

УДК 656.7:339.92(045)

А. Н. ВАЛЬКО – ассистент, кафедра «Организация авиационных перевозок»,  
Национальный авиационный университет, г. Киев

П. А. ЯНОВСКИЙ – к. т. н., профессор, Национальный авиационный университет, г. Киев

## ПЕРСПЕКТИВЫ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ УКРАИНЫ В УСЛОВИЯХ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ РЫНКА АВИАЦИОННЫХ ПЕРЕВОЗОК

*Статью представил д. физ. - мат. н., проф. В. И. Гаврилюк*

### Введение

Проект «Открытое небо» – договор, который был заключён в марте 1992 года двадцати семью государствами – участниками Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ). На сегодняшний день к нему присоединилось уже 34 страны. Все они согласились открыть свою воздушную территорию для полётов, осуществляемых участниками Договора. Соответственно, страны-подписанты открыли друг перед другом и свои внутренние маршруты авиационных перевозок. Это даёт возможность конкурировать между собой как крупным, мощным и транснациональным авиаперевозчикам, так и мелким, малобюджетным и региональным. Сейчас воздушное сообщение между Украиной и странами Европейского Союза (ЕС) осуществляется на основании двусторонних правительственных соглашений – между нашим государством и каждой страной Евросоюза. Чтобы запустить полеты по маршруту, авиакомпания сначала должна получить согласие авиационных властей своего государства, а затем разрешение на полеты страны следования. Часть двусторонних договоров предполагают ограничения по количеству рейсов, устанавливая отдельные требования к вместимости самолетов и даже количеству назначенных перевозчиков на отдельном маршруте. Таким образом, доступ иностранных компаний на украинский рынок, равно как и наших на европейские, жестко ограничен условиями соглашений.

Подписание договора о совместном авиационном пространстве с ЕС должно снять административные ограничения на организацию маршрутов. Авиакомпании обеих сторон получают право обслуживать рейсы без специального позволения авиационных властей. Также, снять лимиты на количество перевозчиков, рейсов и перевозимых пассажиров по каждому из маршрутов. Предполагается, что все страны-участницы совместного авиационного пространства станут принимать единые стандарты и принципы работы, что принесет выгоды как авиакомпаниям, благодаря более легкому доступу на рынки, более широким возможностям для отраслевого сотрудничества, так и потребителям – за счет более высоких стандартов безопасности.

### Постановка проблемы

ЕС активно проводит политические интеграции внутренних и международных рынков авиационных перевозок. Внешняя политика ЕС в сфере авиационного транспорта направлена на реализацию целей политики соседства, а также на расширение доступа европейских авиакомпаний на рынки Китая и Японии, России и Белоруссии, а так же Украины. В Украине наблюдается недостаток системного оформления основных стратегий деятельности государственного органа регулирования. Непоследовательная государственная политика несет негативное влияние на авиацию в целом.

### **Актуальность проблемы и ее связь с научными и практическими задачами**

Вопрос внедрения политики «открытого неба» в Украине привлекает все большее внимание исследователей. Рост научной популярности этой темы обусловлен целым рядом факторов. Первым важным фактором, является логический приход к Украине такого вида воздушного регулирования, как «открытое небо» в рамках определенного государственного курса интеграции в Евросоюз.

Вторым фактором, является достижения постоянного развития авиационного транспорта, поскольку внутранспортный эффект развития маршрутной сети и, соответственно, области авиационной промышленности отображает социально-экономическое развитие страны и экологическую обстановку.

Третий фактор – фактор открытия бюджетных рейсов и появление на рынке новых *low-cost* перевозчиков. Появление нового конкурентного преимущества авиационного транспорта позволит расширить круг потребителей.

Другими словами, актуальность поднятой темы заключается, с одной стороны, в признании стратегической важности стабильного развития авиации во внешней и внутренней политике Украины, а с другой стороны, в недостатке стартового потенциала для успешной конкуренции с европейскими участниками рынка.

### **Анализ последних исследований и публикаций**

Хотя, вопросу исследования политики «открытого неба» в Украине посвящено значительное количество научных трудов, во многих из них проблема рассматривается фрагментарно, не системно, часто даже импульсивно и интуитивно. Таким образом, вопрос определение перспектив гражданской авиации Украины в условиях либерализации рынка авиационных перевозок,

требует дальнейшего рассмотрения и более детального исследования.

### **Формулирование целей статьи**

Цель данной статьи заключается в определении перспектив гражданской авиации Украины в условиях либерализации и обеспечения безопасности рынка авиационных перевозок и формулирование основных составляющих обеспечения конкурентоспособности.

### **Представление основного материала исследования**

В свете глобальной тенденции либерализации и дерегулирования рынка авиационных перевозок, государства постепенно приступают к процессу пересмотра своей политики в сфере регулирования международного воздушного транспорта, определения путей и темпов необходимых изменений, с целью достижения максимального социально-экономического эффекта.

Механизм «открытого неба» в США и странах Европы по сути является естественным отбором, когда на дерегулированном рынке остаются только сильные авиакомпании, которые способны без поддержки и субсидий со стороны государства работать в условиях свободной конкуренции и заинтересованы в повышении качества предоставленных услуг, уровня безопасности.

Многолетний опыт либерализации стран мира, в силу ряда экономических, политических и административных причин не может быть в ближайшей перспективе полностью применен на украинском рынке авиационных перевозок, который продолжает функционировать в рамках «традиционной» модели регулирования.

Основным этапом процесса дерегулирования авиационных перевозок является подписание в 2005 году «горизонтального соглашения» с ЕС о сотрудничестве с Украиной в области гражданской авиации, в котором было сформировано систему до-

говорных отношений для регулирования авиасообщения между Украиной и странами-членами Евросоюза, а так же переход от принципа преобладающего владения и фактического контроля над авиаперевозчиком со стороны ЕС на принцип нормативного контроля за ним и т. п. Пройдя сложный переговорный процесс Украина – ЕС по Совместному Авиационному Пространству (САП) (с 2007года), даже сегодня, нужно анализировать целесообразность, возможных плюсов и минусов для украинской авиационной отрасли применения существующих механизмов свободной конкуренции – прежде всего в интересах украинских авиакомпаний, которые выполняют международные перевозки.

Поскольку действие украинских авиакомпаний характеризуется удовлетворительным состоянием парка воздушных судов и сложными экономическими условиями, можно выделить следующую перспективу их функционирования в рамках «открытого неба»:

- предполагаемое банкротство региональных перевозчиков, которые не выдержат конкуренции с европейскими авиационными компаниями. Устаревший парк воздушных судов, низкий уровень сервиса и высокая стоимость перевозок – составляющие, которые являются основными характеристиками региональных перевозчиков. Совокупность комфортабельных воздушных судов, заботы о пассажире на том же уровне цен составят явное преимущество для украинского потребителя авиационных транспортных услуг, приведя этим региональных перевозчиков к банкротству;

- мощный удар по флагманским перевозчикам, который отразится на их деятельности тотальным существенным снижением объема перевозок и абсолютной нерентабельностью. Причины те же самые, что и в предыдущем пункте.

Для авиационной промышленности Украины внедрение политики «открытого неба» означает сворачивание практически всех программ строительства пассажирских

воздушных судов, поскольку наиболее лояльные потребители к данному виду производства – национальные компании будут вынуждены уйти с рынка.

При таких условиях можно рассмотреть вариант существования авиационной промышленности в виде подразделов, например, Боинга или Европейского авиакосмического консорциума (ЕАДС). В Еврокомиссии настаивают на выводе из украинского Госреестра всех воздушных судов (ВС) сертифицированных Европейским агентством по авиационной безопасности (EASA). Украина – одна из не многих стран с полным циклом авиационного строительства, однако протекционистская политика Европы относительно собственных предприятий авиационной промышленности уже поражает Украину жесткими ограничениями относительно пролета самолетов отечественного производства. Поэтому можно предусмотреть, что самостоятельная деятельность будет возможна только в тех сегментах, где у нашей промышленности есть в самом деле конкурентное преимущество. К таким самолетам принадлежат, например, Ан-124-100 (Ан-124-111) Ан-225, грузовые самолеты типов сверхтяжелой провозной способности.

Исходя из двух выше приведенных пунктов, глобальным следствием для отрасли станет сокращение рабочих мест, как в авиационных компаниях, так и на производстве авиационной промышленности. Эти процессы, в стратегическом разрезе, принесут непоправимую потерю научно-техническому и экономическому потенциалу государства в целом.

В тоже время, благодаря процессу либерализации, предполагается массовый выход на отечественный рынок иностранных авиационных компаний, всех типов. Даже сейчас благодаря «горизонтальному соглашению» произошло весомое увеличение коммерческой загрузки иностранных перевозчиков Lufthansa, Austrian Airlines, British Airways.

В Украине бюджетные авиаперевозчики присутствуют с лета 2008 года, когда на рынок зашла авиакомпания с венгерскими «корнями» «Wizz Air Ukraine». Кроме неё, на сегодняшний день в нашей стране работают ещё турецкая «Pegasus» (рейсы из Харькова в Стамбул), латвийская «Air Baltic» (рейсы из Киева, Симферополя и Одессы в Ригу) и арабская «Air Arabia» (рейсы из Киева в Шарджу).

Другим следствием увеличения доли *low-cost* авиационных компаний на рынке Украины, станет увеличение объема работы в *low-cost* малых региональных аэропортах, которые на данный момент или практически не функционируют, или закрытые (например, Ровно, Тернополь, Ивано-Франковск, Луцк и т. п.). Деятельность *low-cost* авиационных компаний предусматривает активное увлечение регионального рынка перевозок и, соответственно, использование бюджетных местных аэропортов.

### Выводы

На основании выше изложенного мы можем сделать вывод, что приход страны к политике «открытого неба» принесет серьезные экономические потери нашим участникам рынка, потерю десятков тысяч рабочих мест. Данные изменения произойдут при незначительном расширении маршрутов в пределах Украины и при старом уровне цен.

Однако, сейчас возможно осуществить реальные шаги для повышения конкурентоспособности Украинского авиационного рынка в преддверии либерализации воздушного сообщения. Для этого необходимо:

- развитие украинского рынка и расширение долевого участия Украины в международном рынке перевозок;
- окончательная разработка модели создания флагманской авиакомпании со взвешенным участием государственной и

частной собственности, и, соответственно, руководства в ней;

- повышение инвестиционной привлекательности аэропортов и авиационных компаний;
- стимулирование внутренней авиационной подвижности, создание национальных *low-cost* авиационных компаний;
- корректировка внешней транспортной политики Украины и гармонизация технологических стандартов нормативной базы Украины.

Только тщательная подготовка, разработка и внедрение при помощи государства, сможет преодолеть современное состояние дел на авиационном рынке Украины и стремительно нарастить конкурентный потенциал отечественных авиационных перевозчиков и обеспечить безопасность пассажиров.

### Библиографический список

1. Афанасьев, В. Г. Коммерческая эксплуатация воздушных международных линий [Текст] / В. Г. Афанасьев – Москва: Транспорт, 1987. – 255 с.
2. Бадрак, В. Україна береться за авіацію [Текст] / В. Бадрак // Дзеркало тижня. – №16 (340), 2001. – 14 с.
3. Доб'я, О. Український авіаринок: перспективний, але вразливий [Текст] / О. Доб'я, В. Поюн // Дзеркало тижня. – №7 (535), 2005. – 14 с.
4. Заходи щодо виконання у 2005 році Плану дій Україна – ЄС [Електроний ресурс]: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 22.04.2005 р. № 117-р. – Режим доступу: <http://zakon.nau.ua>
5. Звіт із сучасного стану євроатлантичної інтеграції [Текст]: Реліз Міністерства транспорту та зв'язку України. – Київ, 2006. – 24 с
6. Звіт «Результати співпраці між Україною та ЄС». Дослідження Фондації соціально-правового захисту населення [Текст]. – Київ: «Сяйво», 2006. – 200 с.

7. Кирилов, В. Кому будет принадлежать «открытое небо»? [Электронный ресурс] / В. Кирилов – Лента.Ру. – 2005. – № 37. – Режим доступа: <http://lenta.ru/articles/2005/03/28/aviamar ket/>.
  8. Кокшаров, О. О. Гра на виліт [Текст] / О. О. Кокшаров // Експерт. – 2005. – № 15. – 15 с.
  9. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року. [Текст]: затв. рішенням Колегії Мінітрансу від 23.10.2001 р.
  10. Концепція розвитку цивільної авіації України. [Електронний ресурс]: Постанова Кабінету Міністрів України від 28 грудня 1996 р. N 1587. – Режим доступа: <http://www.avia.gov.ua/>
  11. Повітряний кодекс України [Текст]. – Київ: 1993. – 36 с.
  12. Про серйозні недоліки в роботі та невідкладені заходи щодо поліпшення діяльності цивільної авіації [Електронний ресурс]: Постанова Кабінету Міністрів України від 28.12.96 р. № 1587. – Режим доступа: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1587-96-%D0%BF>.
  13. Поюн, В. Українська авіація – гра в пазли. [Текст] / В. Поюн // Дзеркало тижня. – № 25 (553), 2009. – 5 с.
  14. Співробітництво України та ЄС у 2010 році у галузі транспорту та зв'язку [Текст]: Реліз Міністерства транспорту та зв'язку України. – К: – 2010. – 35 с.
  15. Степанова, В. П. Зліт переможців. [Текст] / В. П. Степанова // Профіль України. – № 52(67), 2004. – 26 с.
  16. Синицына, Е. Украина прекрывает «Открытое небо» [Электронный ресурс] / Е. Синицына, А. Леденев, Б. Кисиль // Режим доступа: <http://www.kommersant.ua>.
  17. Украина выходит в «Открытое небо» [Электронный ресурс]: MIGnews.com.ua от 08.06.2010 г. – Режим доступа: <http://www.MIGnews.com.ua>
  18. IATA International Scheduled Services: Financial & Operating Performance Summary for 1996- 2004 [Text]. – Brussel, mar. 2005. – 17 p.
  19. ACTION plan for 2004-2009 [Text] / Association of European Airlines. – Brussel, feb. 2005.
  20. Burnewicz, J. Sprzeczność w procesie dostosowania polskiego transportu do Unii Europejskiej [Text] / J. Burnewicz // referat na IX Międzynarodową Konferencję „Dostosowanie Polskiego Transportu Do Unii Europejskiej”. – UG, Sopot, maj 2002.
- Ключові слова:** політика «відкритого неба», *low-cost* перевезення, злиття, конкурентоспроможність авіаційних підприємств.
- Ключевые слова:** политика «открытого неба», *low-cost* перевозчики, слияние, конкурентоспособность авиационных предприятий.
- Keywords:** «open sky» politics, *low-cost* transportation, merger, competitive aviation enterprises.
- Надійшла до редколегії 23.04.2012