

III. ПРОБЛЕМИ РЕГІОНАЛЬНОГО РОЗВИТКУ

УДК 656.7

Зима О.Г., Кавун С.В., Підгайна В.О.

НАЦІОНАЛЬНИЙ РИНОК АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УМОВАХ ПРОЦЕСУ ІНТЕГРАЦІЇ ДО СПІЛЬНОГО АВІАЦІЙНОГО ПРОСТОРУ

Для України окреслений стратегічний план розвитку у рамках спільної діяльності з ЄС. Маючи потужний потенціал, вигідне географічне положення в Україні існують чималі проблеми, що потребують нагального вирішення. Першочергових реформ потребує інфраструктура транспортного забезпечення, що є основним елементом сполучення між державами.

Для Украины определен стратегический план развития в рамках совместной деятельности с ЕС. Имея мощный потенциал, выгодное географическое положение, в Украине существует ряд проблем, которые требуют неотложного решения. В первоочередной реформе нуждается инфраструктура транспортного обеспечения, которая является основным элементом, соединяющим государства.

Strategic development project within joint work with European Union was defined for Ukraine. In spite of availability of powerful potential, beneficial geographical location Ukraine has a lot of problems which are necessary to solve. At first the transport infrastructure has to be reformed as one of the main communications links with the rest of counties.

Ключові слова: ринок авіаційних перевезень, політика «відкритого неба», авіаційний сектор економіки, статистика авіаційних перевезень.

Вступ. На сьогоднішній день Європейська авіаційно-транспортна система відіграє важливу роль у становленні взаємовідносин між державами у сфері економічного співробітництва. Розглядаючи перспективні напрямки діяльності України та чіткий курс держави до вступу у зону вільної торгівлі з ЄС, нагальною є потреба у приєднанні країни до Угоди про Спільний авіаційний простір. Разом з великими перспективами розвитку для внутрішнього ринку авіаційних послуг існують певні проблеми, що обґрунтовують актуальність даної статті.

Вивченням даної проблеми займаються провідні спеціалісти аналітично-дорадчого центру Блакитної стрічки (проект, що фінансується ЄС та співфінансується ПРООН, поєднує досвід штатних співробітників з досвідом провідних національних та міжнародних експертів та аналітичних центрів), Міжнародного центру перспективних досліджень, експерти Європейської Комісії та ін.

Об'єктом дослідження даної роботи є впровадження Угоди про Спільний авіаційний простір в Україні, предметом – українські авіалінії як основа процесу реформації.

Метою роботи є дослідження процесу входження України до Спільного авіаційного простору та обґрунтування можливих наслідків цього процесу для українських авіакомпаній.

Для вирішення мети авторами поставлені наступні задачі:

- ✓ дослідити основні положення Угоди про Спільний авіаційний простір;
- ✓ окреслити вимоги для України стосовно перспективи приєднання у рамках Угоди;
- ✓ охарактеризувати сучасний стан, проблеми та перспективи розвитку українських авіаліній;
- ✓ визначити основні загрози для українських авіакомпаній у наслідок приєднання України до Спільного авіаційного простору.

Функціонування Спільного авіаційного простору (САП) позитивно розглядається з боку Європейського Союзу (ЄС), адже його діяльність забезпечує більш інтенсивний розвиток європейського сектору авіації та збільшення кількості пасажирів, що можуть літати без обмежень. Усередині САП можуть здійснюватися польоти у будь-яку країну без жодних обмежень на вибір маршруту, частоту польотів та кількість авіакомпаній, при цьому жодна країна, яка взяла участь у процесі спільного авіаційного простору, вже не може діяти окремо, переслідуючи свої інтереси в авіаційній політиці, а є суб'єктом спільного інтересу ЄС [1].

ЄС виходить з позицій, що він відіграє найголовнішу роль на ринку Європи, тому що здатний протистояти викликам глобалізації та забезпечувати швидкий розвиток галузі. У якості засобу, що дозволяє це зробити, розглядаються саме регуляторні правила, сформовані в рамках ЄС. Тому країни Європейського Союзу прагнуть поширити свій досвід і на сусідні країни, «відкриваючи» їхнє та своє небо [1].

Відповідно до вимог базових з цивільної авіації країною, що прагне інтеграції, має бути законодавчо гармонізоване та приведене у відповідність до європейських стандартів наступне [2]:

- ✓ спільні європейські правила цивільної авіації: гармонізація правил та процедур у цивільній авіації, ліцензування авіаперевізників, ліцензії у сфері цивільної авіації;
- ✓ управління рухом: ліцензії авіадиспетчерів, спільні заходи щодо розвитку системи нового покоління управління європейським повітряним рухом (SESAR), нормативна база для створення єдиного європейського неба;
- ✓ безпека повітряних польотів;
- ✓ стандарти техніки безпеки та експлуатації: повідомлення про інциденти у цивільній авіації;
- ✓ авіаційна техніка безпеки: повітряні судна третіх країн, які використовують аеропорти ЄС, аварії та інциденти у цивільній авіації, інформування пасажирів про особливості перевізника і чорний список компаній високого ризику.

Чорний список авіаційних перевізників, що не допускаються до виконання польотів до країн ЄС формується та постійно оновлюється. Він не є вичерпним та вирішальним тому, що авіаційна влада країн-членів здійснює вибіркову перевірку лише літаків та авіакомпаній, які здійснюють рейси в аеропорти країн-членів. В разі, якщо авіакомпанія

потрапляє в цей список, вона має зробити все для того, щоб довести свою відповідність європейським вимогам з безпеки та бути вилученою з цього переліку. Це також є справою країни, оскільки автоматично це судження розповсюджується на інші авіакомпанії цієї країни та суттєво впливає на міжнародну репутацію країни. Станом на 09.09.2010 р. було заборонено 286 авіалініям здійснювати діяльність в рамках ЄС. Найбільшу частку займає Республіка Казахстан, 21 % авіаліній якої потрапив до цього переліку, Республіка Філіппіни складає 16,1 %, Республіка Індонезія – 15,7 %, Демократична Республіка Конго – 11,5 %, Республіка Киргизія – 6,6 %, Республіка Ангола – 6,3 %. До чорного списку 2010 року включено українську авіакомпанію середземноморські авіалінії (Ukrainian Mediterranean Airlines) як авіалінії, яким висунуто певні обмеження щодо здійснення перевезень [3].

Базовими передумовами укладення Угоди про Спільний авіаційний простір з ЄС для України передбачаються:

- ✓ функціонування зони вільної торгівлі з ЄС, що є частиною договору між Україною та ЄС про асоціацію;
- ✓ участь України в Європейському агентстві з безпеки польотів (EASA), позитивними наслідками співпраці з якою є досягнення критеріїв взаємного визнання авіаційних технічних сертифікатів та вимог; зміни у комплексній системі регулювання та контролю за галуззю, включаючи безпеку польотів; можливість використання ресурсів ЄС (EASA) для вирішення внутрішніх питань у рамках відповідних інструментів допомоги, включаючи бюджетну підтримку з боку ЄС.
- ✓ досягнення Україною критеріїв Спільного авіаційного простору у сфері безпеки польотів [2].

Для допомоги Державній авіаційній адміністрації щодо переходу до EASA та впровадження нових стандартів безпеки, Європейським Союзом було ініційовано та впроваджено проект технічної допомоги з боку ЄС TWINNING «Гармонізація законодавства та стандартів України з законодавством ЄС у сфері цивільної авіації» [2].

Загалом, українська авіаційна транспортна система знаходиться на шляху інтеграції до загальноєвропейської. З лютого 2007 р. триває переговорний процес щодо укладення нового базового договору між Україною та ЄС про асоціацію, включаючи Угоду про зону вільної торгівлі між Україною та ЄС. Паралельно з цим у грудні 2007 р. розпочався переговорний процес щодо укладення Угоди між Україною та ЄС про Спільний авіаційний простір, що передбачає об'єднання авіатранспортних ринків України та ЄС. Це сприятиме розвитку ринку авіаперевезень та покращенню якості послуг, розвитку транзитного потенціалу України, інтегрування України до Європейських авіаційних структур та зміцненню авторитету України на політичній арені [2].

На сьогоднішній день на ринку регулярних міжнародних пасажирських перевезень за 121 маршрутом, що здійснюються з України до 45 країн світу виконують 10 з 29 вітчизняних авіакомпаній. За I півріччя

2010 року було розширено мережу міжнародних напрямків зі столиці України та регіонів. Українськими авіаперевізниками розпочато експлуатацію 15 нових міжнародних ліній, значна частина яких припадає на авіаперевезення у напрямку ЄС. Так, авіакомпанія «Аеросвіт» відкрила регулярні рейси до Риги (з Борисполю та Одеси), Кишинєва та Бухаресту (з Борисполю), до російських міст Санкт-Петербург (з Донецька та Одеси) та Калінінграда (з Одеси та Сімферополя). Авіакомпанією також збільшено частоту польотів до Нью-Йорку, Алма-Ати та Астани, німецьких міст Дюссельдорф та Гамбург. Авіакомпанією «Міжнародні авіалінії України» (МАУ) з Борисполю налагоджено пряме сполучення, окрім Дубровніка та Пули, зі ще одним курортним містом Хорватії-Спліт, а також започатковано виконання рейсу Донецьк-Дубровнік. Відкриття цих рейсів обумовлене зростаючими потребами українських громадян у прямих перельотах до узбережжя Адріатичного моря. Крім того, з цього року авіакомпанією «МАУ» виконуються прямі регулярні рейси Донецьк – Рим, Бориспіль-Женева, авіакомпанія «WizzAir Україна» започаткувала виконання рейсів до німецького міста Любек, а авіакомпанія «Windrose» до Нижнєвартовька [4].

В той же час має місце розширення діяльності на українському ринку іноземних авіакомпаній. Протягом I півріччя 2010 р. започаткували виконання регулярних польотів до столиці України авіакомпанії «Air Malta», «Air Moldova», «Tajik Airlines». Загалом до України виконували регулярні польоти 47 іноземних авіакомпаній з 33 країн світу за 80 маршрутами. На даний час найбільші обсяги пасажирських перевезень здійснюються між Україною та Росією, Німеччиною, Чехією, Великобританією, Угорщиною, Австрією, Ізраїлем, США, Туреччиною, Францією, Бельгією, Польщею, Італією. Частка українських авіакомпаній у загальних обсягах перевезень на міжнародних регулярних лініях поступово зростає та на сьогодні становить 47,5 % [4].

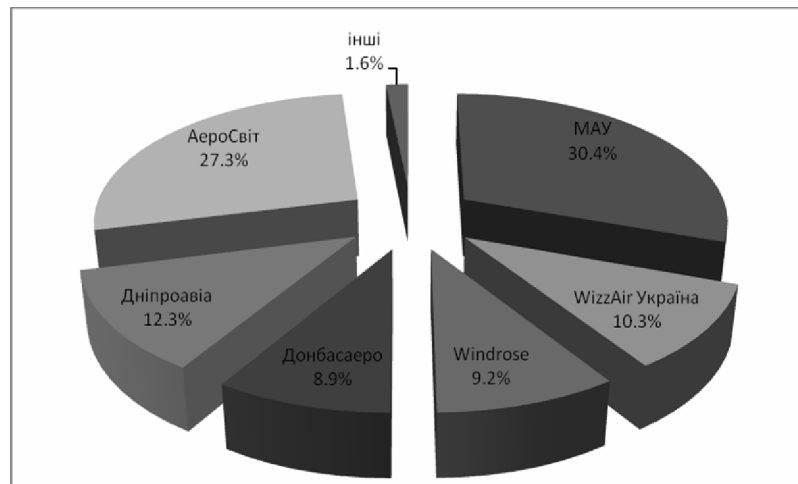


Рис.1. Часта українських авіакомпаній у загальному об'ємі загальнодержавних обсягів перевезень, [5].

За обсягами пасажирських перевезень у 2010 р. вітчизняний рейтинг продовжують очолювати авіакомпанії «МАУ», «Аеросвіт», «Дніпроавіа», «Донбасаеро», «Windrose» та «WizzAir Україна», які виконують 91 % загальнодержавних обсягів перевезень (рис.1).

Найбільшим авіапарком володіє авіакомпанія «Дніпроавіа», що представлена 17 літаками Embraer ERJ – 145 та трьома Boeing – 737, при цьому у 2009 р. кількість пасажирів, що була обслугована цією компанією склала 0,6 млн чол. Друге місце за кількістю літаків посідає «АероСвіт», що має у володінні три літаки марки Boeing 737-300ER, 13 - Boeing 737, 2 – Ан-148, одним літаком марки АН-158. «МАУ» має у своєму розпорядженні 18 літаків марки Boeing-737 (рис.2)[5].

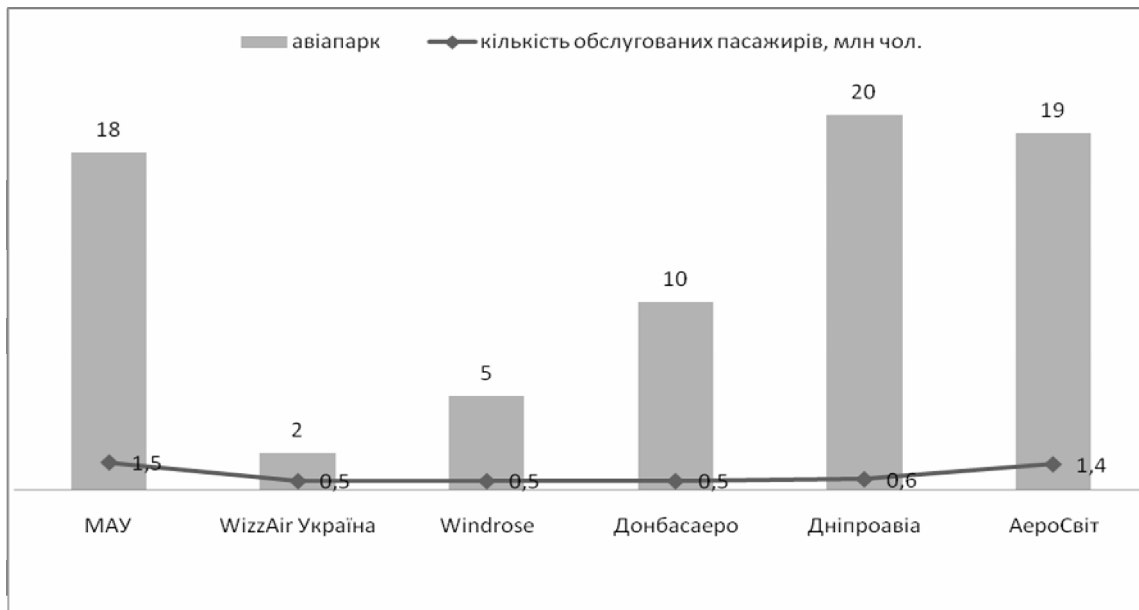


Рис.2. Авіаційний парк провідних авіакомпаній України та кількість обслугованих пасажирів у 2009 р.

На внутрішньому ринку пасажирських авіаперевезень поки що не досягнуто минулорічного рівня, проте слід підкреслити, що вже в травні-червні спостерігалось покращення ситуації. За статистичними даними, за I півріччя 2010 р. послугами вітчизняних перевізників скористалось 407,6 тис. пасажирів проти 459,3 тис. пасажирів рік тому, з них 92 % перевезено регулярними рейсами. Авіакомпанією «Дніпроавіа» започатковано виконання нових рейсів Бориспіль – Севастополь (Бельбек) та Дніпропетровськ – Севастополь (Бельбек). Авіакомпанія «Хорс» розпочала виконання регулярних рейсів до Сімферополя зі столичного аеропорту «Київ» (Жуляни). Авіакомпанією «МАУ» розпочато виконання польотів з Борисполю до Донецьку поряд з авіакомпанією «Донбасаеро», а також вперше відкрито пряме повітряне сполучення між Донецьком та Львовом. На сьогодні серед 7 українських авіакомпаній, які здійснюють регулярні рейси за 14 маршрутами до 14 міст України, найбільші обсяги припадають на авіакомпанії «Дніпроавіа», «Донбасаеро», «МАУ» [4].

Таким чином, Україна, окрім ємного ринку, має розгалужену інфраструктуру аеропортів та власну базу для літакобудування. Також, позиція країни відносно забезпечення на найвищому рівні безпеки пасажирів та якості обслуговування, збільшення інтенсивності польотів на діючих маршрутах та вихід на нові напрямки, намагання досягти показників провідних світових авіакомпаній по пунктуальності та регулярності виконання рейсів та покращення їх стиковки, розширення співпраці авіаперевізників на засадах «код-шерінг», «інтерлайн», що є пріоритетними принципами в стратегії розвитку провідних авіакомпаній дозволяє Україні стати рівним партнером ЄС [4]. Але той факт, що її регуляторні норми у сфері авіації давно не відповідають вимогам часу, не забезпечують адекватну безпеку польотів, а інфраструктура аеропортів і парк літаків дуже зношені, унеможлиблюється прискорення даного процесу.

З політичної точки зору підписання Угоди про Спільний авіаційний простір сприятиме поглибленню відносин з Євросоюзом у авіаційному секторі економіки на засадах, коли Україна отримує права і обов'язки держави-члена ЄС у сфері цивільної авіації. Це спростить процедури для українських авіакомпаній та стимулюватиме попит на повітряні перевезення, покращить інвестиційний клімат України [2]. Але, у наслідок підписання Угоди про Спільний авіаційний простір для українських авіакомпаній може виникнути ряд проблем, основними з яких є:

1. Поява на українському ринку нових авіакомпаній, в тому числі іноземних, які використовують більш сучасні та комфортні літаки, а також збільшення кількості рейсів.

Цей факт обумовлюється тим, що Угода передбачає скасування кількісних обмежень та надання вільного доступу до ринку повітряних перевезень як з боку ЄС, так і з боку України. Однак, можна виділити і позитивні зрушення. Насамперед, це створить конкуренцію на ринку, що дасть змогу українським аеропортам максимально чи більш ефективно використати свій потенціал, окрім цього призведе до зниження ціни авіаперевезень та підвищенню рівня безпеки, внаслідок чого пасажирів матимуть більше можливостей для повного, якісного та своєчасного задоволення своїх потреб в авіаперевезеннях [2].

2. Значні витрати аеропортів на реконструкцію пасажирських терміналів, злітно-посадкових смуг, перонів, місць стоянок згідно з міжнародними стандартами. Це є невід'ємною частиною вимог угоди щодо стандартів безпеки та якості [2].

3. Збільшення бази витрат, модернізації обладнання для забезпечення нормальної роботи та високого рівня безпеки у наслідок збільшення обсягів надання послуг з аеронавігаційного обслуговування повітряних суден у повітряному просторі України. З точки зору пасажирів, та ураховуючи візові обмеження для громадян України, попит з української сторони на перевезення всередині ЄС не зможе зрости швидко і дозволити

вітчизняним авіакомпаніям ефективно заповнити додаткові провізні ємності [2].

4. Низький рівень забезпеченості сучасними та економічно ефективними літаками. Навіть провідні авіакомпанії України мають неконкурентний авіапарк у порівнянні з новим європейських авіакомпаній. Як результат, українським авіакомпаніям доведеться понести значні витрати, адже більшість європейських авіаперевізників мають регіональні літаки (тобто невеликої ємності), які відсутні у авіакомпаній України. Тому європейські авіакомпанії зможуть більш ефективно регулювати провізну ємність (частоти та кількість крісел) і вже наперед мають кращі позиції для конкуренції [2].

5. Монополія в наземному обслуговуванні та постачанні палива. Цей факт знижує конкурентоспроможність українських авіакомпаній, які не мають альтернативи обирати постачальників послуг і здійснювати власне наземне обслуговування на відміну від європейських компаній.

Сьогодні Україною здійснюється ціла низка заходів з відновлення своєї репутації як авіаційної держави та поліпшення національних стандартів. Зокрема, було розроблено проект національної програми з удосконалення авіаційної безпеки на 2009–2015 роки [2].

Узагальненими вимогами українських авіакомпаній для досягнення рівних умов конкуренції українським авіакомпаніям є гарантовані, принаймні у рамках Угоди про Спільний авіаційний простір, еквівалентні можливості щодо:

- ✓ отримання ними слотів (часових інтервалів для виконання зльоту-посадки) у європейських аеропортах на рівних умовах з компаніями ЄС;
- ✓ дерегуляція забезпечення паливом в аеропортах;
- ✓ відміна податку на додану вартість для українських авіакомпаній в умовах вільного доступу на внутрішні маршрути міжнародних авіакомпаній [2].

Для провадження повної інтеграції авіаційної транспортної системи України до Європейської, необхідно:

- ✓ укласти Угоду між Україною та ЄС про Спільний авіаційний простір;
- ✓ стати учасником програми організації повітряного руху в єдиному європейському повітряному просторі (SESAR);
- ✓ адаптувати європейське законодавство щодо економічного регулювання: доступу до ринку перевезень, ліцензування перевізників, прав пасажирів та осіб з обмеженими можливостями тощо;
- ✓ упровадити європейські стандарти та вимоги у сфері безпеки польотів, зокрема Спільних авіаційних вимог (JAR) та вимог Європейської організації з безпеки аеронавігації, в тому числі Багатосторонньої угоди про сплату маршрутних зборів;
- ✓ поглибити участь України у загальноєвропейських авіаційних організаціях: Європейській конференції цивільної авіації (ЄКЦА), Європейській організації з безпеки аеронавігації (Євроконтролю), Європейському агентстві з безпеки польотів [2].

Без досягнення цих цілей Україна не отримає задекларованих переваг «відкритого неба», таких як більш прозора конкуренція на ринку (що означає нижчі тарифи на перевезення за вищої якості послуг), вищі стандарти безпеки, розвиток регіональних аеропортів, зростання замовлень на виробництво вітчизняних літаків. Натомість вітчизняні компанії можуть опинитися в новому регуляторному та бізнесовому середовищі, у якому швидко програтимуть конкурентну боротьбу із європейськими компаніями, хоча споживачі, як українські, так і європейські повинні виграти за будь-якого сценарію [1].

Висновок. Таким чином, у даній роботі авторами був досліджений процес входження України до Спільного авіаційного простору та обґрунтуванні можливі наслідки цього процесу для українських авіакомпаній. Як результат, відкриття неба для європейських авіакомпаній має, з одного боку, негативні наслідки для національних перевізників, що мають значно вищі показники з безпеки польотів, технічного стану літаків, якості обслуговування, але, з іншого боку, підвищення конкуренції на ринку призведе до значних зрушень на внутрішньому ринку, адже без рішучих дій український ринок авіаперевізників не матиме перспектив у майбутньому.

1. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу [Електронний ресурс] / Т. Сирийчик, А. Фургальські, Х. Клімкевич, М. Камола, Т. Дяченко, М. Пугачов, О. Філіпенко. За ред. Марчіна Свенціцькі. – Київ: Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки. – 2010. – 102 с. – Режим доступу :

<http://brc.undp.org.ua/ua/publications/books>

2. Європейська інтеграція згори. Наслідки приєднання України до Спільного авіаційного простору з ЄС [Електронний ресурс] / К. Заребмо // Європейські акценти. – 2010. □ № 6. – Режим доступу: <http://www.icps.com.ua>.

3. Офіційний сайт Європейської Комісії. – Режим доступу : [http:// eu.europa.eu //](http://eu.europa.eu//).

4. Офіційний сайт Державної авіаційної адміністрації. – Режим доступу :

[http:// www.ukraviatrans.gov.ua/news/](http://www.ukraviatrans.gov.ua/news/)

5. Бироваш М. Размах крыльев / М. Бироваш // Кореспондент. – 2010. - №38. – С.30-32.

УДК 911.3:314.18:331.5

Логвин М.М.

ДЕМОГРАФІЧНІ ПРОЦЕСИ ЯК ВІДОБРАЖЕННЯ ДУХОВНО-МОРАЛЬНОГО СТАНУ НАСЕЛЕННЯ

В статті розглядається аналіз причин смертності населення в Україні. Наголошується на ролі духовних та морально-емоційних чинників у демографічних процесах, зокрема, смертності та захворюваності населення. Підкреслюється взаємозв'язок духовних негараздів: вбивств, самогубств, злочинності та демографічних процесів.

In the article the analysis of reasons of death rate of population is examined in Ukraine. Marked on the role of spiritual and morally emotional factors in demographic processes, in particular, to the death rate and morbidity of population. Intercommunication of spiritual confusions is underlined: murders, suicides, criminality and demographic processes.