

УДК 351.814:656.7

Кикоть П. В. – кандидат юридичних наук, доцент, доцент кафедри правового регулювання економіки Юридичного інституту ДВНЗ «Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана», м. Київ

«ВІЛЬНЕ НЕБО» МІЖ УКРАЇНОЮ ТА ЄВРОПЕЙСЬКИМ СОЮЗОМ: УДОСКОНАЛЕННЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ РИНКУ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Досліджено сучасний стан ринку авіаційних перевезень в Україні. Проаналізовано правові засади державного регулювання галузі цивільної авіації. Визначено перспективи розвитку національного ринку авіаційних перевезень, які зумовлені підписанням Угоди між Україною та Європейським Союзом про Спільний авіаційний простір, а також пов'язані із цим недоліки. Сформульовано пропозиції щодо вдосконалення механізмів державного регулювання в галузі авіаперевезень.

Ключові слова: авіаперевезення, міжнародні авіаперевезення, «вільне небо», авіатранспорт.

У сучасних умовах глобалізації основних процесів суспільної та економічної життєдіяльності соціуму можливість швидкого пересування людей і вантажів на значні відстані в різні, навіть найнедоступніші, місця світу надає ринку авіаційних перевезень значення одного з найперспективніших та найдинамічніших. За прогнозом Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), у період з 2012-го до 2023 року загальний попит й обсяги повітряних перевезень у світі щороку зростатимуть на 4–5 % [1]. Авіаперевезення нині виконують більше ніж третину всіх міжнародних перевезень туристів у світі. За даними Всесвітньої авіатранспортної асоціації, на межі століть загальні обсяги пасажироперевезень на міжнародних лініях сягали 400 млн пасажирів і понад 900 млн на внутрішніх лініях. Обслуговування пасажирів на міжнародних авіалініях здійснюють понад 400 авіакомпаній [2].

Кожен потенційний пасажир, який має на меті здійснити подорож у межах України, обирає між трьома видами транспорту – залізничним, автомобільним та авіаційним [3, с. 11]. Попри ціновий критерій, авіаційний транспорт є популярним поміж українців і становить значну конкуренцію залізничному чи автомобільному транспорту, що стосується питань подорожей на значні відстані.

Україна має неабиякий потенціал, порівняно з іншими європейськими країнами, щодо розширення обсягів пасажирських і вантажних авіаперевезень, що полягає, насамперед, у досить розвиненій авіаційній промисловості, наявності висококваліфікованого персоналу, географічному розташуванні та діяльності міжнародних аеропортів, профільних вузлів. Зазначене надає можливість Україні залучати транзитні авіаперевезення. Саме транзитне розташування України на перехресті торговельних шляхів, чим українські землі славилися здавна, забезпечує привабливість національного ринку для закордонних інвесторів і виробників, а також ключові умови для формування вітчизняних систем транспортних зв'язків згідно з вимогами європейських стандартів.

Для інтеграції до європейської та світової транспортної системи, що передбачає впровадження європейських норм і міжнародних стандартів в авіатранспортній галузі, український уряд докладає чимало зусиль, адаптуючи національне законодавство у сфері авіації, однак наразі цього недостатньо. Україна підписала основні міжнародні угоди, що регулюють договір перевезення вантажів і пасажирів авіаційним транспортом.

Кабінет Міністрів України спрямовує свої зусилля на підвищення ефективності механізмів регулювання та лібералізації авіаційних перевезень з метою адаптації його до європейських норм якості, безпеки перевезень, технічних стандартів для всіх учасників ринку, також забезпечено нові стандарти сертифікації суб'єктів та об'єктів авіаційного ринку перевезень, механізми ліцензування їхньої діяльності. Із цією метою погоджено низку нормативних документів, зокрема: Концепцію Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року, яка затверджена Постановою Кабінету Міністрів України від 30 грудня 2013 року № 944; Постанову Кабінету Міністрів України «Про затвердження Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року»

від 24 лютого 2016 року № 126. Визначальним чинником, який найістотніше позначиться на ринку авіаційних перевезень в Україні, є створення спільного авіаційного простору з ЄС.

Мета цієї статті – з'ясувати проблеми формування та розвитку ринку авіаперевезень в Україні за умов лібералізації транскордонних перевезень з позиції концепції «вільне небо» між Україною та країнами Європейського Союзу.

Стратегічний курс розвитку аеронавігаційної системи України був визначений Указом Президента України «Про затвердження Стратегії інтеграції України до Європейського Союзу» від 11 червня 1998 року № 615/98 та Програмою інтеграції України до Європейського Союзу, схваленою Указом Президента від 14 вересня 2000 року № 1072/2000. Із грудня 1999 року Україна є членом Європейської конференції цивільної авіації (ЕСАС) – найбільшого авіаційного форуму Європи, який об'єднує 42 європейські країни та вже протягом 45 років відіграє провідну роль у формуванні регіональної авіаційної політики, є гарантом ефективного розвитку регіонального співробітництва в галузі цивільної авіації. У грудні 2007 року розпочався переговорний процес щодо укладення Угоди між Україною та ЄС про Спільний авіаційний простір. Її метою є поступова лібералізація ринків, використання спільних правил на підставі правил ЄС у галузі цивільної авіації, сприяння промислового й операційного співробітництва. Угода передбачає об'єднання авіатранспортних ринків України та ЄС, що сприятиме ефективнішому використанню ринку авіаперевезень і підвищенню якості послуг, розвитку транзитного потенціалу України, її інтегруванню до європейських авіаційних структур, зміцненню авторитету України як авіаційної європейської держави. У Вільнюсі (Литовська Республіка) 28 листопада 2013 року відбулося парафування Угоди про Спільний авіаційний простір України з країнами Європейського Союзу, яка ще має неофіційну назву «вільне небо». Завдяки цій Угоді європейські компанії без обмежень зможуть літати в будь-які аеропорти України, а українські авіаперевізники – у будь-які аеропорти Європи [4]. Для пасажирів підписання Угоди про Спільний авіаційний простір означатиме забезпечення європейських стандартів безпеки польотів, рівня обслуговування, збільшення кількості рейсів і маршрутів, а також розширення цінового

діапазону послуг авіаперевезень, сприятиме підвищенню якості перевезень та відкриє нові можливості для авіаперевізників.

Однак питання реальної можливості інтеграції України в умовах «вільного неба» до європейського ринку авіаційних послуг лишається невирішеним. Дату підписання Україною угоди про «вільне небо» постійно відкладають або переносять через політичні й економічні причини. Підписання угоди планували в липні 2016 року [5], однак цього не сталося. У квітні 2015 року Міністр інфраструктури України анонсував, що в аеропорту Львова з 1 квітня 2015 року як експеримент буде застосовано принцип «відкритого неба» [6], а вже з 30 червня 2015 року в односторонньому порядку запровадять принцип «вільного неба» в аеропорту «Одеса» [7]. Однак ситуація склалася так, що принцип «вільного неба» залишився декларативним для українського споживача авіапослуг.

Необхідність підписання Україною угоди про «вільне небо» зумовлена тим, що лібералізація ринку між Україною та країнами ЄС у межах угоди матиме позитивний ефект, який полягатиме, передусім, у:

1) вільному доступі українських авіакомпаній до ринку ЄС, що підвищить обсяг пасажиропотоків і вантажних перевезень;

2) наданні українцям якісних послуг за оптимальними цінами; залучення на український авіаринок нових авіаперевізників, що зможуть запропонувати вітчизняному споживачу більш лояльні та бюджетні ціни на авіапослуги, порівняно з наявними;

3) можливості переформатування аеропорту «Бориспіль» на міжнародний хаб, що виконуватиме роль транспортного вузла для пересадки пасажирів і товарів не тільки ЄС та України;

4) оптимізації ресурсів для розвитку регіональних аеропортів України, що зумовить підвищення рівня зайнятості населення;

5) збільшенні обсягу доходів вітчизняних підприємств, акумуляції податкових надходжень до бюджету;

6) забезпеченні національної безпеки у сфері пасажирських авіаційних перевезень.

Поряд із зазначеними вище перевагами та перспективами долучення України до спільного з ЄС авіаційного простору, перед вітчизняним авіаринком, як і безпосередньо перед

споживачем, може постати низка питань, що потребують доопрацювання та врегулювання, зокрема:

1) загострення конкуренції між національними й іноземними авіаперевізниками. Фахівці зазначають, що угода про «вільне небо» надає однакові права всім авіаперевізникам, проте можливості скористатися цими правами в європейських і вітчизняних різняться. Імовірно є втрата міжнародних і частини внутрішніх маршрутів вітчизняними компаніями внаслідок лібералізації ринку (з огляду на спрямування потоків транзитних пасажирів через хаби іноземних компаній), що означатиме скорочення доходів галузі та бюджетних надходжень;

2) нечисленність парку літаків українських авіакомпаній. Зокрема, до складу флоту авіакомпанії «Міжнародні авіалінії України» належать лише 38 авіалайнерів різних модифікацій, серед яких далекомагістральні широкофюзеляжні літаки Boeing-767-300, середньомагістральні Boeing-737 Нового покоління, середньомагістральні класичні Boeing-737 (з яких 1 вантажний Boeing-737-300SF) та середньомагістральні Embraer-190 [8]. Авіапарк «WizzAir» має нові повітряні судна одного типу: літаки Airbus A320, серед яких A320 і A321neo. Перше повітряне судно модифікації A321neo авіакомпанія WizzAir придбала в листопаді 2015 року, а вже до кінця 2018 року очікує ще 20 таких літаків. WizzAir також замовила в компанії Airbus 110 повітряних суден нової модифікації A321neo, що оснащені сучасними системами та двигунами [9];

3) відсутність в Україні конкурентоспроможного національного перевізника та міжнародного транзитного хаба, які зможуть забезпечувати авіаперевезення за міжнародними стандартами та у визначеному обсязі. Українські авіакомпанії не можуть конкурувати на рівних з іншими міжнародними компаніями в умовах об'єднання повітряного простору;

4) повільна гармонізація українських технічних стандартів зі стандартами ЄС. Через проблеми неналежного фінансування та матеріально-технічного і кадрового забезпечення державні установи в галузі не встигають реалізувати політику адаптації вітчизняних норм і стандартів до законодавства ЄС (щодо підвищення вимог до технічного регулювання доступу до ринку послуг наземних служб в аеропортах й окремих технологічних комплексів, внесення змін у Повітряний кодекс України,

узгодження порядку використання електронних квитків вітчизняними й іноземними авіакомпаніями в Україні тощо).

Таким чином, угода про Спільний авіаційний простір України з ЄС є першим актом, дію якого беззаперечно миттєво відчують громадяни України, що користуються авіаперевезеннями.

Вітчизняний авіаринок ґрунтується на тих самих базових принципах і комплексі заходів, що притаманні національній економіці країни загалом. Саме тому для уникнення та мінімізації негативних наслідків, які може спричинити підписання угоди про «вільне небо» для вітчизняних авіаперевізників та економіки України, слід завчасно та комплексно розв'язувати окреслені проблеми. Із цією метою доцільно:

– оптимізувати адміністративні й економічні напрями розвитку авіаційної інфраструктури національного авіаційного ринку;

– розробити правові й економічні механізми державної політики, спрямованої на підтримання вітчизняних авіаперевізників та їхньої конкурентоспроможності за умови лібералізації ринку авіаперевезень відповідно до принципів «вільного неба» з ЄС;

– забезпечення демонополізації в галузі вітчизняних авіакомпаній на внутрішньому авіаринку, а також усунення монополії у сфері постачання послуг в аеропортах (наземне обслуговування аеропортів, постачання пального, освітлення, розміщення реклами, комунікації тощо);

– залучення недержавного капіталу для розвитку та реконструкції аеропортів, зокрема завдяки інвестиціям, а також коштами, отриманим за рахунок грантів, тощо;

– поповнення авіапарку шляхом збільшення кількості літаків та авіатехніки на підставі лізингу, отримання кредитів тощо;

– реалізування дієвих інформаційних кампаній щодо популяризації використання авіатранспорту та послуг саме вітчизняних авіаперевізників.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Щодо удосконалення механізмів державного регулювання ринку авіаційних перевезень в умовах інтеграції України до ЄС [Електронний ресурс] : аналіз. записка. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1496/>. – Назва з екрана.

2. Менеджмент туризму – онлайн-бібліотека [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://library.if.ua/books/38.html>. – Назва з екрана.

3. Борисенко П. Формування та розвиток ринку внутрішніх пасажирських авіаперевезень в Україні / П. Борисенко // Схід. – 2012. – № 2 (116). – С. 11–16.
4. Євроінтеграція [Електронний ресурс] : офіційний інтернет-ресурс Державного підприємства обслуговування повітряного руху України. – Режим доступу: <http://uksatse.ua/index.php?act=Part&CODE=243>. – Назва з екрана.
5. Угоду про «відкрите небо» Україна з ЄС, ймовірно, підпише в липні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.5.ua/suspilstvo/uhoda-pro-vidkryte-nebo-mizh-ukrainoiu-i-yes-mozhe-but-y-pidpysana-v-lypni-112256.html>. – Назва з екрана.
6. Welcome to Lviv! Відкрите небо – як це працює [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.epravda.com.ua/columns/2015/04/2/536753/>. – Назва з екрана.
7. Після Львова «відкрите небо» запрацює в аеропорту Одеси [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.epravda.com.ua/news/2015/06/26/548345/>. – Назва з екрана.
8. Офіційний інтернет-ресурс авіакомпанії «Міжнародні авіалінії України» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.flyuia.com/ua/about/ukraine-international-airlines/information-UIA/introduction.html>. – Назва з екрана.
9. Офіційний інтернет-ресурс авіакомпанії WizzAir [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://wizzair.com/company-information/>. – Назва з екрана.

REFERENCES

1. Shchodo udoskonalennia mekhanizmiv derzhavnoho rehuliuвання rynku aviatsiinykh perevezhen v umovakh intehratsii Ukrainy do YeS [Concerning the improvement of the mechanisms of state regulation of the air transport market in the conditions of Ukraine's integration into the EU]. (n.d.). *www.niss.gov.ua*. Retrieved from <http://www.niss.gov.ua/articles/1496/> [in Ukrainian].
2. Menedzhment turyzmu - onlain biblioteka [Tourism Management is an online library]. (n.d.). *library.if.ua*. Retrieved from <http://library.if.ua/books/38.html> [in Ukrainian].
3. Borysenko, P. (2012). Formuvannia ta rozvytok rynku vnutrishnykh pasazhyrskykh aviaperevezhen v Ukraini [Formation and development of the market of domestic passenger air transportation in Ukraine]. *Skhid, Cxid, 2(116)*, 11-16 [in Ukrainian].
4. Ofitsiyni internet-resurs Derzhavnoho pidpriemstva obsluhovuvannia povitrianoho rukhu Ukrainy Yevrointehratsiia [The official Internet resource of the State Air Traffic Management Service of Ukraine Eurointegration]. *uksatse.ua*. Retrieved from <http://uksatse.ua/index.php?act=Part&CODE=243> [in Ukrainian].
5. Uhodu pro vidkryte nebo Ukraina z YeS, imovirno, pidpyshe v lypni [The agreement on open skies Ukraine with the EU is likely to sign in July]. (n.d.). *www.5.ua*. Retrieved from <http://www.5.ua/suspilstvo/uhoda-pro-vidkryte-nebo-mizh-ukrainoiu-i-yes-mozhe-but-y-pidpysana-v-lypni-112256.html> [in Ukrainian].
6. Welcome to Lviv! Vidkryte nebo - yak tse pratsiuie [Welcome to Lviv! Open Skies - How It Works]. (n.d.). *www.epravda.com.ua*. Retrieved from <http://www.epravda.com.ua/columns/2015/04/2/536753/> [in Ukrainian].
7. Pislia Lvova vidkryte nebo zapratsiuie v aeroportu Odesy [After the city of open sky will work at the airport of Odessa]. (n.d.). *www.epravda.com.ua*. Retrieved from <http://www.epravda.com.ua/news/2015/06/26/548345/> [in Ukrainian].

8. Ofitsiyni internet-resurs aviakompani Mizhnarodni avialinii Ukrainy [The official Internet resource of the airline International Airlines of Ukraine]. (n.d.). www.flyuia.com.ua. Retrieved from <http://www.flyuia.com/ua/about/ukraine-international-airlines/information-UIA/introduction.html> [in Ukrainian].

9. Ofitsiyni internet-resurs aviakompani WizzAir [Ofitsiyni internet-resurs aviakompani WizzAir]. (n.d.). wizzair.com. Retrieved from <https://wizzair.com/company-information> [in Ukrainian].

Стаття надійшла до редколегії 16.01.2018

Kykot P. – *Ph.D in Law, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Legal Regulation of Economy of the Educational and Scientific institute «Juridical Institute of the State Higher Educational Institution «Kyiv National Economic University Vadima Get'mana», Kyiv, Ukraine*

«Free Sky» between Ukraine and the European Union: Improvement of Legal Regulation of Market of Aviation Transport

The article analyzes the current state of the aviation transport market in Ukraine, analyzes the legal bases of state regulation in the field of civil aviation, defines the prospects for the development of the national aviation transport market, which are due to the signing of the Agreement between Ukraine and the EU on the Common Aviation Area and the disadvantages that may be caused by this. The author provided suggestions on improving the mechanisms of state regulation in the field of air transportation.

As a result of the addition of Ukraine to the airspace shared with the European Union, the domestic aviation market, like the consumer itself, can meet a number of issues that need to be solved, in particular:

1) aggravation of competition between national and foreign air carriers. According to experts, the agreement on the «free sky» provides the same rights to all carriers, but the possibilities to use these rights in European and domestic airlines are different. At the same time, there is a possible loss of international and part of domestic routes by domestic companies as a result of market liberalization (given the flow of transit passengers through the hubs of foreign companies), which will mean a reduction in revenues and budget revenues;

2) the presence of a small fleet of Ukrainian airline companies. Absence in Ukraine of a competitive national carrier and international transit hub, which will be able to provide air transportation in accordance with international standards and to a certain extent. As of today, Ukrainian airlines can not compete on an equal footing with other international companies in terms of combining airspace;

3) slow harmonization of Ukrainian technical standards with EU standards. Due to the problems of inadequate funding and material and technical and staffing provision, state institutions in the industry do not have time to implement a policy of adaptation of domestic norms and standards to EU legislation;

The domestic aviation market is based on the same basic principles and complex of measures, which is the whole national economy of the country. That is why, in order to avoid and minimize the negative consequences that can be attributed to the signing of the Open Skies Agreement for domestic air carriers and the economy of Ukraine as a whole, it is necessary to approach the problem solving in advance and in the process of complex solution of problems that may consist of a complex of measures, in particular:

- optimization of administrative and economic directions of aviation infrastructure development of the national aviation market;

- development of legal and economic mechanisms of state policy aimed at supporting domestic air carriers and their competitiveness, subject to the liberalization of the air transport market, taking into account the principles of the «open sky» with the European Union;

- provision of demonopolisation among domestic airlines on the domestic aviation market, as well as elimination of the monopoly in the field of airport supplies (airport ground handling, fuel supply, lighting, advertising, communications, etc.);

- attraction of non-state capital for the development and reconstruction of airports, in particular by attracting investments, as well as funds received from grants;

- replenishment of the fleet by increasing the number of aircraft by leasing, obtaining loans, etc.;

- ensuring the development of effective information campaigns on the promotion of the use of air transport and the use of services by domestic air carriers.

Keywords: air transportation, international air transportation, «free sky», air transport.