

УДК 656.7.025.6.078.89 (477:4)
DOI: 10.31891/2307-5740-2019-274-5-79-85

ГОЛОВАНОВА М. А., ЛЕВІН Д. М.

Національний аерокосмічний університет ім. М. С. Жуковського «Харківський авіаційний інститут»

ІНТЕГРАЦІЯ УКРАЇНИ ДО ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ ЯК ФАКТОР ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ КРАЇНИ

Аналіз розвитку повітряного транспорту в Європейському союзі (ЄС-28) показав, що він грає фундаментальну роль в європейській економіці, є ключовим елементом економічного зростання, зайнятості, торгівлі та мобільності. При цьому аналіз пасажирських перевезень на рівні країни в цілому підтверджує тенденцію до зростання, що спостерігається протягом останніх років, хоча розвиток транспорту значно варіюється залежно від даної країни. Споживчий попит сприяв продовженню розширення нових маршрутів. Розширення мережі невеликих регіональних аеропортів сприяє забезпеченню збалансованого економічного зростання в усіх частинах ЄС. Статистичні дані про діяльність авіаційної галузі в Україні свідчать про її стабільний розвиток, зокрема декілька останніх років стабільно збільшується кількість авіапасажирів, кількість пасажиро-кілометрів, в Україну прийшли нові іноземні компанії, які є лідерами світового та європейського авіаринку, відкрито велику кількість зовсім нових маршрутів, в тому числі і в зарубіжні країни. Але для подальшого сталого розвитку авіаційної галузі Україна має низку проблем. Розглянуто та проаналізовано основні напрямки розвитку української авіації та її інтеграції до європейського повітряного простору на основі впровадження Національної транспортної стратегії України.

Ключові слова: ринок авіаційних послуг, авіакомпанії, авіаперевезення, пасажирські перевезення, пасажирооборот.

GOLOVANOVA M., LEVIN D.

National Aerospace University «Kharkiv Aviation Institute»

INTEGRATION OF UKRAINE TO THE EUROPEAN AIR SPACE AS A FACTOR OF IMPROVING THE COUNTRY'S COMPETITIVENESS

The purpose of the article is to provide an analysis of trends and prospects for the development of European civil aviation and their impact on the future development of civil aviation in Ukraine and to identify issues of strategic development of the market for passenger air transportation in Ukraine. Development of air transport in the European Union (EU-28) analysis has shown that it has a fundamental role in the European economy, is an important value of economic growth, employment, trade and mobility. The economic importance of aviation goes far beyond the real aviation industry. In addition to directly affecting the employment and value added of airlines, airports, air traffic control authorities and manufacturers, there are indirect effects, for example, with suppliers, travel agencies and IT service providers. routes and more destinations to places in the EU and beyond. At the same time, the analysis of passenger traffic at the national level as a whole confirms the upward trend observed in recent years, although the development of transport varies greatly depending on the country. Consumer demand has continued to expand new routes. The expansion of the network of small regional airports helps to ensure balanced economic growth across the EU. Statistics on aviation industry activity in Ukraine indicate its stable development, including in recent years a steady increase in the number of passengers, the number of passengers-kilometres, new foreign companies that are leaders of the world and European aviation have come to Ukraine, many new routes have been opened, including in foreign countries. More than half of all passengers transportation services are international scheduled. However, for the further sustainable development of the aviation industry, Ukraine has a number of problems. The main directions of development of Ukrainian aviation and its integration into the European airspace are considered and analysed based on implementation of the National Transport Strategy of Ukraine, in particular, the signing of the Agreement on a Common Aviation Area with the EU, the enlargement and renewal of the Ukrainian airline fleet, the development of domestic and low-cost flights, the extension of routes to Ukraine with other countries, the reconstruction of regional airports, the improvement of the organizational and legal security of air transport; organizational and legal improvement of the state regulation of the air transport enterprises activity; development of Ukraine's transit potential; development of multimodal transportations.

Keywords: aviation services market, airlines, air transportation, passenger transportation, passenger turnover.

Вступ. Повітряний рух пов'язує людей і культури в усьому світі. Трохи більше за століття літак став основним і найшвидшим засобом пересування. Компанії використовують літаки для відкриття нових ринків на всіх континентах та зв'язування існуючих. Для економіки розвинутих країн світу глобальна функціонуюча система повітряного руху є стратегічним чинником успіху. Повітряний транспорт не тільки з'єднує людей і культури, але також забезпечує зайнятість, створення вартості і отримання державних доходів. Це також робить істотний внесок у зовнішню торгівлю для країни-експортера.

Для Європейського союзу авіаційна галузь грає фундаментальну роль в європейській економіці, є ключовим елементом економічного зростання, зайнятості, торгівлі та мобільності. З усіх цих причин вкрай важливо, щоб європейський авіаційний сектор залишався конкурентоспроможним.

Основні проблеми, з якими стикається європейський авіаційний сектор сьогодні віч-на-віч, – це підтримка зростання повітряного руху в Європі і по всьому світу, забезпечення високих стандартів безпеки польотів, стимулювання інновації, зменшення впливу на навколишнє середовище та участь у боротьбі зі зміною клімату. Економічне значення авіації виходить далеко за межі реальної авіаційної промисловості. Крім прямого впливу на зайнятість і додану вартість авіакомпаній, аеропортів, органів управління повітряним рухом і виробників, існують непрямі ефекти, наприклад, з постачальниками, туристичними агентствами і постачальниками ІТ-послуг. З розвитком авіаційного сполучення виникають і так звані

індуковані ефекти. Люди, які прямо або побічно зайняті в авіації, витрачають свої гроші на споживання, що забезпечує додаткову зайнятість і додану вартість.

Одним реальним значенням авіації полягає, перш за все, в її функціях для економіки тієї чи іншої країни: авіація забезпечує швидке перевезення людей і товарів на великі відстані і, таким чином, є основою для якісного міжнародного зв'язку. Це створює так звані каталітичні ефекти. До них належать, з одного боку, додана вартість і робочі місця, створені за рахунок витрат іноземних туристів і ділових мандрівників, з іншого – компанії покладаються на якісний повітряний зв'язок, щоб вони могли брати участь в глобальних ланцюжках створення вартості.

Дослідженню питань розвитку ринку авіаційних перевезень та проблем його розвитку присвячено праці зарубіжних учених, таких як Nawal Taneja, Christopher Lovelock, Stephen Shaw (якому належить термін «Airline Marketing») та ін. Дослідженням цих питань займаються провідні міжнародні авіаційні організації, такі як International Civil Aviation Organization (ICAO) [1], International Air Transportation Association (IATA) [2]. Що стосується досліджень розвитку авіаційного ринку та застосування засад авіаційного маркетингу в Україні, з урахуванням умов турбулентного середовища, то цій проблемі присвячено роботи вітчизняних вчених: Ращука В., Радченко О., Костроміної О., Ложачевської О., Кулаєва Ю., Полянської Н., Сіденко С.

Мета статті – надати аналіз тенденцій і перспектив розвитку європейської цивільної авіації та їх вплив на майбутній розвиток цивільної авіації України та визначити питання стратегічного розвитку ринку пасажирських авіаперевезень України.

Розвиток повітряного пасажирського транспорту на рівні ЄС. З тих пір як в 1992 році з'явився внутрішній ринок авіації ЄС, відбулася революція в сфері авіаперевезень. Сьогодні авіаквитки дешевше, безпечніше і відкриті для більшої кількості людей, ніж будь-коли раніше. Більш того, завдяки всеосяжному набору прав пасажирів в ЄС, мандрівники можуть бути повністю впевнені, що про них подбають в їх подорожі. Все це в значній мірі завдяки ініціативі ЄС замінити серію національних правил єдиним зведенням правил ЄС, відомим як внутрішній ринок авіації ЄС.

Конкуренція привела до серйозних змін в авіаперевезеннях – змін, які просунули європейську мобільність, успішно допомогли зблизити європейців і надали міцну основу для створення нових робочих місць і зростання економіки. За останні 25 років ідея подорожувати і знайомитися з новими місцями і культурами стала реальністю для багатьох людей в Європі.

Створення внутрішнього ринку зняло бар'єри для конкуренції. 25 років тому конкуренція була низькою, а ціни захмарні. Багатьом європейцям можна тільки мріяти про останній хвилини відпочинку або поїздки на вихідні у місто з друзями. Сьогодні завдяки більш широкому вибору подорожей, пропонувананих великою кількістю авіакомпаній, що конкурують на ринку, політ став більш доступним. Мрія про політ перетворилася в реальність для людей на всьому Єв्रोпросторі. Наприклад, сімейна поїздка з Мілана до Парижу у 1992 році обійшлася б в 16 разів дорожче, ніж сьогодні – мінімальна ціна квитка по цьому маршруту сьогодні знизилася з більш ніж €400 до €25 (іноді є пропозиції на рівні €10) [3].

Одним з основних факторів зниження цін є те, що відкриття національних ринків і створення єдиного авіаційного ринку ЄС стимулювали конкуренцію, надаючи більше маршрутів і більше напрямків у міста в ЄС і за його межами. Насправді, сьогодні маршрутів майже у вісім разів більше, ніж було в 1992 році, що дає споживачеві більше вибору і забезпечує регулярне підключення більшої кількості міст. Хорошим прикладом є аеропорт Дубліна, де кількість маршрутів всередині ЄС збільшилася з 36 у 1992 році до 127 в 2016 році. Крім того, протягом цього неймовірного періоду зростання затримки скоротилися, а охорона і безпека покращилися завдяки застосуванню національних і європейських стандартів [2].

Споживчий попит сприяв продовженню розширення нових маршрутів. Наприклад, в 2017 році через 510 аеропортів ЄС пройшло понад 1 млрд пасажирів, що майже в три рази більше, ніж в 1992 році [4]. Слід зауважити, невеликі регіональні аеропорти продовжують розширюватися, що сприяє забезпеченню збалансованого економічного зростання в усіх частинах ЄС. Розглянемо статистичні дані щодо зростання авіаперевезень пасажирів в європейських країнах. У 2018 р. загальна кількість пасажирів, які подорожують повітрям в Європейському союзі, склала 1 105 936 474 пасажирів, збільшившись на 5,99 % в порівнянні з 2017 р. (1 043 120 656 пас.) [4]. При цьому, як бачимо (рис. 1), на ринку авіаперевезень існує сезонне коливання попиту, сезонна хвиля є дуже вираженою, зі значним підвищенням попиту з травня по жовтень, а у цілому тренд має тенденцію до зростання сектору пасажирських авіаперевезень.

Аналіз пасажирських перевезень і на рівні окремої країни в цілому підтверджує тенденцію до зростання, що спостерігається протягом останніх років, хоча розвиток авіатранспорту значно варіюється залежно від країни. Статистичні дані щодо обсягів перевезення пасажирів у 2013–2018 рр. на рівні ЄС-28 наведено у табл. 1. У 2018 році всі держави-члени ЄС і всі країни, які представили звіти за межами ЄС, продемонстрували збільшення пасажиропотоку в порівнянні з тим же періодом 2017 року.

Особливо помітним є зростання, що спостерігається в Литві (+19,2%), Словаччині (+16,3%) і Польщі (+16,1%) серед країн-членів ЄС. На іншому кінці шкали незначне збільшення спостерігалось в пасажирських перевезеннях в Швеції (+1,3%), Великобританії (+2,9%) і Бельгії (+3,7%). За межами ЄС-28 рівень зростання в різних країнах різнився: з одного боку, найбільше зростання було зафіксовано в Ісландії (+22,2%) і Північній Македонії (+15,7%), в той час як, з іншого боку, лише незначне зростання спостерігалось для Норвегії (+3,3%) при порівнянні 2017 року і 2018 року (рис. 2).

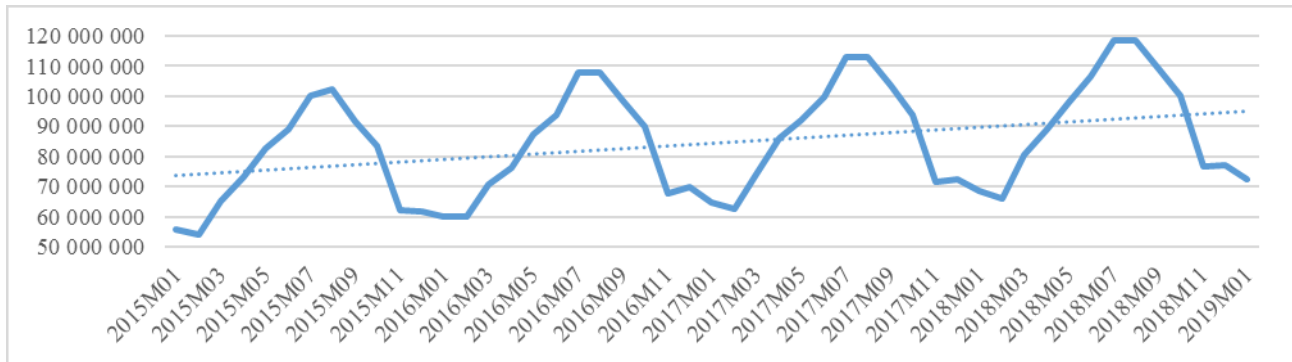


Рис. 1. Тренд зростання кількості повітряних пасажирів, осіб

Розвиток авіації сприяє створенню робочих місць – чим більше маршрутів і більше повітряних зв'язків між містами і країнами, тим сильніше поштовх для розвитку економіки. Наприклад, в 2014 році авіація забезпечила 8,8 млн робочих місць в ЄС і внесла більш € 621 млрд в ВВП цих країн [3], а у 2018 в авіаційному секторі ЄС безпосередньо було зайнято 2 млн чол., і в цілому на нього припало 9,4 млн робочих місць, щорічно вносячи € 110 млрд в економіку ЄС, і він займає центральне місце в прагненні ЄС сприяти створенню робочих місць і зростанні країн у цілому [5]. Авіація також важлива для розвитку туризму, при цьому € 1, витрачений в авіаційному секторі, приносить € 3 в загальну економіку; а при створенні кожного нового робочого місця в авіації ще три створюються в іншому місці. Правила ЄС також забезпечують справедливе ставлення до авіаційних працівників. Крім того, кількість і якість повітряного сполучення можуть зіграти вирішальну роль у виборі місця розташування штаб-квартири великих компаній.

З посиленням економічної активності розширюються і обсяги ділових поїздок, а разом з цим зростають потреби в швидкості і зручності, якими характеризуються послуги повітряного транспорту. Крім того, у міру зростання особистих доходів збільшується кількість вільного часу, завдяки чому все зростаючу популярність набуває повітряний туризм. Зростають обсяги вантажних перевезень з розширенням міжрегіональної і міжнародної торгівлі, і, оскільки найдинамічніші сектори промисловості часто і в значній мірі вдаються до повітряних транспортних перевезень з метою розподілу своєї продукції, то попит на послуги повітряного транспорту підвищується швидше, ніж попит на наземні види перевезень [6].

Таблиця 1

Пасажирські авіаперевезення по країнам-членам ЄС–28 в 2013–2018 рр. за даними Євростату

Країни	Кількість пасажирів, осіб					
	2013	2014	2015	2016	2017	2018
1	2	3	4	5	6	7
Європейський Союз - 28 країн	842 943 333	878 358 607	922 272 093	989 961 935	1 046 614 666	1 109 322 632
Бельгія	26 601 705	29 102 061	31 353 950	30 207 135	33 277 829	34 572 735
Болгарія	7 106 539	7 548 609	7 691 274	9 377 319	11 142 601	12 181 375
Чехія	12 027 537	12 210 556	12 957 296	13 830 127	16 326 504	17 893 941
Данія	27 575 555	29 274 188	30 349 112	32 869 476	33 332 139	34 789 772
Німеччина	181 879 734	187 344 202	194 741 052	201 454 933	213 072 515	223 017 056
Естонія	1 958 622	2 019 806	2 161 978	2 215 791	2 636 856	2 995 830
Ірландія	24 644 846	26 346 808	29 611 133	32 689 407	34 385 827	36 459 768
Греція	34 023 337	39 116 331	42 088 397	45 541 521	50 169 361	54 255 032
Іспанія	158 072 126	165 710 956	175 031 616	194 228 944	210 158 445	220 753 396
Франція	133 556 899	137 173 327	141 694 718	146 102 956	154 971 726	162 847 023
Хорватія	5 747 169	6 157 845	6 608 592	7 510 482	8 881 622	9 798 678
Італія	116 332 421	119 434 054	128 452 874	135 146 137	144 895 467	154 146 222
Кіпр	7 140 036	7 428 455	7 760 110	9 101 111	10 435 377	11 095 888
Латвія	4 803 388	4 822 828	5 166 394	5 411 134	6 097 481	7 039 127
Литва	3 502 392	3 824 888	4 232 492	4 793 541	5 250 493	6 259 643
Люксембург	2 169 098	2 433 966	2 651 751	2 984 242	3 554 730	3 988 804
Угорщина	8 441 204	9 054 848	10 228 352	11 694 505	13 379 836	15 212 355
Мальта	4 031 848	4 286 626	4 618 901	5 080 446	6 007 717	6 805 643
Нідерланди	58 316 239	61 163 636	64 916 147	70 622 839	76 608 203	79 869 744
Австрія	25 827 030	-	26 981 962	27 382 263	28 551 316	31 334 877
Польща	23 298 404	25 743 021	28 974 650	32 341 649	37 732 884	43 748 616
Португалія	29 451 958	32 259 584	35 649 549	40 604 376	47 431 032	50 949 797
Румунія	10 104 810	11 014 976	12 660 039	15 215 421	18 008 415	19 378 490
Словенія	1 269 192	1 307 550	1 440 605	1 405 510	1 682 705	1 810 567
Словаччина	1 562 404	1 687 772	1 975 055	2 201 980	2 434 001	2 814 330
Фінляндія	16 606 783	17 211 934	17 475 353	18 097 108	20 118 115	22 268 840
Швеція	31 654 684	32 955 143	34 177 544	36 076 810	38 628 364	39 183 627

Продовження таблиці 1

1	2	3	4	5	6	7
Об'єднане Королівство	210 784 792	220 295 225	232 524 177	249 076 212	264 867 264	272 386 344
Ісландія	3 207 445	3 867 735	4 855 832	6 815 439	8 322 643	10 167 610
Норвегія	37 229 490	38 072 892	38 106 063	38 339 513	39 347 467	40 531 944
Швейцарія	44 338 021	46 211 924	48 092 169	50 566 487	53 618 686	56 192 107
Чорногорія	-	-	-	1 845 464	2 173 494	-
Північна Македонія	-	-	1 452 373	1 649 374	1 861 282	2 152 746
Сербія	-	-	-	-	-	-
Туреччина	112 215 716	123 684 191	132 969 310	123 037 102	139 171 843	154 730 815

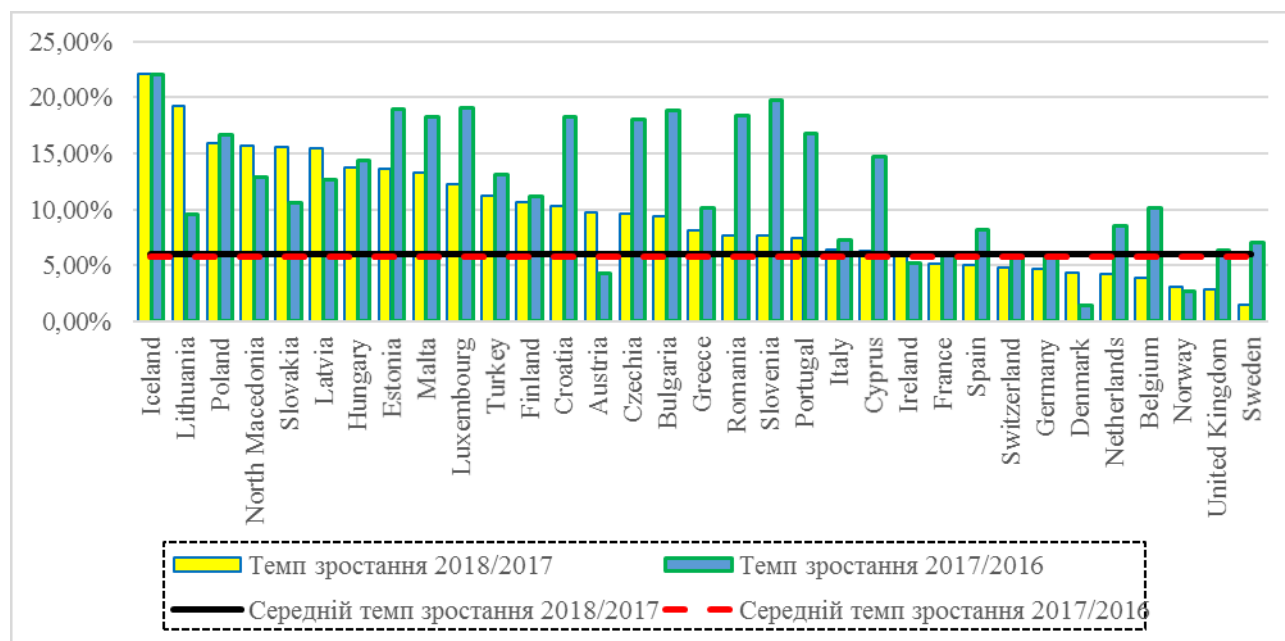


Рис. 2. Зростання загального обсягу пасажирських авіапереvezень в 2016–2018 роках за країнами-членами ЄС-28, %

Звичайно, зростання авіації є важливим, але це не можна розвивати бути будь-якою ціною. Нові авіаційні технології, більш чисті види палива та оновлення парку з плинном часу зазначають, що викиди на сьогоднішній день набагато менше на кілометр польоту, ніж раніше, існує величезний прогрес у зниженні шуму, що дуже важливо для людей, які живуть поруч з аеропортами, а правила ЄС щодо шуму спонукають авіакомпанії продовжувати інвестувати в більш безшумні літаки. Інвестування в управління повітряним рухом через програму SESAR сприяло скороченню часу в дорозі і зменшенню витрати палива.

Стан розвитку авіаційного сектора економіки України. Статистичні дані про діяльність авіаційної галузі у 2018 році [7] свідчать про її стабільний розвиток. Так, перевезення пасажирів, вантажів та пошти здійснювали 34 вітчизняні авіакомпанії, якими виконано 100,3 тис. комерційних рейсів (за 2017 рік – 93 тис. рейсів), а кількість перевезених пасажирів збільшилась порівняно з 2017 роком на 18,7 відсотка та склала 12529 тис. чол. (табл. 2).

Таблиця 2

Показники авіапереvezень в Україні

Показник	Одиниці виміру	Всього			у т. ч. міжнародні		
		2017	2018	% 2018/2017	2017	2018	% 2018/2017
Перевезено пасажирів	тис. чол.	10556,3	12529,0	118,7	9614,9	11446,1	119,0
в т. ч. на регулярних лініях	тис. чол.	6768,2	7867,6	116,2	5837,2	6796,2	116,4
Виконані пасажиро-кілометри	млрд пас. км	20,3	25,9	127,6	19,9	25,4	127,6
в т. ч. на регулярних лініях	млрд пас. км	12,6	15,6	123,8	12,1	15,1	124,8

Слід зазначити, що починаючи з 2016 року ринок пасажирських авіапереvezень розвивався досить динамічно. Так, кількість пасажирів, що скористались послугами українських авіакомпаній, зростала щороку в середньому на чверть. Поступово за три роки обсяги пасажирських перевезень збільшились майже вдвічі у порівнянні з показником 2015 року та разом з цим більш як у півтора рази перевищили рівень «докризового» 2013 року. Загальну динаміку розвитку ринку авіаційних перевезень наведено на рис. 3.

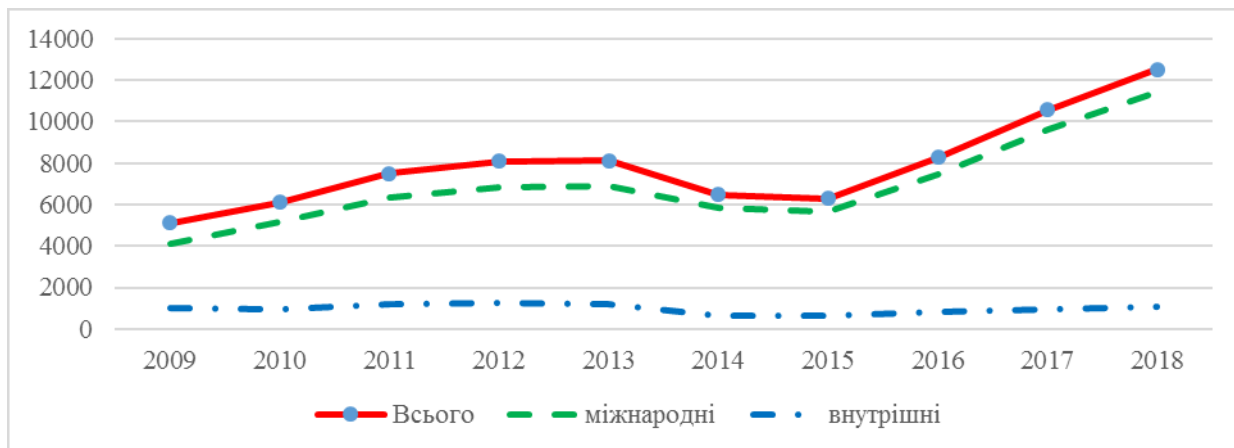


Рис. 3. Зростання загального обсягу пасажирських авіаперевезень в 2009–2018 рр. в Україні, тис. чол.

Перевезення пасажирів здійснювала 21 вітчизняна авіакомпанія, серед яких лідером є такі авіакомпанії: «Міжнародні Авіалінії України», «Роза вітрів», «Азур Ейр Україна», «ЯнЕйр» та «Браво». За підсумками року п'ятьма найбільшими пасажирськими авіакомпаніями перевезено 11620,6 тис. осіб, що на 20,2 % більше, ніж за 2017 р., та складає майже 93 % від загальних обсягів пасажирських перевезень українських авіакомпаній.

Більше половини (54,2 %) всіх пасажирських перевезень вітчизняних авіакомпаній складають міжнародні регулярні перевезення. У 2018 році відповідно до затвердженого розкладу руху регулярні міжнародні польоти здійснювали 10 вітчизняних авіакомпаній до 46 країн світу, кількість пасажирів, що скористались послугами українських авіаперевізників, зросла на 16,4 % та становила 6796,2 тис. осіб. Одночасно зі збільшенням інтенсивності польотів на багатьох опанованих напрямках розвивалась мережа маршрутів вітчизняних авіакомпаній. Так, упродовж року українськими авіаперевізниками відкрито 17 нових регулярних маршрутів. При цьому, середній коефіцієнт зайнятості пасажирських крісел на міжнародних регулярних рейсах українських авіакомпаній збільшився з 77,7 % за 2017 рік до 78,8 % за звітний рік.

У той же час має місце поширення діяльності на українському ринку іноземних авіакомпаній, до України започаткували виконання регулярних польотів 5 нових іноземних авіакомпаній. У 2018 р. набула подальшого розвитку маршрутна мережа іноземних авіакомпаній, якими розпочато експлуатацію 27 міжнародних повітряних ліній. Загалом упродовж 2018 року до нашої країни виконували польоти 38 іноземних авіакомпаній з 37 країн світу. Їх послугами скористались 6857,3 тис. пасажирів, що на 37,8 % більше, ніж за 2017 р. та складає 50,2 % загального обсягу регулярних пасажирських перевезень між Україною та країнами світу.

Значне зростання (на 23,1 %) спостерігалось в такому секторі ринку пасажирських авіаперевезень, як міжнародні польоти на нерегулярній основі, за звітний період 16-а українськими авіакомпаніями перевезено 4649,9 тис. пасажирів. При цьому, майже 84 % таких перевезень було здійснено п'ятьма вище згаданими авіакомпаніями-лідерами.

Пасажиропотоки через аеропорти України, перевищивши 20-мільйонний рубіж, досягли 20545,4 тис. чоловік, що забезпечило зростання на 24,5 %. Поштовантажопотоки збільшились на 7,8 відсотка та становили 56,4 тис. тонн. На українських аеропортах та аеродромах за звітний період загальна кількість відправлених та прибулих повітряних суден склала 182,8 тисяч одиниць, що на 14,3 % перевищує показник за 2017 рік. Слід зауважити, що на сьогодні майже 98 % загальних пасажиропотоків та 99 % поштовантажопотоків сконцентровано у 7-и аеропортах країни: Бориспіль, Київ (Жуляни), Львів, Одеса, Харків, Запоріжжя та Дніпропетровськ.

Пріоритетні напрямки розвитку авіації України. Питання розвитку авіаційних перевезень України в контексті «відкритого неба» обговорювалось ще в 2005 році консультантами Міжнародного центру перспективних досліджень [8], але питання протягом тривалого часу не було вирішено. Сьогодні пріоритетні напрямки розвитку авіаційної галузі було розроблено «Українською авіатранспортною асоціацією» за участю авіакомпанії МАУ, Асоціації «Аеропорти України» та інших учасників, які стикаються з авіаційною галуззю та оформлено і вигляді Національної транспортної стратегії України [9]. Серед основних напрямків розвитку авіаційної галузі слід виділити такі:

1) *Підписання Угоди про Спільний авіаційний простір з ЄС.* Про підписання Угоди про Спільний авіаційний простір (САП) з ЄС українці чують кілька років поспіль. Цей документ парафований в листопаді 2013 року і з тих пір процес так і не зрушився. За задумом розробників проекту Стратегії, цей пріоритет включає в себе також гармонізацію українського законодавства з правовими нормами ЄС. Варто зазначити, що експерти Державіаслужби за сприяння іспанських колег почали роботу в цьому напрямку.

2) *Збільшення і оновлення флоту українських авіакомпаній.* Флот українських авіакомпаній старіє. Середній вік літаків, на яких возять українців, становить 22 роки, а у деяких перевізників він перевищує

позначку в 30 років. У найбільшій українській авіакомпанії МАУ вік флоту дорівнює 12 рокам. В останні роки перевізники поступово оновлює свій парк, але цей процес йде повільно в порівнянні з країнами ЄС. Одним із шляхів є допомога держави вітчизняним авіаперевізникам, профінансувавши на пільгових умовах до 30 % вартості літаків та зменшення податкового тягара для лізингових компаній і зняття ПДВ на операції лізингу.

3) *Подальший розвиток аеропорту Бориспіль як хаба.* У проєкті Стратегії стверджується, що до 2030 року аеропорт Бориспіль буде обслуговувати 30 млн пасажирів, з них 10 млн – транзитні (зі стратегічним планом розвитку аеропорту планується обсяг збільшити до 50 млн пасажирів).

4) *Розвиток внутрішніх і лоукост-перевезень.* Частина заходів спрямована на здешевлення квитків (нульова ставка ПДВ (дуже актуально для внутрішніх рейсів), скасування мита на ввезення запчастин і устаткування для авіатехніки, зниження цін на паливо тощо). Скорочення операційних витрат планується за рахунок оптимізації маршрутної мережі, використання другорядних аеропортів, однотипного флоту з максимально дозволеної ємності літаків, які планується придбати великими партіями та їх продажу через 7-8 років за ціною купівлі. Що стосується маркетингової політики, то передбачається продаж квитків виключно через Інтернет, субсидіювання тарифів раннього бронювання (тариф LowCost), жорсткі вимоги та обмеження щодо безкоштовних норм провезення багажу.

5) *Реконструкція регіональних аеропортів.* В Україні сьогодні є тільки три регіональних аеропорти, які відповідають всім сучасним вимогам, – це Львів, Жуляни та Харків. У інших аеропортах необхідно проводити реконструкцію або злітно-посадкової смуги, або терміналу, або того й іншого. Передбачається створення в Києві третього пасажирського аеропорту на базі аеродрому Гостомель. Аеропорти в своєму розвитку повинні випереджати авіакомпанії і розвиток ринку на роки вперед, тому що в момент бурхливого розвитку вони стануть гальмом.

6) *Розширення маршрутів зв'язку України з іншими країнами можливе з Європою за умови підписання Угоди про Сумісний авіаційний простір (САП), але необхідно укласти угоди і з країнами Америки, Африки, Азії та Близького Сходу.* В цьому напрямку слід розробляти механізми стимулювання авіаперевізників на законних підставах.

7) *Удосконалення системи освіти.* Зазначені вище показники розвитку галузі неможливо досягти без поліпшення системи освіти. Так, наприклад, авіакомпанія Ryanair відчула брак кадрів і була змушена скасовувати багато рейсів [10]. Українські вузи, які готують авіаційні кадри, потребують оновлення матеріально-технічної бази. В авіації України спостерігається «кадровий голод» – старе покоління поступово покидає ринок праці, а молодь обирає роботу часто за межами країни. Тому експерти, які розробляли Стратегію, пропонують запровадити податкове стимулювання підприємств, які будуть брати на роботу молодь.

В Стратегії розвитку авіаційної галузі України було зазначено ще низку напрямків, а саме: державне регулювання експлуатації дронів; удосконалення організаційного і правового забезпечення безпеки авіатранспорту; організаційне та правове удосконалення державного регулювання діяльності підприємств авіатранспорту; розвиток транзитного потенціалу України; розвиток мультимодальних перевезень; спрощення формальностей.

Висновки. Європейський ринок авіаційних послуг, зокрема пасажирських перевезень, має тенденції до розвитку, до збільшення кількості населення, яке користується послугами авіаційних компаній. Авіаційна галузь грає ключову роль у розвитку економіки Європейських країн, націлена на формування ВВП, створення робочих місць як у самій галузі, так і у бізнесах, які стикаються з нею.

Останнім часом процеси інтеграції України до Європейського простору стають усе швидшими. Ступінь, в якому показники економіки України та розвитку авіації взаємопов'язані, також відбивається в порівнянні показників повітряного руху (вимірюваних пасажирами, пасажиро-кілометрами, кількістю аеропортів тощо). Розвиток авіаційної галузі в Україні є на цей час позитивним, а в подальшому його розвитку сприятиме впровадження затвердженої на рівні держави Національної транспортної стратегії України.

Література

1. International Civil Aviation Organization (ICAO). URL : <https://www.icao.int/Pages/default.aspx>.
2. International Air Transport Association (IATA). URL : www.iata.org/economics.
3. EU Aviation: 25 years of reaching new heights. Mobility and transport. URL : https://ec.europa.eu/transport/modes/air/25years-eu-aviation_en.
4. Eurostat. URL : <https://ec.europa.eu/eurostat/data/database>.
5. Aviation: European Commission continues to push for higher social standards/ Mobility and transport. URL : https://ec.europa.eu/transport/modes/air/news/2019-03-01-social-standards-air-transport_en.
6. Бугайко Д.О. Аналіз тенденцій і перспектив розвитку світової цивільної авіації [Електронний ресурс] / Д.О. Бугайко // Проблеми системного підходу в економіці підприємств. – 2007. – Том 2. – № 2. – Режим доступу : http://tourlib.net/statti_ukr/bugajko2.htm.
7. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2018 рік [Електронний ресурс] / Державна авіаційна служба України. – Режим доступу : <https://avia.gov.ua/pro-nas/statistika/periodychna-informatsiya/>
8. Проблеми та перспективи розвитку ринку пасажирських авіаційних перевезень в Україні [Електронний ресурс] / Міжнародний центр перспективних досліджень. – Київ, 2005. – 19 с. – Режим доступу : http://icps.com.ua/assets/uploads/images/images/eu/aviation_policy_ukr.pdf.

9. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року : схвалено розпорядженням Кабінету Міністрів України № 430-р від 30 травня 2018 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/430-2018-%D1%80>.
10. Ryanair Corporate. URL : <https://corporate.ryanair.com/>.

References

1. International Civil Aviation Organization (ICAO). URL : <https://www.icao.int/Pages/default.aspx>.
2. International Air Transport Association (IATA). URL : www.iata.org/economics.
3. EU Aviation: 25 years of reaching new heights. Mobility and transport. URL : https://ec.europa.eu/transport/modes/air/25years-eu-aviation_en.
4. Eurostat. URL : <https://ec.europa.eu/eurostat/data/database>.
5. Aviation: European Commission continues to push for higher social standards/ Mobility and transport. URL : https://ec.europa.eu/transport/modes/air/news/2019-03-01-social-standards-air-transport_en.
6. Buhaiko D.O. Analiz tendentsii i perspektyv rozvytku svitovoi tsyvilnoi aviatsii [Elektronnyi resurs] / D.O. Buhaiko // Problemy systemnoho pidkhodu v ekonomitsi pidpriemstv. – 2007. – Tom 2. – № 2. – Rezhym dostupu : http://tourlib.net/statti_ukr/bugajko2.htm.
7. Pidsumky diialnosti aviatsiinoi haluzi Ukrainy za 2018 rik [Elektronnyi resurs] / Derzhavna aviatsiina sluzhba Ukrainy. – Rezhym dostupu : <https://avia.gov.ua/pro-nas/statistika/periodychna-informatsiya/>
8. Problemy ta perspektyvy rozvytku rynku pasazhyrskykh aviatsiinykh perevezen v Ukraini [Elektronnyi resurs] / Mizhnarodnyi tsentr perspektyvnykh doslidzhen. – Kyiv, 2005. – 19 s. – Rezhym dostupu : http://icps.com.ua/assets/uploads/images/images/eu/aviation_policy_ukr.pdf.
9. Natsionalna transportna stratehiia Ukrainy na period do 2030 roku : skhvaleno rozporiadzhenniam Kabinetu Ministriv Ukrainy № 430-r vid 30 travnia 2018 r. [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/430-2018-%D1%80>.
10. Ryanair Corporate. URL : <https://corporate.ryanair.com/>.

Рецензія / Peer review: 03.10.2019

Надрукована / Printed: 06.11.2019