Тарабан М.В.

студентка

Національного авіаційного університету

Сібрук В.Л.

кандидат економічних наук,

доцент кафедри маркетингу

Національного авіаційного університету

Taraban Marina

National Aviation University

Sibruk Victor

National Aviation University

РОЗВИТОК АВІАЦІЙНОГО РИНКУ УКРАЇНИ

DEVELOPMENT OF AVIATION MARKET OF UKRAINE

Авіаційна промисловість завжди відігравала важливу роль. Більше того, вона стає одним із найважливіших елементів ринкової економіки України та однією з основних та стратегічно важливих галузей країни. Повітряний транспорт являє собою складну глобальну систему, що розвивається надто динамічно в межах світової транспортної системи. Його розвиток тісно пов'язаний із загальним станом світової економіки, економіки самої країни, міжнародної торгівлі, її галузей, зростанням прибутків населення тощо. Також ринок авіаперевезень в Україні почав швидко розвиватися після кризових років. Конкуренція постійно збільшується як серед вітчизняних, так і серед закордонних компаній. Поточне регулювання авіаційного ринку є одним із найперспективніших та найважливіших елементів авіаційної галузі України. Аналіз політики лібералізації повітряного транспорту як частини угоди про «відкрите небо» відображає елементи забезпечення конкурентоспроможності українських авіаперевізників за умови укладення угоди «відкрите небо».

Ключові слова: політика «відкритого неба», low-cost-перевізники, державне регулювання авіації, європейська інтеграція, злиття, конкурентоспроможність авіаційних підприємств.

Авиационная промышленность всегда играла важную роль. Более того, она становится одним из важнейших элементов рыночной экономики Украины и одной из основных и стратегически важных отраслей страны. Воздушный транспорт представляет собой сложную глобальную систему, развивается очень динамично в рамках мировой транспортной системы. Его развитие тесно связано с общим состоянием мировой экономики, экономики самой страны, международной торговли, ее отраслей, ростом доходов населения и пр. Также рынок авиаперевозок в Украине начал быстро развиваться после кризисных лет. Конкуренция постоянно увеличивается как среди отечественных, так и среди зарубежных компаний. Текущее регулирование авиационного рынка является одним из самых перспективных и важных элементов авиационной отрасли Украины. Анализ либерализации воздушного транспорта как части соглашения об «открытом небе» отражает элементы обеспечения конкурентоспособности украинских авиаперевозчиков при условии заключения соглашения «открытое небо».

Ключевые слова: политика «открытого неба», low-cost-перевозчики, государственное регулирование авиации, европейская интеграция, слияние, конкурентоспособность авиационных предприятий.

The aviation industry has always played an important role ever since the Ukrainian Independence. Moreover, it becomes one of the most important elements of the market economy of Ukraine and one of the main and strategically important branches of the country. Air transport is a complex global system that is evolving too dynamically within the world transport system. Its development is closely related to the general state of the world economy, the economy of the country itself, international trade, its industries, the growth of income of the population and more. Also, air travel in Ukraine began to develop rapidly after the crisis years. Competition is constantly increasing, both domestic and foreign companies. The main directions of activity of aviation transport of Ukraine are passenger and cargo transportation; the provision of aviation services is performed by general aviation, the potential of which has not been

sufficiently realized at present. Operation of obsolete and physically outdated aviation equipment, performance of aviation works and rendering of services within the framework of the methods adopted for the previous economic conditions make it impossible for the further perspective development of general aviation. Nevertheless, in Ukraine there is an active emergence of new types of aviation works and services, which is dictated by global trends in society. The current regulation of the aviation market is one of the most promising and important elements of Ukraine's aviation industry. The analysis of the air transport liberalization policy as part of the Open Skies Agreement reflects the elements of ensuring the competitiveness of Ukrainian air carriers subject to the conclusion of the Open Skies Agreement. At the present stage in Ukraine there are prerequisites for the development of general aviation, including its non-traditional types. This requires solving the problem of assessing the capacity and structure of the market, as well as the directions of technical updating of the fleet of aviation equipment.

Key words: politics "open sky", low-cost carriers, government regulation of aviation, European integration, merger, competitive aviation enterprises.

Постановка проблеми. Питання впровадження політики «відкритого неба» в Україні приваблює все більше уваги дослідників. Зростання наукової популярності цієї теми зумовлено цілою низкою чинників. Першим важливим фактором є логічний прихід до України такого виду повітряного регулювання, як «відкрите небо», в межах певного державного курсу інтеграції до Євросоюзу.

Другим фактором є досягнення сталого розвитку авіаційного транспорту, оскільки позатранспортний ефект розвитку маршрутної мережі і, відповідно, галузі авіаційної промисловості відображає соціально-економічний розвиток країни та екологічну обстановку.

Третій фактор – фактор відкриття бюджетних рейсів і поява на ринку нових low-cost-перевізників. Поява цінової конкурентної переваги авіаційного транспорту дасть змогу розширити коло споживачів.

Іншими словами, актуальність порушеної теми полягає, з одного боку, у визнанні стратегічної важливості стабільного розвитку авіації у зовнішній і внутрішній політиці України, а з іншого – в нестачі стартового потенціалу для успішної конкуренції з європейськими учасниками ринку.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Хоча питанню дослідження політики «відкритого неба» в Україні присвячено значну кількість наукових праць, у багатьох із них проблема розглядається фрагментарно, несистемно, навіть імпульсивно. Таким чином, питання визначення перспектив цивільної авіації України в умовах лібералізації ринку авіаційних перевезень вимагає подальшого розгляду і більш детального дослідження. Цьому питанню приділяли увагу як вітчизняні, так і зарубіжні вчені, такі як С.П. Галака, А.Н. Валько, П.А. Яновський, В.Н. Шахгеданов, С.А. Корнєв.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. ЄС активно проводить політичні інтеграції внутрішніх і міжнародних ринків авіаційних перевезень. Зовнішня полі-

тика ЄС у сфері авіаційного транспорту спрямована на реалізацію цілей політики сусідства, а також на розширення доступу європейських авіакомпаній на ринки Китаю і Японії, Росії, Білорусі, України. В Україні спостерігається брак системного оформлення основних стратегій діяльності державного органу регулювання. Непослідовна державна політика має негативний вплив на авіацію загалом.

Мета статті – теоретично визначити сучасний стан розвитку авіаційного ринку України.

Виклад основного матеріалу. Проект «Відкрите небо» – договір, який був укладений в березні 1992 року 27 державами-учасниками Організації з безпеки і співпраці в Європі (ОБСЄ) [1]. Натеper до нього приєдналося вже 34 країни. Всі вони погодилися відкрити свою повітряну територію для польотів, здійснюваних учасниками Договору. Відповідно, країни-підписанти відкрили одна перед одною і свої внутрішні маршрути авіаційних перевезень. Це дає можливість конкурувати між собою як великим, могутнім і транснаціональним авіаперевізникам, так і дрібним, малобюджетним і регіональним.

Нині авіаперевезення між Україною та країнами Європейського Союзу (ЄС) гарантується на основі двосторонніх урядових угод між нашою країною та кожною країною Європейського Союзу [2]. Щоб розпочати рейси за цим маршрутом, авіакомпанія повинна спочатку отримати згоду аеронавігаційних органів своєї країни, а потім – дозвіл на політ у країні призначення. Частина двосторонніх угод включає обмеження кількості рейсів, встановлюючи окремі вимоги до місткості повітряного судна та навіть кількість призначених перевізників на окремому маршруті. Тому доступ іноземних компаній на український ринок, а також наших компаній на європейський ринок дуже обмежений умовами договорів.

Підписання угоди про спільну авіаційну зону з ЄС має усунути адміністративні обмеження щодо організації маршрутів. Авіакомпанії обох сторін можуть виконувати рейси без явного дозволу

авіаційного органу. Також знято обмеження кількості перевізників, рейсів та пасажирів, що перевозяться по кожному маршруту. Очікується, що всі країни, які беруть участь у спільному повітряному просторі, застосовуватимуть єдині стандарти та принципи роботи, які принесуть користь обом сторонам: авіакомпаніям – полегшивши доступ на ринок та надавши більш широкі можливості для галузевого співробітництва, споживачам – для покращених стандартів безпеки.

У світлі глобальної тенденції лібералізації та дерегуляції ринку авіаційних перевезень держави поступово приступають до процесу перегляду своєї політики в сфері регулювання міжнародного повітряного транспорту, визначення шляхів і темпів необхідних змін із метою досягнення максимального соціально-економічного ефекту.

Механізм «відкритого неба» в США і країнах Європи, по суті, є природним відбором, коли на дерегуляції ринку залишаються тільки сильні авіакомпанії, які здатні без підтримки і субсидій з боку держави працювати в умовах вільної конкуренції і зацікавлені в підвищенні якості наданих послуг, рівня безпеки.

Багаторічний досвід лібералізації країн світу через низку економічних, політичних і адміністративних причин не може бути в найближчій перспективі повністю застосований на українському ринку авіаційних перевезень, який продовжує функціонувати в межах «традиційної» моделі регулювання.

Основним етапом процесу дерегуляції авіаційних перевезень є підписання в 2005 році «горизонтальної угоди» з ЄС про співпрацю з Україною в галузі цивільної авіації [3]. В угоді було сформовано систему договірних відносин для регулювання авіасполучення між Україною і країнами-членами Євросоюзу, а також перехід від принципу переважного володіння та фактичного контролю над авіаперевізником з боку ЄС на принцип нормативного контролю за ним тощо. Пройшовши складний переговорний процес Україна – ЄС зі Спільного Авіаційного Простору (САП) із 2007 року, навіть сьогодні потрібно аналізувати доцільність, можливі плюси і мінуси для української авіаційної галузі застосування наявних механізмів вільної конкуренції – насамперед в інтересах українських авіакомпаній, які виконують міжнародні перевезення.

Оскільки діяльність українських авіакомпаній характеризується задовільним станом парку повітряних суден і складними економічними умовами, можна виділити таку перспективу їхнього функціонування в межах «відкритого неба»:

1. Передбачуване банкрутство регіональних перевізників, які не витримують конкурен-

ції з європейськими авіаційними компаніями. Застарілий парк повітряних суден, низький рівень сервісу і висока вартість перевезень – це складники, які є основними характеристиками регіональних перевізників. Сукупність комфортабельних повітряних суден, турботи про пасажирів на тому самому рівні цін становитиме явну перевагу для українського споживача авіаційних транспортних послуг, привівши цим регіональних перевізників до банкрутства.

2. Потужний удар по флагманських перевізниках, який відіб'ється на їхній діяльності тотальним істотним зниженням обсягів перевезень і абсолютною нерентабельністю. Причини ті ж самі, що і в попередньому пункті.

Для авіаційної промисловості України впровадження політики відкритого неба означає згорання практично всіх програм будівництва пасажирських повітряних суден, оскільки найбільш лояльні споживачі до цього виду виробництва – національні компанії – будуть змушені піти з ринку.

За таких умов можна розглянути варіант існування авіаційної промисловості у вигляді підрозділів, наприклад, «Боїнга» або Європейського авіакосмічного консорціуму (ЕАДС). У Єврокомісії наполягають на виведенні з українського Держреєстру всіх повітряних суден (ПС), сертифікованих Європейським агентством з авіаційної безпеки EASA. Україна – одна з небагатьох країн із повним циклом авіаційного будівництва [4], однак протекціоністська політика Європи щодо власних підприємств авіаційної промисловості вже вражає Україну жорсткими обмеженнями щодо польотів літаків вітчизняного виробництва. Тому можна передбачити, що самостійна діяльність буде можлива тільки в тих сегментах, де у нашої промисловості є справді конкурентна перевага. До таких літаків належать, наприклад, Ан-124-100, Ан-124-111, Ан-225, вантажні літаки типів надважкої провізної здатності.

Виходячи з двох вище наведених пунктів, глобальним наслідком для галузі стане скорочення робочих місць як в авіаційних компаніях, так і на виробництві авіаційної промисловості. Ці процеси в стратегічному розрізі принесуть непоправні втрати науково-технічного й економічного потенціалу державі загалом.

Водночас завдяки процесу лібералізації передбачається масовий вихід на вітчизняний ринок іноземних авіаційних компаній всіх типів. Навіть зараз завдяки «горизонтальній угоді» відбулося вагоме збільшення комерційного завантаження іноземних перевізників Lufthansa, Austrian Airlines, British Airways.

Сучасна концепція розвитку авіатранспортного ринку передбачає розширення спектру

взаємодії всіх учасників перевізного процесу, а особливо авіакомпаній та аеропортів. Приведення інфраструктури авіаційного транспорту у відповідність до міжнародних вимог є важливим складником стратегії держави, спрямованим на забезпечення конкурентоспроможності України на світовому ринку [5].

17 травня 2017 року Рада ЄС офіційно затвердила надання Україні безвізового режиму з Європейським Союзом [6]. Безвізовий режим – статус, що дає змогу громадянам України вільно перетинати міждержавні кордони країн ЄС без попереднього звернення до посольства для отримання дозволу. Безвізовий режим надає великі можливості для розвитку авіатранспорту, адже люди можуть подорожувати та літати у справах без проблем. За даними Держприкордонслужби, українські громадяни перетинають кордан на 14% частіше, ніж раніше [5].

В Україні бюджетні авіаперевізники присутні з літа 2008 року, коли на ринок зайшла авіакомпанія з угорськими корінням Wizz Air Ukraine. Крім неї, нині в нашій країні працюють ще турецька Pegasus (рейси з Харкова до Стамбула), латвійська Air Baltic (рейси з Києва, Сімферополя та Одеси до Риги) й арабська Air Arabia (рейси з Києва в Шарджу) авіакомпанії.

Іншим наслідком збільшення частки low-cost авіаційних компаній на ринку України стане збільшення обсягу роботи в low-cost малих регіональних аеропортах, які натеper або практично не функціонують, або закриті (наприклад, Рівне, Тернопіль, Івано-Франківськ, Луцьк тощо). Діяльність low-cost авіаційних компаній передбачає активне захоплення регіонального

ринку перевезень і, відповідно, використання бюджетних місцевих аеропортів.

Висновки. На підставі вище викладеного можемо зробити висновок, що прихід країни до політики «відкритого неба» принесе серйозні економічні втрати нашим учасникам ринку, а також втрату десятків тисяч робочих місць. Ці зміни відбудуться за незначного розширення маршрутів і за старого рівня цін.

Однак зараз можливо здійснити реальні кроки для підвищення конкурентоспроможності українського авіаційного ринку напередодні лібералізації повітряного сполучення. Для цього необхідні такі заходи:

1) розвиток українського ринку і розширення пайової участі України в міжнародному ринку перевезень;

2) остаточне розроблення моделі створення флагманської авіакомпанії зі зваженою участю державної і приватної власності і, відповідно, керівництва в ній;

3) підвищення інвестиційної привабливості аеропортів і авіаційних компаній;

4) стимулювання внутрішньої авіаційної рухливості, створення національних low-cost авіаційних компаній;

5) коригування зовнішньої транспортної політики України та гармонізація технологічних стандартів нормативної бази України.

Тільки ретельна підготовка, розроблення та впровадження цих заходів за допомогою держави зможе подолати сучасний стан справ на авіаційному ринку України та стрімко наростити конкурентний потенціал вітчизняних авіаційних перевізників і забезпечити безпеку пасажирів.

Список використаних джерел:

1. Галака С.П. Договір про Відкрите небо / Українська дипломатична енциклопедія / за ред. Л. В. Губернський та ін. К:Знання України, 2009, 760с. ISBN 966-316-039-X
2. Угода між Україною та Європейським Співтовариством про певні аспекти повітряного сполучення. Угоду затверджено Указом № 774 від 21 вересня 2006р. База даних «Законодавство України». URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_743(дата звернення: 19.11.2019)
3. Про Асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом. Угоду ратифіковано із заявою Законом № 1678-VII від 16.09.2014. База даних «Законодавство України» URL: <https://zakon.rada.gov.ua> (дата звернення: 19.11.2019)
4. Офіційний сайт Міністерства розвитку економіки і торгівлі України URL: <http://www.me.gov.ua/?lang=uk-UA> (дата звернення: 20.11.2019)
5. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України URL: <https://mtu.gov.ua/> (дата звернення: 20.11.2019)
6. Безвізовий режим між Україною та Європейським союзом // Офіційний сайт Вікіпедія. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/> (дата звернення: 19.11.2019)

References:

1. Galaka S.P. Open Skies Treaty / Ukrainian Diplomatic Encyclopedia / ed. L. Gubernsky and others. K: Knowledge of Ukraine, 2009, 760s. ISBN 966-316-039-X
2. Agreement between Ukraine and the European Community on certain aspects of air services. The agreement was approved by Decree No. 774 of September 21, 2006. Legislation of Ukraine database. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_743(accessed: 19.11.2019)

3. On the Association between Ukraine, on the one hand, and the European Union. The agreement was ratified with a statement by Law No. 1678-VII of September 16, 2014. Database "Legislation of Ukraine" URL: <https://zakon.rada.gov.ua> (accessed: 19.11.2019)
4. Official site of the Ministry of Economy and Trade of Ukraine URL: <http://www.me.gov.ua/?lang=en-UA> (accessed: 20.11.2019)
5. Official site of the Ministry of Infrastructure of Ukraine URL: <https://mtu.gov.ua/> (accessed: 20.11.2019)
6. Visa-free regime between Ukraine and the European Union // Wikipedia official site. URL: <https://en.wikipedia.org/wiki/> (accessed: 19.11.2019)