впровадження норм та стандартів ЄС у сферах аеропортів, аеродромів та обслуговування повітряного руху / аеронавігаційного обслуговування (ATM / ANS)» був введений у роботу у 2013 році.

Основною метою цього проекту було проведення сертифікації аеропортів та аеродромів в Україні відповідно до стандартів і норм ІКАО та майбутніх норм ЄС, забезпечення нагляду за експлуатацією та станом аеродромів, аеродромного обладнання та авіаційної наземної техніки, а також удосконалення системи нагляду за забезпеченням безпеки польотів при організації повітряного руху згідно з вимогами ЄС [51].

Таблиця 2.17

Проекти і програми співпраці України і ЄС в транспортній галузі [42]

№	Назва	Бюджет (євро)	Термін	Результат
1	Проект Twinning «Підтримка розвитку мультимодального транспорту в Україні»	1,05 млн.	1,5 року 08/2012 – 05/2014	Розвиток мультимодального транспорту нині – найбільш важлива сфера інтеграційного руху в європейську спільноту. Розвиток мультимодального транспорту напряду пов'язаний із збільшенням обсягів транзитних пере-везень та розширенням їх географії. Основна з переваг проекту – це підвищення кваліфікації персоналу.
2	Проект Twinning «Підтримка впровадження норм та стандартів ЄС у сферах аеропортів, аеродромів та обслуговування повітряного руху / аеронавігаційного обслуговування (ATM/ANS)»	1,63 млн	2 роки 10/2011 – 09/2013	За результатами проекту розроблено ряд нормативно-правових актів стосовно сертифікації аеродромів/аеропортів України відповідно до стандартів та рекомендованої практики ІКАО; підготовлений та направлений до ІКАО Український національний план дій по емісіях; розроблено довідники та посібники для проведення аудитів, ліцензування диспетчерів; розроблено проекти нормативно-правових актів для імплементації законодавства ЄС по наземному обслуговуванню в аеропортах щодо виділення слотів та щодо аеропортових зборів
3	Проект технічної підтримки «Підтримка інтеграції України	5,85 млн	3,5 року 08/2011 – 12/2011	Цей проект є партнерським проектом Уряду України та Європейського Союзу, представленим в Україні делегацією Європейської Комісії у

	до Трансевропейської транспортної мережі TEN-T»			Києві. У плані запропоновано заходи для покращення ефективності та безпеки дорожнього руху, а також рекомендовано інвестиційну програму для покращення транспортної інфраструктури автомобільних доріг, залізничного, авіаційного та морського транспорту.
4	Проект Twinning «Підтримка розробки та впровадження транспортної політики в Україні»	0,91 млн	2 роки 01/2009 – 01/2011	Головною метою цього проекту є розширення компетенції та можливостей Міністерства транспорту і зв'язку України шляхом передачі кращого досвіду ЄС, що дасть змогу краще управляти процесом розробки та впровадження транспортної політики.
5	Проект технічної підтримки «Підготовка ТEO для портів України»	1,7 млн	2,5 року 08/2008 – 12/2010	Підготовлено ТEO для трьох портів в Одеській області: Одеського, Іллічівського та порту «Южний».
6	Проект Twinning «Гармонізація норм законодавства та стандартів України з нормами та стандартами ЄС в галузі цивільної авіації»	0,9 млн	2 роки 09/2007 – 07/2009	За результатами проведеної роботи впроваджені норми та стандарти ЄС в галузі цивільної авіації: Part 145, Part M, Part 66 та Part 147
7	Проект технічної підтримки «Приєднання та імплементація Україною міжнародних угод та конвенцій в галузі транспорту»	1,41 млн.	2 роки 06/2007 – 05/2009	В рамках проекту було проведено дві сесії тренінгів, присвячених питанням залізничного транспорту, а також питанням морського та річкового транспорту. Сторонами було узгоджено перелік пріоритетних конвенцій та угод у галузі транспорту й актів Європейського законодавства, норми якого Україні необхідно імплементувати

Проект Twinning «Гармонізація норм законодавства та стандартів України з нормами та стандартами ЄС в галузі цивільної авіації». Основна мета проекту Twinning, до якої крок за кроком наближалися учасники протягом його реалізації, – сприяти впровадженню, адаптації норм законодавства та стандартів ЄС в авіаційній галузі України [65].

Діяльність проекту Твіннінг розбита на декілька компонентів, які, в свою чергу, складаються з Дій.

Зміст компонентів:

Компонент А: Покращення технічних можливостей /компетенції Державіаслужби України у сфері аеродромів/аеропортів;

Компонент В: Покращення технічного потенціалу/компетенції Державіаслужби України у сфері організації повітряного руху/аеронавігаційного обслуговування (АТМ/АТS);

Компонент С: Посилення економічного контролю Державіаслужби України у сфері аеродромів / аеропортів.

За період імплементації проекту Твіннінг в Державіаслужбі України було проведено п'ять засідань наглядової ради за участі керівника проекту, координаторів з відповідальних напрямків реалізації та залученого у процес реалізації проекту персоналу зі сторони Державіаслужби України, лідеру проекту, молодшого лідеру проекту, постійних радників зі сторони виконавців проекту (консорціум Королівства Швеція та Королівства Іспанія), а також представників Адміністративного офісу проекту та Представництва Європейського Союзу в Україні.

За період реалізації проекту досягнуто значного прогресу у перегляді національного законодавства у сферах аеропортів, обслуговування повітряного руху та економічних питань цивільної авіації та розроблено проекти модифікованих чи нових правил / нормативно-правових актів, що плануються вводитись в дію в найближчому майбутньому. На даний момент більшу увагу планується приділити практичним механізмам імплементації європейських та міжнародних норм в сфері цивільної авіації в законодавство України.[82]

В компоненті А: ведеться активна робота над реалізацією робочого плану в контексті імплементації Додатка 14 ІКАО.

В компоненті В: завершується процес перегляд національного законодавства у сферах сертифікації провайдерів аеронавігаційного обслуговування, продовжується робота над розробкою керівництв (хендбуків) для інспекторів.

В компоненті С: було переглянуто законодавство України з економічних питань в сфері цивільної авіації та розроблено проекти нормативно-правових актів з метою завершення процесу приведення українського законодавства у відповідність нормам ЄС.

Крім того, відбувались наступні проекти міжнародної технічної допомоги ЄС в галузь цивільної авіації України:

- Проект ТРАСЕКА «Авіаційна безпека та безпека польотів у цивільній авіації II» (2012-2015pp)

За період імплементації проекту ТРАСЕКА Державна авіаційна служба України очікує покращити методи роботи в напрямках:

- Авіаційної безпеки
- Підписання Угоди про Спільний авіаційний простір
- Безпеки польотів
- Захисту довкілля

Більш детально:

- Розробка аналізу положень в сферах авіаційної безпеки, безпеки польотів і захисту довкілля в державах-бенефіціарах.
- Посилення технічних навичок та знань англійської мови авіаційного напрямку.
- Впровадження програми зі створення потенціалу в системах управління авіаційною безпекою, безпекою польотів і захистом довкілля; розроблення

необхідних регулюючих інструментів, технічних і інституційних умов, системи регіонального управління і моніторингу відповідно до вимог міжнародних конвенцій, резолюцій, рекомендацій і стандартів EASA (Європейського агентства з безпеки польотів) і ІКАО;

- Проект з безпеки польотів «TRASEKA/EASA»:

Основними цілями проекту «TRASEKA/EASA» є:

- забезпечувати підтримку у контексті підготовки до підписання Угоди про Спільний авіаційний простір;
- забезпечувати підтримку у розробці загальних стандартів та процедур з безпеки польотів у пан-європейському вимірі, що засновані на правилах з безпеки польотів ЄС або міжнародних вимогах.
- зміцнювати співробітництво між EASA та бенефіціаром.

У період з 23 по 27 липня 2012 року експертами проекту було здійснено оціночний візит з метою розробки та узгодження робочого плану проекту.

Згідно Робочого плану та відповідно до запиту Державіаслужби України було прийнято рішення провести початковий навчальний курс для фахівців авіаційної медицини (початковий курс – у м. Кишинів, Молдова, січень 2013 р.; прогресивний курс – у м. Мадрид, Іспанія, лютий 2013 р.)

У лютому 2013 р. в рамках діяльності проекту було проведено навчання на робочому місці для українських інспекторів SAFA/SANA у м. Мадрид (Іспанія).[94]

Крім того, в рамках Європейської політики сусідства Україна першою стала бенефіціаром європейського інструменту інституціональної розбудови ТАІЕХ (Technical Assistance Information Exchange), що забезпечує надання короткострокової технічної допомоги з питань наближення національного

законодавства до норм і стандартів ЄС та його подальшої результативної реалізації.

Згідно з Директивою 2008/101/ЕС, починаючи з 01 січня 2012 року, сектор авіаперевезень був доданий до європейської системи торгівлі викидами (ЄСТВ)[36,4]. Усі авіаоператори, що виконують рейси в аеропорти Європейського Союзу, були включені в ЄСТВ. Авіакомпанії контролюються тими країнами- членами ЄС, що видали ліцензію на польоти, а компанії, зареєстровані за межами ЄС, - тими країнами, на території яких в 2006 році і відбулось найбільше викидів. Наприклад, авіалінії США American Express знаходяться під контролем Великобританії, Міжнародні Авіалінії України – Австрії, компанія Аеросвіт – Греції. Загалом 43 авіаоператори України (в тому числі компанії з перевезення вантажів) підпадають під дію Директиви 2008/101/ЕС. Хоча, в Директиві 2008/101/ЕС також передбачено, що у разі наявності в державі паритетних екологічних і фіскальних заходів, авіакомпанії цієї держави можуть бути звільнені від обов'язків відповідно до Схеми торгівлі квотами на викиди ЄС. На період 2012-2020 рр ціллю є зменшення викидів від авіаційних цивільних перевезень на 5% від встановленої базової лінії.

В таблиці 2.18, наведено список таких авіакомпаній та порівняльний аналіз фінансових втрат за умови ігнорування правил ЄС щодо авіаперевезень та послідовне виконання таких правил. [58]

Таблиця 2.18

Щорічні потенційні витрати найбільших авіаперевізників України за умови неотримання дозволів на викиди CO₂ і невиконання вимог по моніторингу з 01.01.2015 року [58]

Назва авіакомпанії	Штрафні санкції, млі. €/рік	Витрати на купівлю непокритих дозволів, млі.	Загальні витрати, млі. €/рік
---------------------------	------------------------------------	---	-------------------------------------

		€/рік	
Міжнародні авіалінії України	18,7	2,6	21,3
Аеросвіт	6,6	0,9	7,5
Авіакомпанія «Аеро-Чартер»	1,5	0,2	1,7
Донбасаеро	1,2	0,2	1,4
Українсько-Середземноморські авіалінії	0,7	0,1	0,8

Однак, якщо проаналізувати всю вищезазначену інформацію та подивитися з боку українських авіакомпаній, то можна сказати, що прийняття Директиви відбулось у односторонньому порядку, без належного обговорення та погодження з іншими країнами, які не є членами ЄС, у т.ч. і з Україною, і тому викликала негативну міжнародну реакцію. Українські авіакомпанії відмічають значне зниження їх конкурентноспроможності в порівнянні як з європейськими, так і з іншими авіакомпаніями, які не здійснюють польоти до ЄС та не підлягають дії Директиви, в той час як шкідливі викиди в атмосферу не обмежуються кордонами ЄС.

За попередніми оцінками європейських авіаліній, збитки, пов'язані зі збільшенням ціни на вуглецеві дозволи до 28 євро за 1 тону CO₂ до 2020 р., становитимуть для авіаційної промисловості 17,5 млрд. євро (23,8 млрд. дол. США) протягом 2015-2020 рр. Асоціація європейських авіаліній вважає, що безкоштовні дозволи на авіаційні викиди, які складатимуть у 2015 р. 85% від загальної кількості дозволів (визначених для кожної авіакомпанії індивідуально) та будуть зменшені до 82 % протягом 2016-2020 рр., не можуть розглядатися як джерело інвестицій в авіаційну галузь.

Також кожна з українських авіакомпаній, яка не підпала під дію європейського «de minimis» (у разі підпадання – авіакомпанія звільняється від участі в ЄСТВ) отримала квоти на викиди у розмірі від 40 до 55%

відповідно від їх загальної кількості викидів у 2015 році, що не відповідає передбаченим 85%.

Крім того, в Україні стягується екологічний збір під час продажу авіаційного пального, що відповідно до Бюджетного кодексу України зараховується до спеціального фонду державного бюджету із спрямуванням на цільові проекти екологічної модернізації підприємств у межах сум сплаченого ними екологічного податку. Зважаючи на це екологічний податок є національним фіскальним заходом, який може вважатися еквівалентним заходом у контексті вимог Директиви 2008/101/ЄС, яка передбачає, що у разі наявності в країні еквівалентних екологічних заходів авіакомпанії цієї країни можуть бути звільнені від своїх зобов'язань по ЄСТВ. Україна декілька разів зверталася до Європейської Комісії (ЄК), щоб вона, поки Україна не перейшла до ринкових мір, визнала цей екологічний збір як фіскальний захід, проте наразі це питання залишається невирішеним. Зокрема, «Аеросвітом» за 2015 рік сплачено близько 5,6 млн. грн. екологічного податку, а МАУ – 3,5 млн. грн. Таким чином, авіакомпанії України підпали під дію як ЄСТВ так і внутрішнього екологічного податку, що призводить до подвійної сплати за викиди.

Державна авіаційна служба підписала з Європейською Комісією угоду, згідно з якою Україна зобов'язується привести у відповідність з європейською системою сертифікації продукції української авіагалузі, на що Єврокомісією буде виділено EUR3 млн. Угода передбачає реалізацію цих цілей протягом п'яти років.

Україна і Польща зняли обмеження на регулярне виконання пасажирських рейсів між країнами, скасувавши квотування частот. За інформацією Державної авіаційної служби України, такий режим почав діяти з 17 березня 2016 року. Крім зняття обмежень на польоти між країнами для українських і польських перевізників, авіакомпанії з інших країн

Європейського Союзу також зможуть безперешкодно виконувати рейси з Польщі в Україну.

Висновки до розділу 2

Аналіз стану європейської авіамережі дозволив визначити, що вона характеризується такими тенденціями:

- фіксуються більш динамічні темпи зростання показників міжнародного пасажирообігу авіамережі ЄС з іншими країнами світу ніж між країнами-членами ЄС. При цьому найбільше поживлення характерно не тільки для країн-лідерів галузі, а й для «нових» країн ЄС, розвитку транспортних мереж яких приділяється достатньо уваги у зв'язку із необхідністю їх повної інтеграції до транспортних мереж розвинутих країн ЄС з метою формування Єдиного ринку;
- підвищується роль авіаційних мереж у загальній структурі транспортної системи ЄС;
- найбільшим пасажирообігом характеризуються авіамережі, що пов'язують країни ЄС та інші європейські країни;
- зростає увага до підвищення безпеки авіап перевезень;

Щодо позиції України, можемо стверджувати про поступовий її занепад в сфері авіатранспорту:

Стан парку повітряних суден в Україні перебуває в досить критичному стані, адже він майже не оновлювався за часів незалежності України.

Через те, що вік повітряних суден досить значний, а рівень морального стану досить низький, можна говорити про низький рівень надійності авіаційної техніки. Як наслідок, це призводить до зростання витрат на використання та обслуговування повітряного транспорту. Ці витрати можна назвати нерентабельними та недоцільними, адже вони йдуть не на оновлення застарілого парку авіаційних суден, а на модернізацію старого обладнання.

Іншою досить важливою проблемою є те, що основна частина авіакомпаній України не в змозі освоювати перспективні напрямки перевезень, забезпечити необхідну для прибуткової роботи частоту польотів з причини неефективності та ненадійності техніки, що експлуатується. У результаті вітчизняні авіакомпанії втрачають конкурентоспроможність, поступаючись світовим лідерам ринками авіаперевезень як далекого, так і ближнього зарубіжжя. При продовженні цієї тенденції виникає загроза втратити і внутрішній ринок .

Досить істотною є проблема, що пов'язана із законодавчою базою України, яка майже не націлена на стимулювання авіаційної галузі України та підтримку національного виробника авіатехніки, а навіть перешкоджає розвитку українських виробників літаків.

Конкурентоспроможність вітчизняних виробників має негативний показник, адже українські виробники не мають достатнього фінансування з боку держави на виробництво літаків.

РОЗДІЛ III. ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ В УМОВАХ СПІВРОБІТНИЦТВА З ЄС

3.1. Перспективи розвитку та напрями модернізації авіаційної галузі України в умовах співробітництва з ЄС

Глобалізація світової економіки обумовлює активізацію міждержавних господарських зв'язків, багаторазово посилюючи роль транспорту, зокрема авіаційного, тому з точки зору географічної перспективи ефективні перевезення сприяють вирівнюванню регіональних диспропорцій, як між країнами, так і на рівні Транс'європейської транспортної мережі. Це дозволяє розглядати авіаційну галузь в якості важливого фактора економічного зростання, створення конкурентних переваг для національних економік в рамках світового господарства, що особливо важливо з огляду на інтеграцію авіаційного ринку в Європі і з Україною.

Ратифікація Україною Угоди про асоціацію з Європейським Союзом, крім іншого, передбачає імплементацію ряду законодавчих актів ЄС. У зв'язку з цим КМУ прийняв план заходів щодо імплементації директив, що стосуються, зокрема, і авіаційної галузі, а Мінінфраструктури розробило проекти стратегічних планів розвитку окремих видів до 2020 р, які закладають основу змін у транспортній галузі на наступні 5 років. Зокрема, мова йде про основні принципи, стратегічні напрями, цілі та завдання розвитку авіації.[59]

Все це знаходить своє відображення в стрімкому спаді обсягів перевезень. Так, в 2016 р в порівнянні з 2015 р вантажообіг залізничного транспорту скоротився на 4,5%, автомобільного – на 5,1%, авіаційного – на 11,7%, а за 10 місяців 2016 року проти січня-жовтня 2015 м скорочення відповідно склало 8,7%, 10,4% і 10,8%. У 2015 р підприємствами транспорту (без трубопровідного транспорту) перевезено 571,5 млн т вантажів, а за 10 місяців 2016 року – 415,7 млн т (табл. 3.1).

Таблиця 3.1

Обсяг перевезень в 2015-2016 рр. [43]

	Перевезено вантажів, млн т		Перевезено пасажирів, млн чол.	
	2015	2016	2015	2016
всього	71,5	415,7	3311,5	2229,8
залізничний	387,0	289,6	389,1	328,0
автомобільний	178,4	120,5	2915,3	1895,8
водний	6,0	5,5	0,6	0,5
авіаційний	0,1	0,1	6,5	5,5

Виходячи із таблиці 3.1 варто зазначити, що у структурі вантажоперевезень найбільша частка належить залізничному транспорту, а з перевезень пасажирів домінує автомобільний транспорт. Низький рівень техніко-технологічних і економічних параметрів більшості видів вітчизняних транспортних засобів, який не відповідає міжнародним стандартам, призводить до неминучого програшу у світовій конкуренції на ринку транзитних послуг. Тому відбувається експансія іноземних транспортних та експедиційних компаній на український ринок перевезень.

Особливо гостро зазначена ситуація відчувається на морському і повітряному транспорті. Слід також зазначити, що в транспортній галузі вкрай незадовільно вирішуються питання приватизації, розвитку державно-приватного партнерства, залучення інвестицій, технічних інновацій та технологічної модернізації, не задовольняються навіть мінімальні соціальні потреби працівників галузі, зруйнована система безпеки і контролю.

Оскільки транспортна галузь є однією з найважливіших в економіці будь-якої держави, від рівня розвитку транспортної системи держави представляє собою один з найважливіших показників соціально-економічної інтеграції у світову економіку, ефективність її роботи – основна вимога для конкурентоспроможності на світовій арені.

Розвиток української авіаційної галузі на пряму залежить від інтегрованості у європейський економічний простір, та світову транспортну систему, що зумовлено як зовнішніми факторами, такими як глобальні кризи, так і внутрішніми – транспортні системи, як розвинутих країн, так і країн, що розвиваються, потребують значних змін відповідно до вимог сучасного розвитку світового господарства.

Стратегія розвитку авіаційної галузі України спрямована на розширення мережі транспортних комунікацій, збільшення їх навантаженості, покращення синхронності роботи різних видів транспорту за рахунок значного обсягу фінансування у транспортну галузь [38]. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на період до 2020 року визначає основи інвестиційної політики, яка має забезпечити реалізацію завдань, що виникають перед галуззю в умовах зростання попиту на транспортні послуги та активізації процесів інтеграції до європейської транспортної системи. Проте, за даними Державної служби статистики України обсяг капітальних інвестицій до підприємств транспортної галузі у 2016 році склав 18833,3 млн. дол., що на 42,6% або на 13974,6 млн. дол. менше, ніж у 2015 році [32].

Аналіз загально стану транспортної системи України підтверджує, що держава має достатньо високий авіаційний потенціал, що характеризується вигідним географічним положенням, сприятливими кліматичними умовами та наявністю достатньої ресурсної бази. Показники розвитку транспортної системи свідчать про те, що вона сформована на основі ієрархічного принципу, тобто складається з кількох підсистем, що мають різні показники вагомості в загальній структурі національного господарства.

Розвиток авіаційної галузі на відміну від інших транспортних секторів, що не передбачають значних структурних зрушень інфраструктури та є більш гнучкими з позиції регулювання, хоча і характеризуються визначальними проблемами розвитку, як недостатнє фінансування будівництва та реконструкції об'єктів авіаційної інфраструктури та, у зв'язку з цим відсутність достатньої комплектації парку літаків. Однак конкурентні переваги даної галузі має певні обмеження, пов'язані перед усім зі специфічними особливо авіаційного транспорту, а саме територіальним розміщенням об'єктів, високою ступенем залежності від кліматичних умов, правовими обмеженнями руху у повітряному просторі питань комерційної торгівлі держав та ін.

У зв'язку з наявністю в кожному сегменті розвитку транспортної системи України, а також в окремих підсистемах питань комерційної торгівлі конкурентних перевага та обмежень, головні завдання держави у контексті сталого розвитку економіки є розробка направленої на стимулювання справедливої конкуренції між видами транспорту з метою досягнення максимальної економічної ефективності.(Табл.3.2.) При цьому конкурентні переваги окремих видів транспорту повинні використовувати динамічний розвиток окремих підсистем транспортних перевезень.

Таблиця 3.2

Завдання авіаційної галузі України в умовах інтеграції до ЄС [38]

законодавчі	гармонізація вітчизняного законодавства з транспортним законодавством ЄС; розроблення та упровадження відповідно до міжнародних вимог технічних та технологічних регламентів і стандартів уніфікація вимог до перевізників
економічні	забезпечення розвитку експорту транспортних послуг, ефективного використання транзитного потенціалу; підвищення конкурентоспроможності вітчизняної авіації на міжнародному ринку транспортних послуг; удосконалення системи використання митної статистики з метою проведення моніторингу та прогнозування транзиту вантажів.
технічні	забезпечення експлуатаційної сумісності транспортних мереж України та сусідніх держав, модернізації інфраструктури пунктів пропуску через державний кордон, упровадження автоматизованої системи.

<p>завдання щодо покращення функціонування прикордонних пунктів</p>	<p>спрощення процедури переміщення через державний кордон та обґрунтоване скорочення часу, необхідного для проведення контрольних процедур у пунктах пропуску через державний кордон; приведення умов роботи таких пунктів пропуску у відповідність з європейськими нормами; створення багатофункціональної комплексної системи «Електронна митниця»; створення з використанням електронних баз даних митних органів ЄС системи міждержавного обміну інформацією для забезпечення ефективної роботи пунктів пропуску через державний кордон; створення у пунктах пропуску через державний кордон ефективної системи контролю за ваговими і габаритними параметрами автотранспортних засобів.</p>
---	--

Продовження табл 3.2.

<p>посилення міжнародного співробітництва</p>	<p>приєднання і забезпечення виконання міжнародних транспортних конвенцій та угод; забезпечення співробітництва з ЄС з метою розвитку міжнародних транспортних коридорів та осей, визначених Групою високого рівня Європейської Комісії; забезпечення розвитку співробітництва з Польщею, Білоруссю та іншими державами з питань організації контейнерних перевезень; забезпечення співпраці у використанні систем супутникової навігації у рамках Угоди про співробітництво щодо цивільної глобальної навігаційної супутникової системи між Україною та Європейським співтовариством, його державами - членами; укладення двосторонніх угод про транспортне сполучення між Україною та державами - членами ЄС.</p>
---	---

Інтеграція транспортної системи України до єдиної транспортної системи ЄС є одним з ключових напрямів розвитку. З початку реалізації зовнішньої політики добросусідства ЄС, Україна була першою державою, яку відвідали представники Європейської комісії з метою проведення переговорів щодо спільного плану дій. Найбільш перспективним напрямом реалізації транспортної стратегії України є інтеграція авіаційної мережі до європейського повітряного простору та авіаційної мережі ЄС. Інтеграційні процеси в Україні проходять при складних економічних та політичних умовах, що призводить до гальмування процесу реструктуризації економіки.

Однак, незважаючи на достатньо широкий спектр охоплення існуючих стратегій та планів інтеграції, транспортна політика України взагалі не враховує необхідності модернізації та вирішення проблем відносно покращення рівня безпеки пасажирських та вантажних авіаційних перевезень у процесі «входження» до повітряного простору ЄС. У зв'язку з цим нами запропоновані концептуальні напрями інтеграції авіаційної мережі України до повітряного простору ЄС, що враховують правові, економічні, технічні, соціальні аспекти інтеграції (рис. 3.1).



Рис. 3.1. Євроінтеграційні аспекти української авіаційної галузі [38]

У якості механізмів реалізації напрямів інтеграції не достатньо внутрішніх реформ на різних рівнях управління, Україна має приймати активну участь у спільних програмах розвитку авіаційних мереж ЄС, а також залучатися до різноманітних міжнародних транспортних організацій. Необхідно відзначити, що стратегія розвитку авіаційної мережі України має бути спрямована на розширення мережі транспортних комунікацій, збільшення їх навантаженості, покращення синхронності роботи з іншими видами транспорту.

На сьогодні Україна є учасником двох європейських проектів, що мають на меті активізацію інтеграційних процесів в галузі транспорту – проект Twinning «Підтримка розробки та імплементації транспортної політики в Україні» та проект «Підтримка інтеграції України у транс'європейську транспортну мережу ТЕМ-Т», проте ці проекти носять консультативний характер (рис. 3.2). Результатом проектів має стати єдиний план розвитку транспортних мереж, який передбачав би досягнення оптимального їх використання суб'єктами транспортної системи відповідно до конкретних вимог щодо перевезень пасажирів та вантажів.

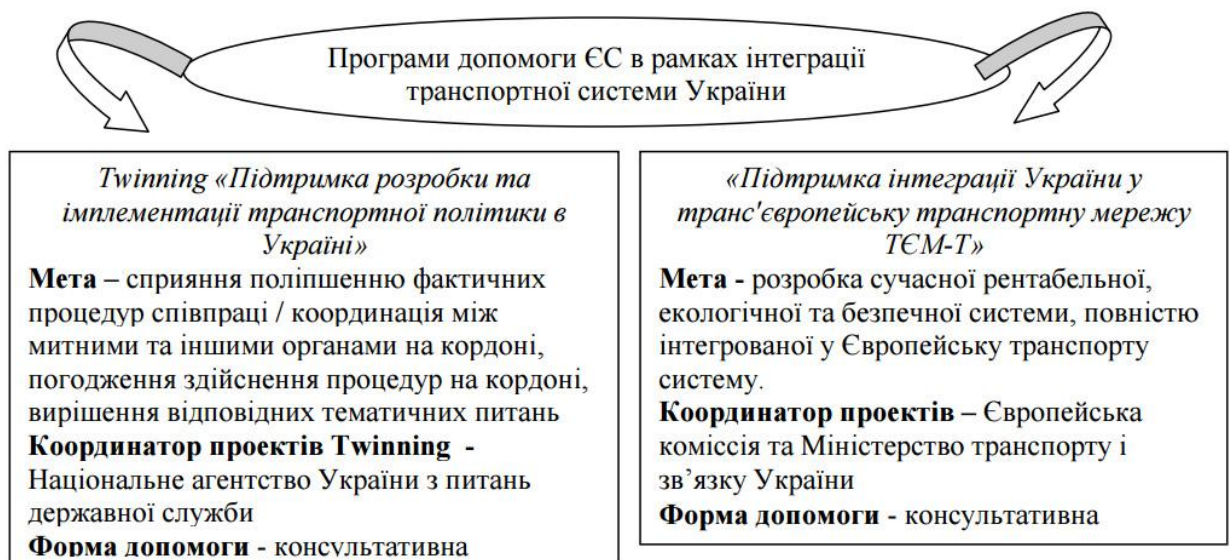


Рис. 3.2. Європейські програми допомоги модернізації транспортної галузі в рамках інтеграції [34-38]

Зусилля транспортної політики України мають бути направлені на збільшення кількості транспортних потоків, що є основою формування

проектів розвитку Програми допомоги ЄС в рамках інтеграції транспортної системи України Twinning «Підтримка розробки та імплементації транспортної політики в Україні». Мета – сприяння поліпшенню фактичних процедур співпраці/координація між митними та іншими органами на кордоні, погодження здійснення процедур на кордоні, вирішення відповідних тематичних питань Координатор проектів Twinning – Національне агентство України з питань державної служби Форма допомоги - консультативна «Підтримка інтеграції України у транс'європейську транспортну мережу ТЕМ-Т» Мета - розробка сучасної рентабельної, екологічної та безпечної системи, повністю інтегрованої у Європейську транспорту систему. Координатор проектів – Європейська комісія та Міністерство транспорту і зв'язку України Форма допомоги - консультативна. Цей фактор є одним з головних для залучення іноземних інвестицій, що дадуть змогу зміцнити можливості України у сферах реконструкції та модернізації існуючих транспортних мереж, а також – розробці нових із використанням інноваційних технологій [35-36].

Завдання інтеграції авіаційної мережі України до повітряного простору ЄС взаємопов'язані із основними напрямками реалізації стратегії інтеграції. Однак, на сьогодні авіаційна мережа України, як і транспортна система в цілому, не готова до активного впровадження більшості зазначених у стратегії завдань.

У зв'язку з недостатнім розвитку нормативно-правового забезпечення функціонування і розвитку галузі та низького обсягу інвестицій прогресивним є збільшення зношеності технічних засобів, що негативно впливає на безпечність руху та забезпечення належного стану навколишнього середовища. Ці фактори в умовах жорсткої конкуренції, що стане наслідком активізації інтеграційних процесів, призведуть до витіснення українських перевізників не тільки з європейського, а й з національного ринку транспортних послуг, що створить реальну загрозу економічній

безпеці держави. Саме тому необхідна розробка певних послідовних етапів інтеграції авіаційної мережі України в межах кожного з напрямів.

В рамках правового забезпечення реалізації напрямів інтеграції авіаційної мережі необхідно виконання наступних кроків:

1 етап – імплементація Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, що передбачає активізацію процесів зближення та взаємозв'язку національних господарств та відповідних механізмів регулювання економічних, соціальних та політичних відносин країн;

2 етап – формування робочих груп з посадових осіб та підрозділів на всіх рівнях управління державою з метою забезпечення реалізації стратегії інтеграції транспортної політики України з транспортною політикою ЄС за рахунок встановлення прямих контактів між міністерствами, експертними комісіями та робочими групами різних держав;

3 етап – створення механізмів приведення проектів нормативно-правових актів України відповідно до норм ЄС;

4 етап – приведення загальних стандартів функціонування авіаційної мережі України до єдиних стандартів ЄС. Глобалізація світової економічної системи, уніфікація національних принципів політики міжнародних відносин на основі відповідних конвенцій та угод, посилення тенденції до збільшення пасажирських та вантажних потоків України до країн-членів ЄС та потенційна взаємовигідність створення єдиного повітряного простору є важливими факторами, що стимулюють економічну інтеграцію авіаційних мереж.

Кінцевим результатом (4-м етапом) економічної інтеграції повинна стати лібералізація перевезень та синхронне відкриття національних ринків України та держав-членів ЄС, що може бути досягнуто за рахунок реалізації наступних етапів:

1 етап – на основі взаємовигідного режиму сприяння економічному розвитку введення єдиного правового поля та єдиних стандартів в сфері конкуренції та інвестування;

2 етап – стимулювання експорту авіаційних послуг України з метою розширення географії перевезень та диференціації транспортних потоків;

3 етап – поступова ліквідація обмежень в розвитку конкуренції через скорочення використання засобів протекціонізму національних ринків та перевізників.

Матеріально-технічна база підприємств авіаційної галузі України в межах реалізації інтеграції авіаційної мережі України до повітряного простору ЄС потребує модернізації. Інфраструктурні об'єкти держави не відповідають європейським стандартам (швидкість руху, коефіцієнт навантаження, забезпеченість сучасними засобами регулювання функціонування). На шляху інтеграції авіамереж до єдиного європейського повітряного простору стоять низький рівень конкурентоспроможності парку літаків, необхідність модернізації об'єктів авіаційної інфраструктури та структурної реорганізації управління повітряним рухом.

Таким чином, першочерговим завданням реалізації технічного напрямку інтеграції авіаційної мережі України до повітряного простору ЄС є реконструкція та модернізація та збільшення пропускної здатності, підвищення якості обслуговування пасажирських та вантажних потоків об'єктів інфраструктури, та приведення експлуатаційних та техніко-економічних показників розвитку авіаційних мереж до європейських стандартів.

Отже, Україна демонструє стійку тенденцію до поглиблення інтеграції до ЄС. Визнання світовим співтовариством України, як європейської держави, ставить перед Урядом країни жорсткі вимоги щодо створення на території України ефективної транспортної системи, що могла б бути залучена до мережі міжнародних коридорів та сприяла б розвитку геополітичного та транзитного потенціалу країни.

Напрями інтеграції авіаційної мережі України до повітряного простору ЄС визначають базові кроки щодо розв'язання проблем подальшого розвитку

авіаційної галузі, виходячи з нових завдань, що постали перед авіацією в умовах поживлення і відновлення реального сектору економіки.

3.2. Інтеграція авіаційної галузі України до загальноєвропейської транспортної системи

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.[38]

Мета угоди про САП – поступове впровадження в законодавство України більше 60 норм та директив ЄС у сфері безпеки польотів, авіаційної безпеки, організації повітряного руху тощо. Після цього авіаперевізники України матимуть право користуватися необмеженими комерційними правами при здійсненні перевезень між будь-яким пунктом в ЄС, за умови,

що політ є частиною перевезення, яке обслуговує пункт в Україні. Авіаперевізники ЄС матимуть необмежені комерційні права щодо польотів в Україну та в її межах. Додатковою вигодою для України стане визнання державами-членами ЄС усіх сертифікатів, що видані Україною стосовно екіпажів повітряних суден та організації повітряного руху.

Сфера заснування спільного авіаційного простору ЄС та ряду третіх країн має на меті поширити європейські авіаційні правила, включаючи вимоги безпеки. Відкриття ринку і прогресивне узгодження нормативно-правового регулювання реалізуються в рамках послідовних фаз у поєднанні із запровадженням технічної допомоги для підтримки цих країн-партнерів у процесі їх прийняття необхідних заходів.[31]

Виконання норм Угоди про САП дасть можливість країні збільшити свою конкурентоспроможність на міжнародному ринку і здійснити вплив:

- на державне регулювання у галузі

В системі органів державного регулювання сфери цивільної авіації угода про САП передбачає введення нового за формою та юридичною природою спільного органу, рішення якого стають обов'язковими для сторін.

Крім того, з моменту набуття чинності даною угодою, відповідний національний орган України включається до складу Комітету Єдиного неба в якості спостерігача.

- на авіабудівну галузь

Важливим фактором у підписанні Угоди про заснування САП є також виробництво і оновлення парку авіакомпаній сучасними літаками, підвищення рівня обслуговування пасажирів і подальша модернізація аеропортів.

Відзначається, що механізм Спільного Комітету задіяний в процесі надання технічної та фінансової допомоги щодо імплементації угоди. У зв'язку із необхідністю приведення національного законодавства у

відповідність до норм та стандартів ЄС (зокрема технічних стандартів, облаштування, налагодження обладнання), саме Спільний комітет визначатиме пріоритетні галузі для інвестування та надання фінансової допомоги.

В Угоді передбачені основні цілі промислової співпраці сторін (ст. 12), що націлена на розвиток взаємовідносин між основними виробниками сторін, заснування та розвиток спільних проектів щодо ефективного розвитку авіабудівної галузі, включаючи її інфраструктуру, технічну співпрацю щодо імплементації стандартів ЄС, розвитку потужних можливостей для виробників, включаючи розвиток інвестування.

В результаті ці механізми зумовлять технічне та матеріальне оновлення авіабудівної галузі в Україні.

- на авіаперевізників

Угода по САП передбачає об'єднання авіатранспортних ринків нашої країни і ЄС через процес ліберлізації ринків, зняття бар'єрів доступу до цих ринків. Це дозволить більш ефективно організувати перевезення і поліпшити якість надаваних послуг. Угода сприятиме розвитку транзитного потенціалу України і сприятиме інтеграції в європейські авіаструктури, й зміцненню авторитету країни на міжнародній арені.[47]

Крім цього, підписання Угоди означає забезпечення європейських стандартів безпеки польотів, поліпшення рівня обслуговування пасажирів, збільшення кількості рейсів і маршрутів, а також розширення цінового діапазону послуг авіаперевезень.

Реалізація угоди з ЄС сприятиме залученню в Україну і, зокрема, в аеропорт «Бориспіль» нових авіакомпаній, включаючи потужних лоукост - перевізників, посилення конкуренції і, як наслідок, розширення пропозиції, підвищення якості та здешевлення авіаційних послуг. Документом передбачено, що всі українські авіакомпанії, починаючи з літнього сезону

навігації зможуть виконувати прямі польоти в пункти ЄС з будь-якого міста України, а європейські авіаперевізники мати такі ж права щодо здійснення рейсів в українські аеропорти.

- на пасажирів авіаційного транспорту;

При підписанні Україною договору про Спільний авіаційний простір з ЄС найбільше виграють пасажирів, оскільки ціни на авіаперевезення можуть значно скоротитися у зв'язку із появою більшої кількості перевізників, за рахунок чого збільшиться конкуренція на ринку. Тарифи на внутрішні перевезення зменшаться в кілька разів, а на міжнародні - в 1,5-2 рази. Це відбудеться у зв'язку із збільшенням пропозицій від авіаперевізників і, відповідно, посиленням конкуренції. Окремі статті Угоди присвячені системі недискримінаційного ціноутворення, що також зумовить зменшення тарифів на авіаперевезення. При чому в угоді передбачено застосування правил конкуренції та механізмів контролю над державної допомогою в сфері цивільної авіації відповідно до рамкових угод між Україною та ЄС (наразі Угода про партнерство та співробітництво, у випадку підписання нової угоди – угода про асоціацію). Іншими словами, таке відсилання з тексту даної угоди до більш детальних положень рамкової угоди зумовить до застосування правил конкуренції, що в кінцевому результаті призведе до отримання вигоди споживачам (пасажирів). В підтвердження цьому в Угоді про САП міститься норма щодо недискримінаційного незалежного ціноутворення на засадах добросовісної конкуренції. Система тарифікації та ціноутворення позбавлена будь-яких механізмів нотифікації або фіксації.

- на управління повітряним простором України;

Відповідно до окремого розділу Угоди про регуляторне співробітництво, що включає в себе заходи авіаційної безпеки, участі в управлінні повітряного руху тощо, сторони будуть співробітничати з метою імплементації в Україні відповідної нормативно-правової бази ЄС. Для організації даного процесу передбачається проведення періодичних

консультацій в рамках Спільного комітету щодо ходу адаптації українського законодавства.

Так, протягом першого перехідного періоду передбачається взаємний доступ авіаперевізників із забезпеченням безмежних тарифних прав між сторонами. За рішенням Спільного комітету, за умов виконання вимог першого періоду, в рамках другого перехідного періоду передбачається поступове включення в національне законодавство України норм права ЄС в сфері управління повітряним простором. В рамках другого перехідного періоду передбачається взаємне визнання сертифікатів, виданих відповідними національними органами на підставі рішення Спільного комітету згідно Регламенту 216/2008. Як наслідок Україна отримує статус спостерігача в Комітеті, створеному на підставі Регламенту 2111/2005. Внаслідок повної імплементації другого перехідного періоду передбачається, щоб повітряний простір України повинен бути організований в рамках спільних ліній ЄС.

Рішенням Спільного комітету, який створюється Угодою, відбувається повна імплементація положень Угоди, за результатами якої перевізники з України отримують повний доступ до ринків країн Спільного авіаційного простору ЄС. При чому такий доступ отримують й перевізники Євросоюзу на території України незалежно від пункту призначення відповідного маршруту.

- на систему захисту довкілля у цивільній авіації;

В Угоді визначено, що сторони визнають важливість захисту навколишнього середовища при розробці та здійсненні авіаційної політики. Сторони визнають, що ефективне глобальне, регіональне, національне та / або місцеве управління націлене на мінімізацію впливу цивільної авіації на навколишнє середовище. Зазначається, що сторони визнають важливість спільної роботи, так і в рамках багатосторонніх обговорень, щодо розгляду впливу авіації на довкілля з метою забезпечення того, щоб будь-які пом'якшувальні заходи повністю узгоджувалися з цілями цієї Угоди.

Міститься норма щодо співпраці сторін щодо удосконалення національного законодавства України з метою його відповідності нормам ЄС, які чітко визначені в Додатку I до Угоди.

- на формування в Україні систему комп'ютерного бронювання квитків

У зв'язку з тим, що національне законодавство України поки що не зазначає детального правового регулювання систем комп'ютерного бронювання та резервування квитків, Угода про САП містить положення щодо необхідності імплементації таких положень протягом перехідного періоду, який визначається в додатках. Якщо бути чіткішими, то імплементація положень Регламенту 80/2009 мають бути проведено протягом другого перехідного періоду, рішення по якому буде прийматися Спільним Комітетом. В тексті угоди зазначено, що після повної імплементації та заснування системи комп'ютерного резервування квитків сторони гарантують надання вільного доступу до таких систем на ринках сторін. [20]

Рекомендації щодо приведення законодавства України у відповідність до вимог ЄС у сфері цивільної авіації:

- В авіаційному просторі для України існує ще багато невирішених питань, серед яких ходне із центральних місць можна визначити як нестабільність у виробленні та реалізації державної політики в галузі. В цьому зв'язку в якості рекомендації можна запропонувати розробити та прийняти на законодавчому рівні комплексну програму щодо підготовки до укладання та набуття чинності Угодою про САП між Україною та ЄС, в якій варто висвітлити та узгодити напрями перспективної імплементації вимог права ЄС в сфері цивільної авіації.

- Відсутність чіткого плану лібералізації ринку пасажирських авіаперевезень призводить до неіснування чіткого плану підготовки до інтеграції авіаційних ринків України та ЄС, що може зменшити негативні

наслідки від «відкритого неба» та лібералізації ринку авіаперевезень і для галузі, і для пасажирів.

- Задля зменшення можливих ризиків, які зумовлені високим рівнем конкуренції в умовах існування широкої лібералізації повітряних перевезень, рекомендується узгодити та чітко виокремити політику щодо протекціонізму вітчизняного виробництва авіатехніки. Чинний Повітряний кодекс України, дозволяє експлуатантам аеропортів передавати права на наземне обслуговування в аеропорту юридичним і фізичним особам. Це дасть змогу створити конкуренцію на ринку наземного обслуговування.

- З метою приведення у відповідність національне законодавство до вимог ЄС рекомендовано внести зміни до Повітряного Кодексу України, прийняття нових законодавчих актів, зокрема в сфері удосконалення управління повітряним простором в Україні, запровадження системи комп'ютерного резервування квитків та охорони навколишнього середовища.

- З метою гармонійного процесу лібералізації відповідно до Угоди про САП між Україною та ЄС рекомендовано посилити українську частину Спільного Комітету, створеного на основі угоди, з метою більш чіткого погодження термінів перехідних періодів. Україна потребує перехідного періоду для лібералізації ринку авіаперевезень. Такий період дасть змогу провести реорганізацію, поповнити парк літаків та оптимізувати служби.

Розроблена Транспортна стратегія в авіаційній галузі на період до 2020 визначає пріоритетні напрямки розвитку авіатранспортної галузі у контексті державної підтримки створення і подальшого розвитку умов інтеграції авіатранспортної галузі в систему транс'європейських повітряних мереж, а саме:

- приведення інфраструктури авіаційного транспорту у відповідність із міжнародними вимогами та сприяння концентрації транзитних перевезень пасажирів та вантажів через аеропорти України та створення на базі

Державного міжнародного аеропорту «Бориспіль» провідного вузлового термінального району України;

- впровадження європейських стандартів та вимог у сфері безпеки польотів, зокрема Спільних авіаційних вимог (JAR) та вимог Європейської організації з безпеки аеронавігації, у тому числі Багатосторонньої угоди про сплату маршрутних зборів;

- прийняття та виконання Державної цільової програми безпеки польотів на період до 2020 року відповідно до міжнародних стандартів ІКАО;

- адаптація нормативно-правової бази України до вимог і стандартів ІКАО та Євросоюзу;

- впровадження процедур обслуговування (управління) повітряного руху, передбачених Планом конвергенції та імплементації для України (LCIP) відповідно до Європейського плану конвергенції та імплементації (ECIP) тощо [45].

У 2012 році міністри транспорту країн-членів ЄС ухвалили план зі створення на території ЄС єдиної транспортної системи. План розрахований на строк до 2030 року та враховує модернізацію транспортних мереж країн-членів до 2050 року. В рамках розвитку мереж передбачається облаштування десяти транспортних коридорів.

Створення Єдиного європейського неба проходить помірно. У червні 2013 року ЄК виступила з ініціативою, що отримала назву Єдине європейське небо 2+ (SES 2 +). В рамках оновленої версії проекту особливу увагу пропонується приділити розвитку програми SESAR, створенню функціональних авіаційних блоків (FABs) і посилення співпраці між державами-членами. SES 2+ спрямована на прискорення реформування системи контролю за авіаційним трафіком і розвиток супроводжуваних сервісів (аеронавтики, метеорології, навігації комунікацій і контролю). В рамках SES 2+ пропонується також розмежувати операторів, що здійснюють

контроль за авіаційним трафіком, передавши ці функції Євроконтролю, і національних регуляторів ринку [38].

Для стабільного розвитку авіатранспортної галузі, збільшення обсягів перевезень та частки ринку пропонується реалізація заходів, що зображено на рис. 3.3.



Рис. 3.3. Пропоновані напрямки удосконалення авіатранспортної галузі України з метою підвищення ефективності її функціонування

- Розвиток інноваційної діяльності. В умовах конкурентної боротьби наукові винаходи і новітні технологічні процеси відіграють вирішальну роль в економічному виживанні та розвитку авіакомпаній. Оскільки з кожним роком посилюються вимоги до авіаційних систем, впроваджуються сучасні технології, удосконалюється інформаційне забезпечення.

- Створення сприятливих умов для своєчасного оновлення парку літаків. Нині в Україні в більшості національних авіакомпаній на обліку знаходяться ще радянські повітряні судна, які потребують заміни на більш

сучасні, з високим рівнем паливної ефективності та зменшеними витратами на їх технічне обслуговування.

- Розвиток інфраструктури. Слід привести стан інфраструктури авіаційного транспорту у відповідність до міжнародних стандартів. А саме: розвивати діяльність, пов'язану з наземним обслуговуванням на аеродромах (наприклад, поточне технічне обслуговування і ремонт літальних апаратів у аеропортах); підвищити діяльність аеропортів та інших терміналів; наземним – діяльність служб з гасіння та запобігання пожежам в аеропортах, а також ефективного управління аеропортами та повітряним рухом.

- Забезпечення безпеки польотів. Варто віднести до інтегруючого поняття безпеки авіації й економічну безпеку авіаційних підприємств, що є особливо актуальним для авіакомпаній країн, що розвиваються, в тому числі України, які працюють в умовах жорсткої конкуренції зі світовими лідерами авіаперевезень.

- Покращення послуг бронювання, встановлення знижок і пільг на тарифи квитків. Розвиток системи онлайн-бронювання дасть змогу підвищити ефективність діяльності авіаційних підприємств, полегшити роботу менеджерам із продажу послуг, забезпечить швидкість і зручність при наданні послуг електронного бронювання пасажиром .

- Розвиток інвестиційної діяльності. Вагоме місце посідає пошук інвесторів, які будуть готові вкладати кошти у діяльність авіакомпаній та аеропортів. Інвестори, які вклали свої інвестиції в українські авіакомпанії, зацікавлені в збільшенні вантажо- і пасажиропотоку.

На сьогодні питання розвитку авіатранспортної галузі є досить актуальним. Враховуючи специфіку роботи авіатранспортної галузі і шляхи її розвитку, авіапідприємства повинні своєчасно реагувати на зміни, які вже відбулися в зовнішньому та внутрішньому середовищі, мати здатність йти на ризики, а також бути готовими до змін у майбутньому, щоб залишатися

конкурентоспроможними і утримувати певні позиції на міжнародному ринку авіаційних послуг.

Висновки до розділу 3

На підставі розгляду інтеграції авіа галузі з ЄС варто зупинитися на основних висновках, які можуть стати результатами (як негативних, так і позитивних) для різних учасників ринку повітряних перевезень.

По-перше, для перевізників після укладання Угоди про САП відкривається можливість здійснювати авіаперевезення в усі держави – члени ЄС без обмежень; та можливість конкурування авіакомпаній на європейському просторі. Разом із тим, буде спостерігатися збільшення цінової конкуренції на ринку; збільшення витрат на забезпечення стандартів безпеки; зменшення прибутку авіакомпаній через зниження цін на авіаквитки; зменшення прибутку авіакомпаній через виплату компенсацій; неочікуваний процес у конкурентній боротьбі.

По-друге, для розбудови інфраструктури повітряного транспорту відкриваються можливості стимулювання оновлення та будівництва нових терміналів; що призведе до зростання ролі України як транзитної держави; оновлення регіональних аеропортів та аеродромів, зручних для використання бюджетними чартерними авіарейсами. Разом із тим, аеропорти можуть зіткнутися із такими складнощами як затримка рейсів через обмежену спроможність їх обслуговування; збільшення часу очікування на пункті паспортного контролю; знижений рівень безпеки перевезення багажу.

По-третє, в цілях розбудови авіа будівництва Угода про САП відриває можливості виходу на нові ринки збуту товарів за рахунок сертифікації української продукції в ЄС; необхідність підвищення якості продукції для

поліпшення її конкурентоспроможності. При цьому можуть спостерігатися такі ризики, як збільшення цін на продукцію у зв'язку з вищими виробничими стандартами; висока конкуренція на ринку Європи.

По-четверте, сектор аеронавігаційних послуг явно буде відчувати збільшення прибутку від зборів за використання повітряного простору України. При одночасному надмірному завантаженості у зв'язку зі збільшенням кількості рейсів; неналежному обслуговуванні рейсів над повітряним простором України; та застарілості аеронавігаційного обладнання.

Й насамкінець, для споживачів, для пасажирів укладання Угоди про САП зумовить забезпечення європейських стандартів безпеки польотів; забезпечення європейського рівня обслуговування пасажирів; збільшення кількості рейсів і маршрутів; розширення цінового діапазону послуг авіаперевезень.

ВИСНОВКИ

У магістерській роботі здійснено теоретичне узагальнення, обґрунтування значущості ролі авіаційної галузі, як однієї з ключових галузей системи народного господарства країн Європейського Союзу, в тому числі й України, розглянуто перспективи розвитку та напрями модернізації вітчизняної авіаційної галузі в умовах співробітництва з ЄС. Результати проведеного дослідження дали змогу зробити такі висновки:

1. Авіаційна промисловість сьогоднішнього дня - це велика галузь народного господарства країни. За своєю сутністю галузь повітряного транспорту це глобальна мережа повітряних суден, аеропортів, аеронавігацій постачальників авіаційних послуг. Вона відповідає за підключення до глобальної економіки, забезпечуючи мільйони робочих місць і покращення сучасного стану якості життя.

2. Галузь літакобудування належить до високотехнологічних галузей національної економіки, її розвиток визначає можливість переходу до нового технологічного укладу і відповідно справляє істотний вплив на модернізацію економіки в цілому. Авіаційна галузь займає важливе місце в житті суспільства, будучи задіяною в багатьох сферах життя: перевезенні пасажирів, пошти, вантажів та багажу, виконанні сільськогосподарських робіт, будівництві. Розвиток міжнародних відносин та глобалізація економічних процесів стимулюють розвиток повітряних перевезень, зростання попиту на швидке та зручне транспортне сполучення.

3. Повітряний транспорт є важливим чинником впливу на розвиток світового господарства. В сфері повітряного транспорту досить яскраво демонструється гармонійне поєднання міжнародно-правового та

наднаціонального рівнів правового регулювання. Особливістю правового регулювання авіатранспорту в Євросоюзі є те, що це є природньо міжнародним видом транспортом та поєднується з повітряним простором інших держав. Повітряні послуги у Євросоюзі регулюють Чиказька конвенція та мережа двосторонніх угод між урядами держав-членів ЄС. Приєднання України до Чиказької конвенції про міжнародну цивільну авіацію сприяє розвитку і вдосконаленню бази для національних норм, встановивши принцип визнання державного суверенітету. Державне регулювання авіаційних перевезень здійснюється органами, що встановлюють їх порядок, та реалізують державну політику в сфері авіаційних перевезень. Управління авіаційним сектором України здійснює Державна авіаційна адміністрація України.

4. Розвиток транспортних мереж є одним з найважливіших економічних факторів, що сприяє поглибленню інтеграційних процесів. Перспективними напрямками розвитку транспортних мереж стає зменшення навантаження на автомобільний транспорт, бо він має найбільший негативний вплив на навколишнє середовище, удосконалення транспортних мереж з метою забезпечення безпеки перевезень, вдосконалення транспортної інфраструктури, впровадження інноваційних транспортних систем та ін. Досліджуючи розвиток авіаційної галузі в країнах Європейського Союзу, можна зазначити динамічні темпи зростання показників пасажирообігу авіаційних мереж та вантажних перевезень, особливо за 2014-2015 рр. Діяльність авіакомпаній має значний вплив на розвиток національних та міжнародних авіамереж за рахунок розміщення та підвищення якості інфраструктурних об'єктів. Так, найбільша кількість аеропортів розміщена у таких країнах, як Німеччина, Італія, Іспанія, Франція, Швеція та Великобританія. Конкуренція розвитку авіаційної галузі сприяє злиттю великих фірм різних країн у Західній Європі. Мета такого європейського об'єднання - протистояння продуцентів авіатехніки США

5. Українське літакобудування сьогодні залишається однією з тих високотехнологічних галузей промисловості, яка здатна швидко вплинути на розвиток конкурентоспроможності України, та її окремих регіонів зокрема, адже літакобудівні підприємства розташовані у 15 регіонах України. В той же час, особливістю літакобудування є те, що виробництво літальних апаратів та їх частин здійснюється лише під конкретні замовлення, що при оцінюванні конкурентоспроможності галузі обумовлює ключову роль такого показника, як обсяги виробництва продукції. Проте, аналізуючи динаміку експорту літакобудівної галузі за період 2012-2015 рр. можна зазначити тенденцію до спадання. Фактично це означає, що літакобудування втрачає свої позиції у зовнішній торгівлі України, власне виробництво літаків в Україні практичне зведено до нуля. За останні 13 років було випущено всього 46 літаків.

6. Одним з пріоритетних напрямів державної підтримки співпраці України з ЄС є потенціал транзитного використання повітряного транспортного простору. Співробітництво в галузі організації повітряного руху спрямоване на координацію процесів планування і управління потоками повітряного руху та проведення заходів підвищення пропускної здатності міжнародних повітряних трас держав-учасників майбутнього Спільного авіаційного простору. Крім того, раціональний розвиток повітряного простору і систем організації повітряного руху повинен відбуватися з урахуванням інтеграції в європейську і світову аеронавігаційні системи. Прагнення України стати повноправним членом Європейського Союзу вимагає ефективного, якісно нового розвитку авіатранспортної галузі.

7. Оскільки транспортна галузь є однією з найважливіших в економіці будь-якої держави, від рівня розвитку транспортної системи держави представляє собою один з найважливіших показників соціально-економічної інтеграції у світову економіку, ефективність її роботи – основна вимога для конкурентоспроможності на світовій арені. Розвиток української авіаційної галузі на пряму залежить від інтегрованості у європейський економічний

простір, та світову транспортну систему, що зумовлено як зовнішніми факторами, такими як глобальні кризи, так і внутрішніми – транспортні системи, як розвинутих країн, так і країн, що розвиваються, потребують значних змін відповідно до вимог сучасного розвитку світового господарства. Інтеграція транспортної системи України до єдиної транспортної системи ЄС є одним з ключових напрямів розвитку. З початку реалізації зовнішньої політики добросусідства ЄС, Україна була першою державою, яку відвідали представники Європейської комісії з метою проведення переговорів щодо спільного плану дій.

8. 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. Підписання України з країнами ЄС угоди про Спільний авіаційний простір сприяє розвитку вітчизняної авіагалузі та передбачає об'єднання авіатранспортних ринків нашої країни і ЄС через процес ліберлізації ринків, зняття бар'єрів доступу до цих ринків. Це дозволить більш ефективно організувати перевезення і поліпшити якість надаваних послуг. Угода сприятиме розвитку транзитного потенціалу України і сприятиме інтеграції в європейські авіаструктури, й зміцненню авторитету країни на міжнародній арені.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Atlanta Chamber of Commerce. [Електронний ресурс]. – Режим доступу:<http://www.metroatlantachamber.com/>
2. Aviation: Benefits Beyond Borders – Providing employment, trade links, tourism and support for sustainable development through air travel. [Електронний ресурс] // Air Transport Action Group. – March 2012. – Режим доступу:<https://www.iaa.ie/media/aviationbenefitsbeyondborde.pdf>
3. Aviation: Benefits Beyond Borders 2014 Report. [Електронний ресурс] // Air Transport Action Group, April 2014. – Режим доступу: http://aviationbenefits.org/media/26786/ATAG__AviationBenefits2014_FULL_LowRes.pdf
4. Cassard, Jean-Christophe (2008). Dictionnaire d'histoire de Bretagne (in French). Morlaix: Skol Vreizh. ISBN 978-2-915623-45-1.
5. Chernega O. V. Key features of formation and development of European aviation network = Основні риси формування та розвитку європейської авіаційної мережі / O. V. Chernega, K. M. Dorofeyeva // Актуал. проблеми економіки. - 2015. - № 12. - С. 75-84. - Бібліогр.: 83 назв. - англ.
6. EUROPEAN ORGANISATION FOR THE SAFETY OF AIR NAVIGATION, EUROCONTROL, Guidelines for ATCO Common Core Content, Initial Training Part 3: Rating Training – Module 1: Aerodrome Control Visual Rating (ADV), T14 – Module 1, Edition Number 2.0, 84 Edition Date 10.12.2004, Subject 12: AERODROMES. EUROPEAN AIR TRAFFIC MANAGEMENT.
7. FAA – Financial Services. [Електронний ресурс] // Federal Aviation Administration – Режим доступу: http://www.faa.gov/about/office_org/headquarters_offices/aba/overflight_fees/

8. Geometric Specifications of Airfields Amedeo R. Odoni, Massachusetts Institute of Technology, 1.231J/16.781J/ESD.224J Airport Systems– Fall 2007
9. Germa Bel and Xavier Fageda – Getting There Fast: Globalization, Intercontinental Flights and Location of Headquarters // Journal of Economic Geography (2008) 8 (4) pp. 471-495.
10. ICAO – Secretariat – Legal Affairs and External Relations Bureau – Current lists of parties to multilateral air law treaties. [Електронний ресурс] // International Civil Aviation Organization. – Режим доступу: http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Transit_EN.pdf
11. John V. Sorenson, Airports and Airways; Aerospace Education Personnel National Headquarters, Civil Air Patrol; Third Edition, 1974
12. Low Cost Airlines Graveyard. [Electronic resource] // Access mode :
13. Luppó A. European centralized services of air navigation system = Централізоване обслуговування аеронавігаційної системи в Європі / A. Luppó, G. Argunov, O. Prygara // Вісн. Нац. авіац. ун-ту. - 2014. - 60, № 3. - С. 43-48. - Бібліогр.: 9 назв. - англ.
14. PANS – RAC (Doc 4444) / 501/12 Procedures for Air Navigation Services RULES OF THE AIR and AIR TRAFFIC SERVICES, Twelfth edition – 1985, ICAO.
15. Pavlova S. Analysis of free route airspace and performance based navigation implementation in the European air navigation system = Аналіз упровадження концепцій повітряного простору вільних маршрутів та навігації, заснованої на характеристиках, у європейській аеронавігаційній системі / S. Pavlova, A. Zadorozhnia // Вісн. Нац. авіац. ун-ту. - 2014. - 61, № 4. - С. 28-35. - Бібліогр.: 11 назв. - англ.
16. Paweska M. Transport law and the certification process in European Union = Транспортне право та сертифікаційний процес у Європейському Союзі / M. Paweska, D. Bugayko, M. Grigorak, R. Mendrun // Вісн. Нац. авіац. ун-ту. - 2013. - 57, № 4. - С. 151-154. - Бібліогр.: 153 назв. - англ.

17. The Single European Sky (SES). [Electronic resource] / Skybrary - Access mode : <http://www.eurocontrol.int/dossiers/single-european-sky>
18. Travel & Tourism, Economic Impact 2014, World. – World Travel & Tourism Council. [Електронний ресурс] // The Authority on World Travel & Tourism. – Режим доступу: http://www.wttc.org/site_media/uploads/downloads/world2014.pdf
19. Авиационная отрасль Европы "чрезвычайно привлекательна" – JPMorgan. . - Режим доступу: <http://bizavnews.com/237/5462>
20. Аналіз міжнародної конкурентоспроможності авіаційної галузі України / Дjobулда Ю.П. – Режим доступу: <http://nauka.kushnir.mk.ua/?p=15945>
21. Астапова Г. В. Аналіз розвитку підприємств авіаційної галузі і визначення економічних проблем впровадження інноваційних екологічних заходів [Електронний ресурс] / Г. В. Астапова, О. С. Малета // Сталий розвиток економіки. - 2013. - № 1. - С. 82-86. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/sre_2013_1_19.
22. Боярська З. І. Актуальні проблеми екологічного оподаткування цивільної авіації в контексті правових ініціатив Європейського Союзу [Електронний ресурс] / З. І. Боярська, Н. М. Терещенко // Юридичний вісник. Повітряне і космічне право. - 2014. - № 3. - С. 11-15. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Npnau_2014_3_4
23. Васюткіна Н. В. Управління сталим розвитком підприємств: теоретико-методологічний аспект : монографія / Н. В. Васюткіна ; Нац. авіац. ун-т. - Київ : Ліра-К, 2014. - 334 с.
24. Висоцька Т. Є. Європейська модель охорони здоров'я працівників цивільної авіації [Електронний ресурс] / Т. Є. Висоцька // Інвестиції: практика та досвід. - 2011. - № 21. - С. 142-144. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ipd_2011_21_37
25. Водоласкова К. Ю. Вплив державних закупівель на подальший розвиток авіаційної галузі в Україні в контексті Європейської інтеграції

- [Електронний ресурс] / К. Ю. Водоласкова // Наше право. - 2013. - № 3. - С. 172-176. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nashp_2013_3_32.
26. Водоласкова К. Ю. Вплив державних закупівель на подальший розвиток авіаційної галузі в Україні в контексті Європейської інтеграції [Електронний ресурс] / К. Ю. Водоласкова // Наше право. - 2013. - № 3. - С. 172-176. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nashp_2013_3_32
27. Водоласкова К. Ю. Державні закупівлі як інструмент екологічної безпеки в авіаційній галузі (наземне обслуговування) [Електронний ресурс] / К. Ю. Водоласкова // Юридичний вісник. Повітряне і космічне право. - 2016. - № 2. - С. 13-18. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Npnau_2016_2_4.
28. Голляк Ю. Б. Формування основних напрямів реалізації стратегії розвитку авіаційної галузі України в межах сталого зростання світового авіаринку [Електронний ресурс] / Ю. Б. Голляк // Актуальні проблеми економіки. - 2014. - № 4. - С. 125-130. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ape_2014_4_16.
29. Григоров О.М. Міжнародні та національні стандарти аеропортової діяльності. - [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://journals.iir.kiev.ua/index.php/apmv/article/viewFile/1025/978>
30. Демченко Д. О. Удосконалення механізмів державного регулювання авіаційних перевезень в Україні : автореф. дис. ... канд. наук з держ. упр. : 25.00.02 / Д. О. Демченко ; Акад. муніцип. упр. - Київ, 2014. - 20 с.
31. Дорожня карта єдиного європейського транспортного простіру. Офіційний сайт Законодавства ЄС. [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:EN:PDF>
32. Дорофеева К.М. Участие Украины в международных транспортных коридорах /К.М. Дорофеева // Економічна політика країн ЄС : матер. міжнар. наук.-практ.конф., 1-3 жовт. 2013 р. м. Познань, Польща / М-во освіти і науки України, Донец. нац. ун-т економіки і торгівлі ім. М. Туган-Барановського,

Акад.. готел.менедж. та харчування ; редкол. : Шубін О.О. (голов. ред.) [та ін.]. – Донецьк :[ДонНУЕТ], 2013. – С. 85-87

33. Дорофєєва Х. М. Розвиток європейської авіаційної мережі в умовах глобалізації : автореф. дис. канд. екон. наук : 08.00.02 / Х. М. Дорофєєва ; Маріупол. держ. ун-т. - Маріуполь, 2015. - 22 с.

34. Дорофєєва Х.М. Інтеграція транспортних мереж України до єдиної транспортної мережі ЄС / Х.М. Дорофєєва // Європейська інтеграція. Історія, сьогодення, перспективи: матер. міжнар. наук.-практ. конф. (м. Львів, 30 березня 2015 р). - Київ: Київський економічний науковий центр, 2015. –С.74-76.

35. Дорофєєва Х.М. Стратегія інтеграції авіаційної мережі України до єдиного повітряного простору Європейського Союзу / О.Б. Чернега, Х.М. Дорофєєва // 200 Економіка. Управління. Інновації.: електронне наукове фахове видання Житомирського державного університету імені Івана Франка ДУ. – 2015. - Т. 19, вип. 2/1. – С. 104-108.

36. Дорофєєва Х.М. Теоретичні основи формування транспортних мереж /Х.М. Дорофєєва // Дні науки – 2015: матеріали XI міжнар. наук.-практич.конференції (м. Прага, 27.03.2015-05.04.2015). – Прага: видавничий дім«Education and Science», 2015. – С. 96-97.

37. Европейский Союз: факты и комментарии. (Электронное издание) [Електронний ресурс] // Режим доступу : <http://www.edc-aes.ru/site/ru/union/archive.html>.

38. Єдине небо Європи. - Режим доступу: https://uk.wikipedia.org/wiki/Єдине_небо_Європи

39. Єряшов Є. К. Вплив європейських інтеграційних процесів на формування нормативно-правового регулювання цивільної авіації України [Електронний ресурс] / Є. К. Єряшов // Юридичний вісник. Повітряне і космічне право. - 2013. - № 1. - С. 19-23. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Npnau_2013_1_6

40. Жовтяк Г.А. Теоретико-методичні підходи до визначення поняття «транспортна
41. Заболотній С. В. Правове регулювання іноземних інвестицій в авіаційній галузі (економіко-правові аспекти) [Електронний ресурс] / С. В. Заболотній // Юридичний вісник. Повітряне і космічне право. - 2010. - № 1. - С. 8-11. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Npnau_2010_1_4.
42. Зальна інформація по проекту «Twinning». Офіційний сайт Державної фіскальної служби України [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://stasumy.gov.ua/diyalnist-/mijnarodne-/spivrobotnitstvo-mij-ukrainoju-ta-evrop/texdopomoga/inshi-programi/twinning/>
43. Захарова О.В. Особливості розвитку процесів глобальної інтеграції в транспортному секторі / О.В. Захарова // Вісник МДУ. Серія: Економіка. – 2013.– Вип. 5. – С.100-106. Офіційний сайт: The Federal Geographic Data Committee [Електронний ресурс] // Режим доступу : <https://fgdc.gov/>
44. Згуровський М.З. Гоекономічні сценарії розвитку і Україна / М.З. Згуровський, Ю.М. Пахомов, І.К. Бистряков, Е.Г. Кочетов ; Наук. ред. А.С. Філіпенко. – Київ: Академія, 2010. – 326 с.
45. Зимовец А.В. Международные транспортные операции: Классификация авиаперевозчиков
Таганрог: Издательство ТИУиЭ, 2008. Оглавление Лекция 6. 6.1. Особенности организации воздушных перевозок 6.1.2. Классификация авиаперевозчиков На сегодняшний день, система мирового воздушного транспорта насчитывает около 600 авиатранспортных компаний. По http://www.aup.ru/books/m207/6_1_2.htm
46. Зуєва В. О. Правове регулювання авіації загального призначення в Україні: сучасні проблеми та перспективи розвитку [Електронний ресурс] / В. О. Зуєва, В. Б. Череватюк // Юридичний вісник. Повітряне і космічне право. - 2014. - № 4. - С. 11-16 . - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Npnau_2014_4_4.

47. Іваницька О. М. Сучасний стан авіаційної галузі та проблеми державного регулювання розвитку авіалізингу в Україні [Електронний ресурс] / О. М. Іваницька, А. Г. Гадіяк. // Теорія та практика державного управління і місцевого самоврядування. - 2013. - № 1. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Ttpdu_2013_1_8.
48. Калиновський А. О. Тенденції та стратегії розвитку авіаційної галузі України / А. О. Калиновський, Н. І. Горбаль, Н. Л. Калиновська // Бізнес Інформ. - 2016. - № 8. - С. 88-94.
49. Кизим М. О. Можливості і загрози від членства України в СОТ у зовнішній торгівлі продукцією високотехнологічних галузей в умовах співпраці з країнами ЄС і Митного союзу ЄврАзЕС [Електронний ресурс] / М. О. Кизим, І. Ю. Матюшенко, В. Є. Хаустова, О. В. Козирева, Д. М. Костенко, Ю. М. Моїсеєнко, І. Ю. Бунтов // Проблеми економіки. - 2014. - № 1. - С. 6-25. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Pecon_2014_1_2.
50. Кирик О. А. Економічний механізм інноваційної діяльності авіакомпаній : автореф. дис. канд. екон. наук : 08.00.04 / О. А. Кирик ; Нац. авіац. ун-т. - Київ, 2015. - 22 с.
51. Коваленко О. В. Ефективність маркетинго-іноваційного мультистратегічного напрямку реалізації національного авіабренду авіаційної галузі України [Електронний ресурс] / О. В. Коваленко // Збірник наукових праць Таврійського державного агротехнологічного університету (економічні науки). - 2014. - № 4. - С. 54-63. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/znptdau_2014_4_11.
52. Коваленко О. В. Синергетична збалансованість умов реалізації маркетингової стратегії інноваційного розвитку авіаційної галузі України [Електронний ресурс] / О. В. Коваленко // Науковий вісник Полтавського університету економіки і торгівлі. Сер. : Економічні науки. - 2014. - № 4. - С. 163-170. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvpushk_2014_4_26.
53. Коваленко О. В. Формування системи макроекономічного регулювання маркетинго-іноваційного розвитку авіаційної галузі в межах національного

господарства [Електронний ресурс] / О. В. Коваленко // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер. : Економіка і управління. - 2013. - Вип. 25. - С. 162-168. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Znpdetut_eiu_2013_25_24.

54. Командровська В. Є. Проблеми і перспективи розвитку авіатранспортної галузі України [Електронний ресурс] / В. Є. Командровська, М. В. Колесник, І. І. Любезна // Збірник наукових праць Черкаського державного технологічного університету. Серія : Економічні науки. - 2015. - Вип. 40(3). - С. 93-101. - Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Znpchdtu_2015_40\(3\)__16](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Znpchdtu_2015_40(3)__16).

55. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року. Офіційний сайт Міністерства транспорту і зв'язку України [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://mintrans.gov.ua/mintrans/control/uk/publish/articl>.

56. Корчак Н. М. Тенденція розвитку вітчизняного ринку авіаперевезень в контексті підготовки України до вступу в Єдине європейське небо [Електронний ресурс] / Н. М. Корчак, О. А. Капустинський // Юридичний вісник. Повітряне і космічне право. - 2011. - № 4. - С. 11-15. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Npnau_2011_4_4.

57. Крапко О. М. Досвід проведення реструктуризації авіаційної галузі [Електронний ресурс] / О. М. Крапко, Г. О. Скуз // Економіка та держава. - 2012. - № 2. - С. 93-94. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecde_2012_2_27.

58. Латишева О. В. Інструменти еколого - економічного регулювання авіаційної галузі [Електронний ресурс] / О. В. Латишева // Економічний форум. - 2014. - № 3. - С. 22-25. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecfor_2014_3_6.

59. Легенький Г. М. Міжнародні організації, конвенції та багатосторонні угоди в галузі транспорту : навч. посіб. Т. 2. Авіаційний транспорт / Г. М.

- Легенький, В. П. Мироненко, О. В. Мельник, А. М. Новікова, О. В. Пісчана, В. М. Коськовецький; Держ. автотранспорт. НДПП. - К., 2009. - 200 с. - укр.
60. Марінцева К. В. Наукові основи та методи забезпечення ефективного функціонування авіатранспортних систем : монографія / К. В. Марінцева ; Нац. авіац. ун-т. - Київ, 2014. - 503 с.
61. МАТЕРІАЛИ Всеукраїнської конференції молодих учених і студентів "Аеро-2013. Повітряне і космічне право" 22 листопада 2013 року Київ 2013. - Режим доступу:<http://readera.org/other/suchasnyi-stan-ta-tendentsiye-rozvyetku-aviatransportnoye-haluzi-ukrayenye-10185217.html>
62. Милян О.С. Відповідність національних аспектів регулювання в системі цивільної авіації до європейських стандартів в розрізі укладення Угоди про спільний авіаційний простір. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.rusnauka.com/8_NMIV_2013/Economics/2_131591.doc.htm
63. 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/>
https://docviewer.yandex.ua/?url=http://www.nbu.gov.ua/old_jrn/Soc_Gum/ppei/2010_25/anchuk.pdf&name=anchuk.pdf&lang=uk&c=58998eef71be&page=5
64. Мних О. Б. Фундаментальні зміни на європейському конкурентному ринку авіапослуг і необхідність упровадження якісних змін у діяльності українських авіакомпаній у контексті інтеграції України у спільний авіаційний простір [Електронний ресурс] / О. Б. Мних // Вісник Національного університету "Львівська політехніка". Логістика. - 2014. - № 811. - С. 233-240. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/VNULPL_2014_811_37
65. Новини співпраці з ЄС. Бюлетень Представництва Європейського Союзу в Україні [Електронний ресурс] / вип. № 52 21.05.2010. – Режим доступу :

http://eeas.europa.eu/delegations/ukraine/documents/eucooperationnews/52_eucooperationnews_uk.pdf.

66. Основи авиационной техники и оборудование аэропортов: Учебник для вузов / В. И. Блохин, Е. А. Баканов, В. Т. Богатырь и др. - К.: КМУГА, 1997. - 260 с.
67. Офіційний портал Державної авіаційної служби України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.avia.gov.ua
69. Офіційний сайт : European Airlines [Електронний ресурс] // Режим доступу : <http://www.europeanairlines.no>.
70. Офіційний сайт : European Aviation Safety Agency [Електронний ресурс] // Режим доступу : <http://easa.europa.eu>.
71. Офіційний сайт : Київ Бориспіль міжнародний аеропорт [Електронний ресурс] //Режим доступу : <http://kbp.aero/ru/about/airport/>
72. Офіційний сайт : International Air Transport Association [Електронний ресурс] // <http://www.iata.org/about/Pages/index.aspx>.
73. Офіційний сайт : International Civil Aviation Organization [Електронний ресурс] <http://www.icao.int/Pages/default.aspx>
74. Офіційний сайт : The United Nations Economic Commission for Europe [Електронний ресурс] // Режим доступу : <http://www.unecsc.org>.
75. Офіційний сайт : World Aero Data [Електронний ресурс] // Режим доступу : <http://worldaerodata.com>.
76. Офіційний сайт : World Bank [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://www.worldbank.org>
77. Офіційний сайт : Авіалінія «Антонова» [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://www.antonov.com>.
78. Офіційний сайт Державної служби статистики України. [Електронний ресурс] //Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
79. Офіційний сайт Державної служби статистики України. [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20.10.2010 р. № 2174-р Про схвалення Транспортної

стратегії України на період до 2020 року [Електронний ресурс] // Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-p>.

80. План розвитку єдиного європейського простору – на шляху доконкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи. Біла книга– Транспорт. [Електронний ресурс] // Режим доступу : http://www.transportukraine.eu/sites/default/files/white_book_transport_2050_ukr_0.pdf.

81. Прогресу в переговорах про відкрите небо між Україною та ЄС немає ipress.ua. 27.09.2012 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ipress.ua/news/progresu_v_peregovorah_pro_vidkryte_nebo_mizh_ukrainoy_u_ta_ues_nemaie_8671.html

82. Проект «Підтримка інтеграції України у транс'європейську транспортну мережу ТСМ-Т» [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://cstei.lviv.ua/ua/item/432>.

83. Радченко М. В. Повітряний кодекс як правова основа діяльності авіаційної галузі [Електронний ресурс] / М. В. Радченко // Вісник Запорізького національного університету. Юридичні науки. - 2014. - № 4(1). - С. 210-217. - Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vznu_Jur_2014_4\(1\)_29](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vznu_Jur_2014_4(1)_29).

84. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20.10.2010 р. № 2174-р Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року [Електронний ресурс] // Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-p>.

85. Слипченко А. В. Программа «Единое европейское небо» как фактор углубления сотрудничества между Украиной и Европейским Союзом / А. В. Слипченко //

86. Статистичний збірник «Діяльність суб'єктів господарювання» за 2015 рік. — Державна служба статистики України, 2016. — 447 с.

87. Указ Президента України від 19 жовтня 2007 року № 981 «Про делегацію України для участі у переговорах з Європейським Союзом щодо

укладення Угоди між Україною та Європейським Союзом про Спільний авіаційний простір» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.president.gov.ua/documents/9812007-6516>

88. Україна парафувала з ЄС Угоду про Спільний авіаційний простір, - О. Вілкул Урядовий портал. 28.11.2013. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.kmu.gov.ua/control/publish/article?art_id=246883289

89. Харченко В. П. Принципи організації повітряного простору : навч. посіб. / В. П. Харченко, О. Є. Луппо, В. П. Колотуша; Нац. авіац. ун-т. - К., 2006. - 124 с. - Бібліогр.: с. 122. - укр.

90. Чернега О. Б. Стратегія інтеграції авіаційної мережі України до єдиного повітряного простору Європейського Союзу [Електронний ресурс] / О. Б. Чернега, Х. М. Дорофєєва. // Економіка. Управління. Інновації. - 2015. - № 1. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/eui_2015_1_41

91. Швець Л. І. Актуальні проблеми розвитку сучасної авіаційної галузі як складової системи сервісного обслуговування [Електронний ресурс] / Л. І. Швець // Вісник Донецького університету економіки та права. - 2013. - № 2. - С. 27-31. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/vduetp_2013_2_7.

92. Штангрет А. М. Теоретико-методичні засади побудови системи моніторингу економічної безпеки підприємств авіаційної галузі [Електронний ресурс] / А. М. Штангрет // Науковий вісник НЛТУ України. - 2013. - Вип. 23.12. - С. 206-211. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/nvnltu_2013_23.

93. Юрченко М. В. Повітряний кодекс України як правова основа діяльності авіаційної галузі [Електронний ресурс] / М. В. Юрченко // Актуальні проблеми держави і права. - 2013. - Вип. 70. - С. 216-223. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/apdp_2013_70_35.

94. Яковлева А. В. Аналіз європейської практики у сфері сертифікації авіаційного палива [Електронний ресурс] / А. В. Яковлева, К. ,Олейда, С. В. Бойченко, О. О. Вовк // Вісник Національного транспортного університету. -

2014. - № 30(1). - С. 399-409. - Режим доступу:
[http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vntu_2014_30\(1\)__51](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vntu_2014_30(1)__51)

95. Яцківський Л. Ю. Загальний курс транспорту : навч. посіб. Кн. 2 / Л. Ю. Яцківський, Д. В. Зеркалов; Нац. транспорт. ун-т. - К. : Арістей, 2007. - 503 с. - Библиогр.: 31 назв. - укр.