

## РОЗДІЛ 1. СВІТОВЕ ГОСПОДАРСТВО І МІЖНАРОДНІ ЕКОНОМІЧНІ ВІДНОСИНИ

### УКРАЇНА НА ШЛЯХУ ЛІБЕРАЛІЗАЦІЇ АВІАЦІЙНОГО ПРОСТОРУ UKRAINE ON THE PATH OF AVIATION SPACE LIBERALIZATION

УДК 330.101.541:339.5

<https://doi.org/10.32843/infrastruct40-1>

**Овсак О.П.**

к.е.н., доцент кафедри менеджменту  
зовнішньоекономічної діяльності  
підприємств

Національний авіаційний університет

**Ліскович Н.Ю.**

аспірант кафедри менеджменту  
зовнішньоекономічної діяльності  
підприємств

Національний авіаційний університет

**Назаренко О.П.**

асистент кафедри економіки  
та бізнес-технологій

Національний авіаційний університет

**Ovsak Oksana**

National Aviation University

**Liskovych Nazariy**

National Aviation University

**Nazarenko Oleksandra**

National Aviation University

Проведено аналіз стану лібералізації авіаційного простору України. Визначено, що за обсягами імпорту послуг повітряного транспорту за 2016-2018 рр. більш ніж у 2 рази менший за експорт, але зростає швидшими темпами. Виявлено, що за 2019 рік кількість рейсів іноземних авіакомпаній у повітряному просторі України зросла на 21,5%, в той час як вітчизняних авіакомпаній – лише на 3%, зменшується кількість міжнародних комерційних рейсів українських авіакомпаній, при зростанні кількості рейсів іноземних авіакомпаній та пасажиропотоків через аеропорти України у міжнародному сполученні. Визнана доцільність здійснення лібералізації авіаційного простору України, яка приведе до зростання пасажиропотоку в аеропортах України. Аргументована необхідність одночасного забезпечення активної участі вітчизняних авіакомпаній на ринку, завдяки залученню інструментів державного регулювання, що дозволять забезпечити їм належні стійкі конкурентні позиції.

**Ключові слова:** авіакомпанія, аеропорт, лібералізація, міжнародні авіаційні перевезення, авіаційне підприємство, авіатранспортна галузь.

Проведен анализ либерализации авиационного пространства Украины. Определено,

что по объемам, импорт услуг воздушного транспорта по 2016-2018 гг. более чем в 2 раза меньше экспорта, но растет более быстрыми темпами. Выявлено, что за 2019 количество рейсов иностранных авиакомпаний в воздушном пространстве Украины выросло на 21,5%, в то время как отечественных авиакомпаний – на 3%, уменьшается количество международных коммерческих рейсов украинских авиакомпаний, при увеличении роста рейсов иностранных авиакомпаний и пассажиропотоков через аэропорты Украины в международном сообщении. Признана целесообразность осуществления либерализации авиационного пространства Украины, которая приведет к росту пассажиропотока в аэропортах Украины. Аргументирована необходимость одновременного обеспечения активной участия отечественных авиакомпаний на рынке, благодаря привлечению инструментов государственного регулирования, которые позволят обеспечить им надлежащие устойчивые конкурентные позиции.

**Ключевые слова:** авиакомпания, аэропорт, либерализация, международные авиационные перевозки, авиационное предприятие, авиатранспортная отрасль.

Analyzed are the state of liberalization of Ukraine's aviation space. The provisions of bilateral intergovernmental agreements on regular air services were studied. The features of the agreement on a common aviation space between Ukraine and the EU are outlined. The dynamics and structure of export and import of transport services of Ukraine from 2008 to 2018 was conducted. It has been found that it is precisely the growing volume of trade in air transport services that has a positive effect on the overall dynamics of both exports and imports of transport services. It is determined that by volume, imports of air transport services for 2016–2018 more than 2 times smaller than exports, but it is growing faster than exports. For 2019, the number of foreign airlines flights in Ukraine's airspace increased by 21.5%, while domestic airlines – by only 3%. It is argued that the leading goal of liberalizing Ukraine's aviation space is to increase the well-being and ensure economic growth of Ukraine. However, such a goal can only be achieved if passenger traffic at Ukrainian airports grows and domestic airlines are actively involved in the market, through the involvement of government regulation tools that will ensure proper sustainable competitive positions. The expediency of providing the development of the aviation transport infrastructure of Ukraine, in particular the airport complexes, is substantiated. This will enable them to gain competitive advantages in retaining and increasing passenger traffic. As the results of studies of the experts of the World Trade Organization there is reliable evidence of a positive and significant dependence between the volume of transportations and the degree of liberalization of the aviation market, it is proposed to liberalize the aviation space of Ukraine. Prior to the conclusion of the Common Aviation Area agreement, liberalization should be pursued in the direction of expanding traffic in Ukraine's intergovernmental aviation agreements, while introducing state regulation measures necessary to improve the strategic positioning of domestic aviation enterprises.

**Key words:** airline, airport, liberalization, international air transportation, aviation enterprise, air transport industry.

**Постановка проблеми.** Після впровадження Угоди про Європейський спільний авіаційний простір (САП) очікується зростання регулярного міжнародного трафіку в Україну та збільшення кількості рейсів іноземних авіакомпаній в Україну, що, за очікуваннями фахівців сприятиме зниженню рівня тарифів на авіаперевезення, підвищенню конкуренції та якості авіаційних послуг. Зважаючи на високу конкурентоспроможність європейських авіаперевізників, останні роки серед яких переважають авіакомпанії, що використовують лоукост – бізнес модель, що забезпечує формування низьких тарифів, серед фахівців є побоювання,

що зважаючи на слабку купівельну спроможність українців, високу вартість пального в аеропортах України та деякі інші фактори, вітчизняним авіакомпаніям буде важко конкурувати з іноземними як на вітчизняному ринку повітряних перевезень, так і на європейському. Але ж лібералізація повітряного простору України за своєю суттю не є метою, виступає засобом забезпечення інтеграції України у світовий повітряний простір. Тому важливим напрямком подальших досліджень є напрацювання методичних підходів до оцінки впливу лібералізації повітряного простору на економіку України з точки зору макроекономічних наслідків.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.**

Дослідженню стану та розробці питань забезпечення розвитку авіаційної галузі присвячено праці таких вчених, як Кулаєв Ю.Ф., Загорулько В.М., Полянська Н.Є., Юн Г.М., Єлагін В.Т., Коба В.Г., Бугайко Д.О., Габрієлова Т.О., Олешко Т.І., Геєць І.О., Полторацька О.Т., Литвиненко Л.Л., Мізюк С.Г., Овсак О.П., Лісковича Н.Ю та інших. Також дослідженнями в авіаційній сфері займаються провідні міжнародні організації, такі як IATA, ATAG, ICAO.

**Постановка завдання.** Метою дослідження є проведення аналізу стану лібералізації авіаційного простору України та її впливу на економіку України з точки зору макроекономічних наслідків. Невід'ємною складовою при цьому є визначення напрямків та інструментів забезпечення позитивного впливу лібералізації на діяльність авіаційних підприємств України.

**Виклад основного матеріалу дослідження.**

Лібералізація пасажирських авіаперевезень – це стійкий тренд в цивільній авіації світу. Під лібералізацією авіаперевезень прийнято розуміти поступове розширення встановлених норм регулювання авіасполучення в Чиказької конвенції, підписаної в 1944 році, і створення особливих авіаційних режимів, які отримали назву «відкрите небо». Згідно «Чиказької конвенції», ключовим правовим актом, що регулює авіаційне сполучення між двома країнами, були двосторонні угоди. В рамках угод про міжнародне повітряне сполучення держави могли встановлювати маршрути, узгоджувати кількість авіакомпаній, що здійснюють рейси на даних маршрутах, а також регулювати тарифи. Практика реалізації таких угод призвела до монополізації міжнародних маршрутів 1–2 авіакомпаніями, високому рівню тарифів і, як наслідок усього вище перерахованого, низьку конкурентоспроможність авіакомпаній в силу відсутності самої конкуренції.

Наразі Україною укладено 70 міжурядових угод про регулярне повітряне сполучення, з яких 26 між Україною та країнами-членами Євросоюзу. Такі угоди дозволяють виконувати рейси між будь-якою державою-членом ЄС і Україною, однак містять обмеження щодо кількості маршрутів, рейсів та кількості призначених авіаперевізників.

Європейська Комісія розробила модельну угоду про деякі аспекти повітряного сполучення, яка отримала назву «горизонтальної». Перші такі угоди були укладені з країнами Західних Балкан і Марокко в 2006 році. У 2010 році аналогічні угоди були підписані з Грузією та Йорданією. У червні 2012 року була підписана угода з Молдовою. Загалом угоди про САП були укладені ЄС з Албанією, Боснією та Герцеговиною, Республікою Македонією, Чорногорією, Сербією, Косово, Норвегією, Ісландією, Ліхтенштейном, Швейцарією, Марокко, Грузією, Ізраїлем, Йорданією та Молдовою. Відповідно до Угоди

про САП, авіаперевізники отримують право здійснювати перевезення в межах ЄС, керуючись спільними нормами права щодо видачі ліцензій і доступу до ринку, конкуренції, недискримінації, безпеки польотів, державної допомоги. Після підписання такої угоди країни інкорпоруєть до свого національного законодавства норми ЄС у сфері управління повітряним транспортом [1].

За основу Угоди САП з Україною також була взята «горизонтальна» угода, але згодом вона була розширена через наявність в Україні масштабної авіаційної галузі. Переговори щодо підписання Угоди тривали з 2007 по 2013 рік. Парафування Угоди про САП відбулося 28 листопада 2013 року на Саміті Україна – ЄС у Вільнюсі. Втім, підписання Угоди не відбулося до цього часу, зокрема через відновлену територіальну суперечку між Іспанією та Великобританією [1].

Угода про САП передбачає інкорпорування в українське законодавство 64 регламентів і директив ЄС у сфері авіації. Після цього українські авіаперевізники користуватимуться комерційними правами при здійсненні перевезень з України до ЄС і між будь-якими державами-членами ЄС (окрім внутрішніх авіаперевезень у межах будь-якої однієї країни ЄС). У свою чергу, авіаперевізники ЄС матимуть аналогічні комерційні права щодо польотів в Україну та в її межах. На теперішній час основою договірних відносин між Україною та ЄС щодо авіасполучень залишаються двосторонні Угоди про повітряне сполучення з усіма державами-членами ЄС та горизонтальна Угода з Єврокомісією про певні аспекти повітряного сполучення (грудень 2005 року).

Такі двосторонні угоди встановлюють правила, за якими призначені авіаперевізники з обох країн здійснюють свою діяльність. Вони визначають, зокрема, чи можуть авіакомпанії вільно призначати тарифи (чи потрібно узгодження іншою стороною), скільки авіакомпаній можуть надавати послуги з перевезення та провізна ємність (ємність послуг авіаперевезень, тобто обсяги, частота авіаперевезень, типи повітряних суден). Ступінь лібералізації послуг повітряного транспорту між двома країнами визначається конкретними особливостями кожної такої міждержавної угоди. Незважаючи на те, що галузь повітряного транспорту останнім часом була лібералізована через низку двосторонніх та регіональних угод, наразі залишаються істотні обмеження і тому такі угоди можуть суттєво перешкоджати конкуренції.

Дослідники : Маценко О.М., Геєць І. О., Мирнова Ю. В. та Скрипка Є. О. провели розрахунки індексу лібералізації повітряного простору України з 54 іншими країнами (Air Liberalization Index – ALI), запропонованого Секретаріатом Світової організації торгівлі [2]. Індекс лібералізації повітряного простору розраховується на основі

складових: свобода повітря, за якою здійснюються перевезення, провізна ємність, тарифи, методи володіння авіакомпанією, кількість призначених перевізників, можливості кооперацій призначених перевізників та обмін статистичними даними. За результатами проведених розрахунків, дослідниками визначені рейтинги країн з найбільшим індексом лібералізації (на рис. 1 представлена діаграма, складена за таблицею результатів досліджень зазначених авторів [3]).

Зважаючи на те, що значення індексу знаходиться в межах від 0 – для високо регульованих угод до 50 – для високо ліберальних або відкритих угод, найвище значення для двосторонніх угод, що регулюють повітряне сполучення України з іншими країнами складає 27, що відповідає середньому рівню. Але інформативним є аналіз отриманих значень складових при розрахунку значення індексу.

Так, переважна більшість параметрів відноситься до групи А (найвищий рівень регулювання): 79% двосторонніх угод, до групи параметрів В – 21% угод. При цьому немає жодної угоди, яка відповідала б умовам групи параметрів С, які визначають високий рівень лібералізації авіаційного сполучення між Україною та іншими країнами [3].

Як свідчать результати досліджень фахівців Світової організації торгівлі, існують надійні докази позитивної та вагомості залежності між обсягами перевезень та ступенем лібералізації авіаційного ринку. Збільшення ступеня лібералізації на 25–75 відсотків збільшує обсяги авіаційного трафіку руху між країнами, пов'язаними прямим авіаційним сполученням приблизно на 30 відсотків. Зокрема, зняття обмежень щодо визначення цін та пропускної спроможності, прав на каботаж та можливість для авіакомпаній, які не є призначеним перевізником іноземної країни, щодо здійснення авіаперевезень, вважаються найбільш регулюючими положеннями угод про авіаперевезення [2].

На кінець 2019 року рішенням Державіаслужби України прийняті рішення щодо суттєвого розширення умов експлуатації повітряних ліній по двосторонніх угодах, що регулюють повітряне сполучення України з іншими країнами, зокрема, зміни призначених перевізників та частот виконання рейсів [4; 5]. Так, прийняті рішення щодо:

– збільшення частоти міжнародних рейсів з 4 до 7 рейсів на тиждень до документу про право ПрАТ «Авіакомпанія «Міжнародні авіалінії України» на експлуатацію повітряної лінії: Київ – Джидда (Королівство Саудівська Аравія) – Київ;

– надання права ТОВ «Авіакомпанія Скайап» права на експлуатацію повітряної лінії: Київ – Алмати (Республіка Казахстан) – Київ (частота рейсів: 3 рейси на тиждень) для виконання регулярних міжнародних повітряних перевезень з/до України;

– надання права ТОВ «Авіакомпанія Скайап» права на експлуатацію повітряних ліній: Львів – Стамбул (Турецька Республіка) – Львів (частота рейсів: 4 рейси на тиждень); Запоріжжя – Стамбул (Турецька Республіка) – Запоріжжя (частота рейсів: 4 рейси на тиждень); Харків – Стамбул (Турецька Республіка) – Харків (частота рейсів: 4 рейси на тиждень);

– збільшення частоти міжнародних рейсів з 1 до 2 рейсів на тиждень до документу про право ТОВ «Авіакомпанія Скайап» на експлуатацію повітряної лінії: Львів – Іракліон (Грецька Республіка) – Львів для виконання регулярних міжнародних повітряних перевезень з/до України; а також збільшення частоти міжнародних рейсів з 4 до 5 рейсів на тиждень) на експлуатацію повітряної лінії: Київ – Алікante (Королівство Іспанія) – Київ для виконання регулярних міжнародних повітряних перевезень з/до України та збільшення частоти рейсів з 2 до 3 рейсів на тиждень на експлуатацію повітряної лінії: Київ – Пальма-де-Мальорка (Королівство Іспанія) – Київ для виконання регулярних міжнародних повітряних перевезень з/до України, а також збільшення частоти рейсів з 7 до 14 рейсів на тиждень на експлуатацію повітряної лінії: Київ – Тбілісі (Грузія) – Київ для виконання регулярних міжнародних повітряних перевезень з/до України.

– надання ТОВ «Авіакомпанія «Атласджет Україна» право на експлуатацію повітряної лінії:

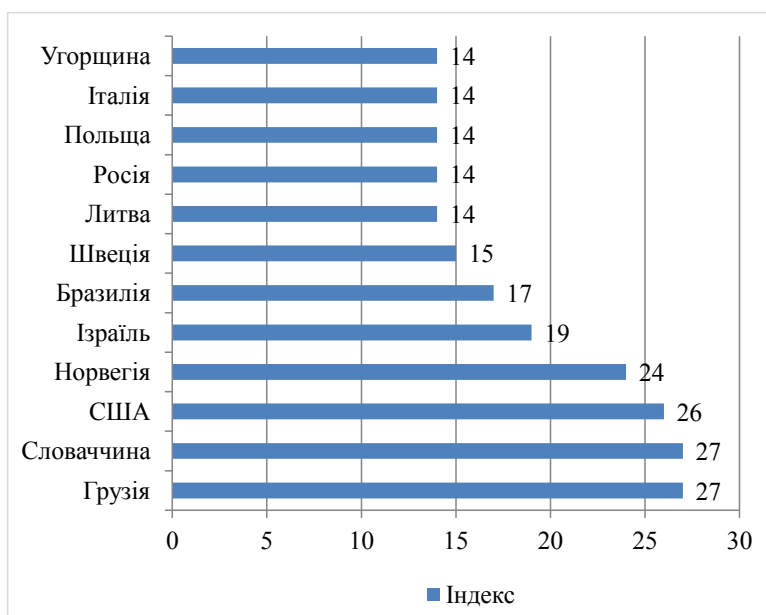


Рис. 1. Країни з найбільшим індексом лібералізації двосторонніх угод з Україною

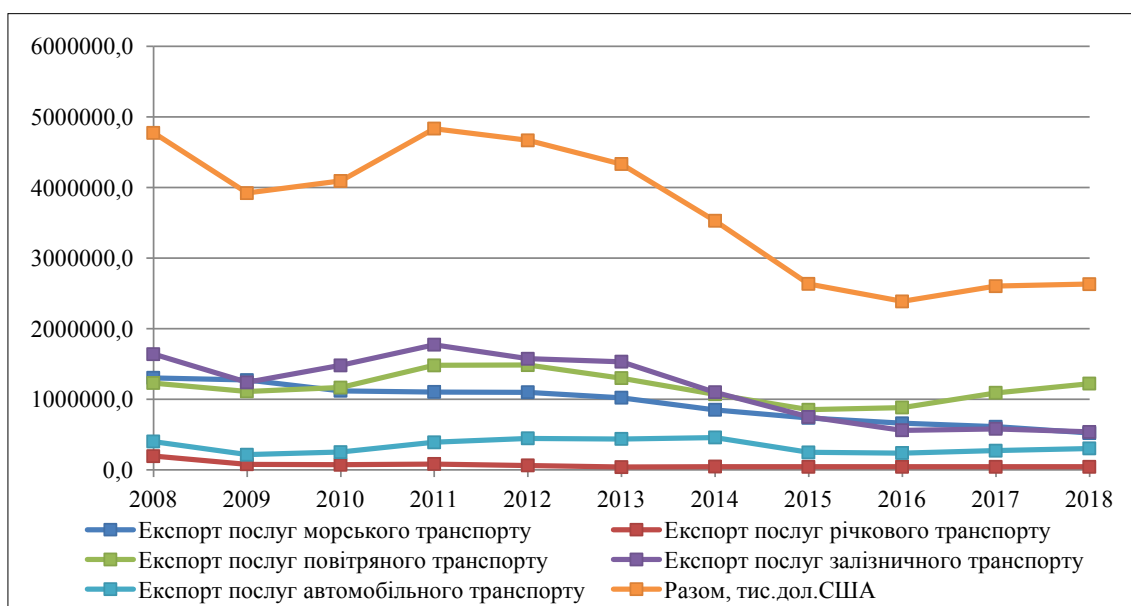
Джерело: складено на основі [3]

Київ – Стамбул (Турецька Республіка) – Київ (частота рейсів: 3 рейси на тиждень) для виконання регулярних міжнародних повітряних перевезень з/до України. Таким чином, прийняті рішення Державіаслужби України свідчать про наміри суттєвого розширення на 2020 рік міжнародних польотів авіакомпаній України, зокрема за рахунок активізації діяльності авіакомпанії «Скайап» та «Атласджет Україна».

Проведений аналіз динаміки та структури експорту та імпорту транспортних послуг (з урахуванням морського, річного, повітряного, залізничного та автомобільного видів транспорту)

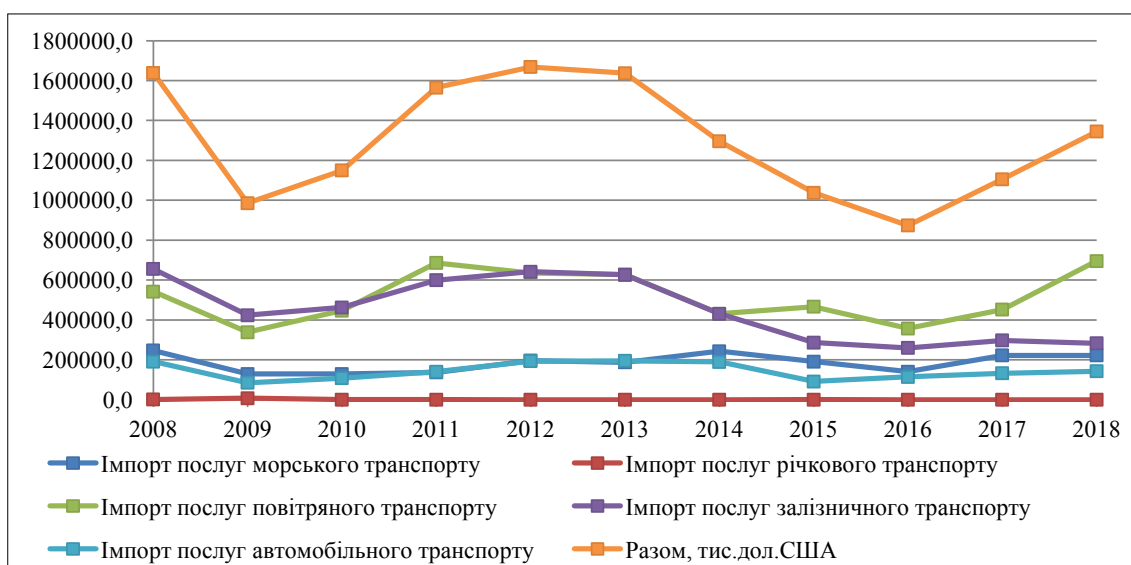
України з 2008 по 2018 рр. показав, що саме зростаючі обсяги торгівлі послугами повітряного транспорту чинять позитивний ефект на сумарну динаміку як експорту, так і імпорту транспортних послуг, рис. 2 та рис. 3. У той же час, аналіз вищенаведеної динаміки послуг повітряного транспорту показує, що за період 2016–2018 рр. за обсягами, імпорт більш ніж у 2 рази менший за експорт, але ж і зростає швидшими темпами, ніж експорт.

Цей висновок також підтверджується результатами аналізу динаміки пропуску літаків через державний кордон України за 2008–2018 рр. (рис. 4).



**Рис. 2. Динаміка експорту транспортних послуг України (з урахуванням морського, річного, повітряного, залізничного та автомобільного видів транспорту)**

Джерело: побудовано авторами на підставі [6; 7]

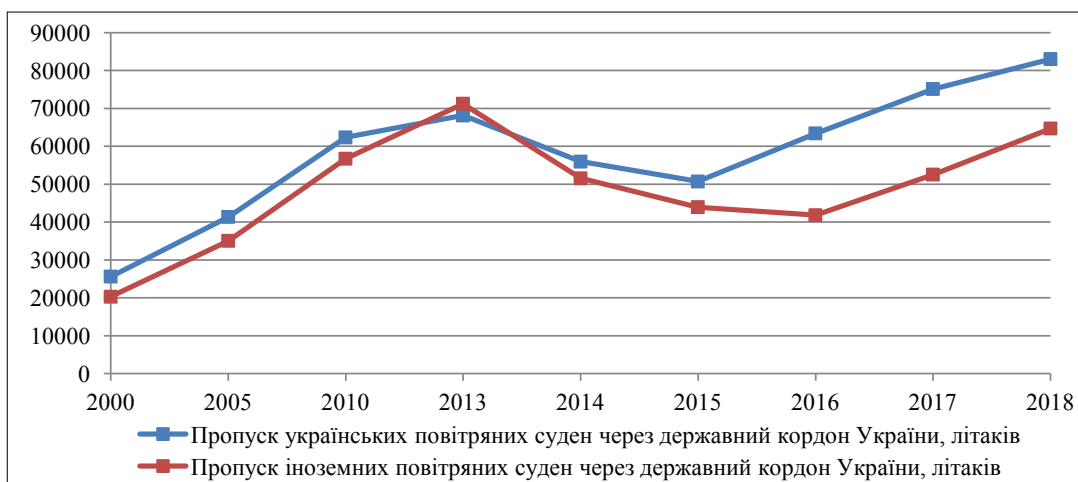


**Рис. 3. Динаміка імпорту транспортних послуг України (з урахуванням морського, річного, повітряного, залізничного та автомобільного видів транспорту)**

Джерело: побудовано авторами на підставі [6; 7]

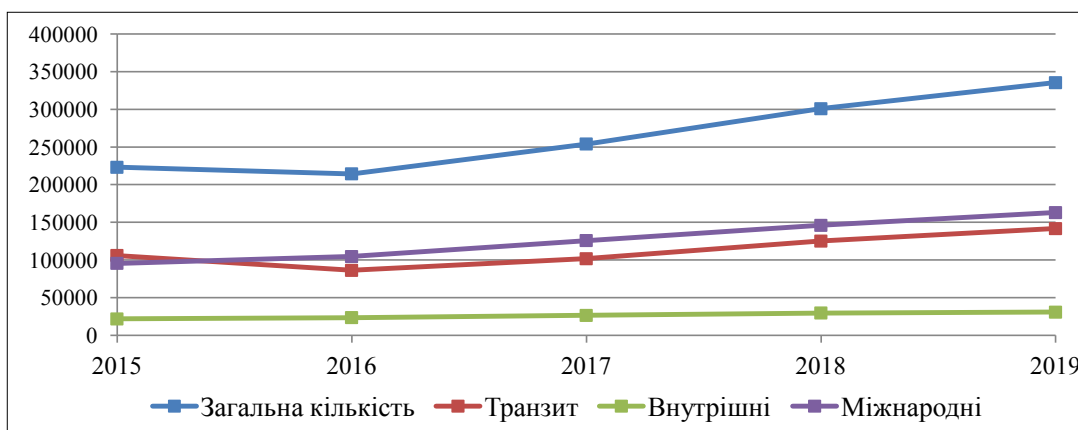
Проведемо аналіз обсягів перевезень вітчизняних та іноземних авіакомпаній за остання роки. Так, у 2018 році ДП ОПР «Украерорух» забезпечив, зокрема, виконання 106 654 рейсів

вітчизняних авіакомпаній, що більше ніж за минулий рік на 9,7%, та 194 199 авіарейсів іноземних авіакомпаній (включно транзитні польоти через територію України), що порівняно з 2017 роком



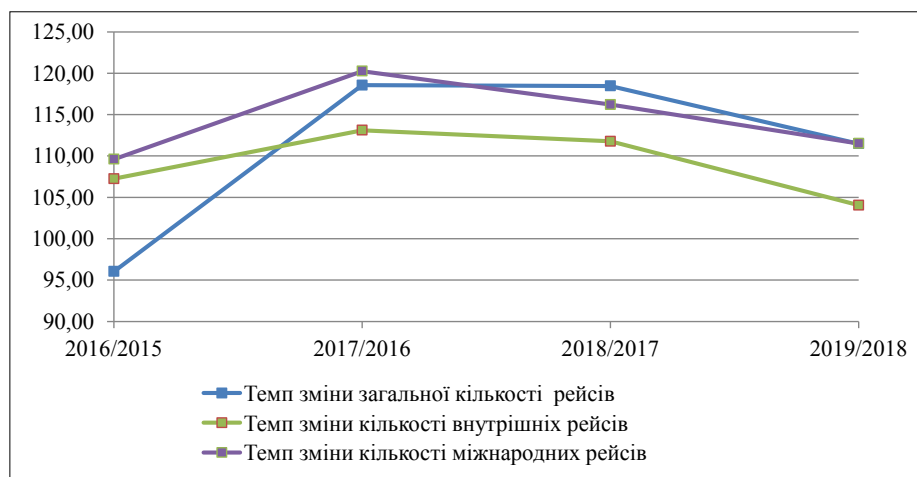
**Рис. 4. Динаміка пропуску літаків через державний кордон України**

Джерело: побудовано авторами на підставі [7]



**Рис. 5. Кількість рейсів авіакомпаній у повітряному просторі України за 2015–2019 рр.**

Джерело: складено на основі аналізу ДП ОПР «Украерорух» [8; 9]



**Рис. 6. Темпи зміни кількості авіарейсів у повітряному просторі України за 2015–2019 рр.**



більше на 23,9%. За типами польотів: транзитні польоти – 125 145 (+23%), міжнародні (з вильотом/ посадкою) – 146 115 (+16,2%), кількість внутрішніх польотів становить 29 593 (+11,8%). Із січня по листопад 2019 року ДП ОП «Украерорух» забезпечив аеронавігаційним обслуговуванням 313 195 рейсів, що на 11,8% більше порівняно з відповідним періодом минулого року. Вітчизняні авіакомпанії виконали 102 889 рейсів, іноземні – 210 306 рейсів (включаючи транзитні польоти через територію України). Обидва показники мають позитивну динаміку порівняно з аналогічним періодом минулого року – більше на 3,4% та 16,4% відповідно [8].

У 2019 році ДП ОПР «Украерорух» забезпечив виконання 109 777 рейсів вітчизняних авіакомпаній, що більше ніж за минулий рік на 2,9%, та 225 630 авіарейсів іноземних авіакомпаній, що порівняно з 2018 роком більше на 16,2%. За типами польотів: транзитні польоти – 141 680 (+13,2%), міжнародні (з вильотом/посадкою) – 162 937 (+11,5%), кількість внутрішніх польотів становить 30 790 (+4%) [9].

Аналіз динаміки рейсів авіакомпаній у повітряному просторі України за 2015–2019 рр. та темпів їх зміни (рис. 5 та рис.6) показав, що починаючи з 2016 року стійко зростає кількість міжнародних рейсів, правда темп росту 120% за 2017 рік

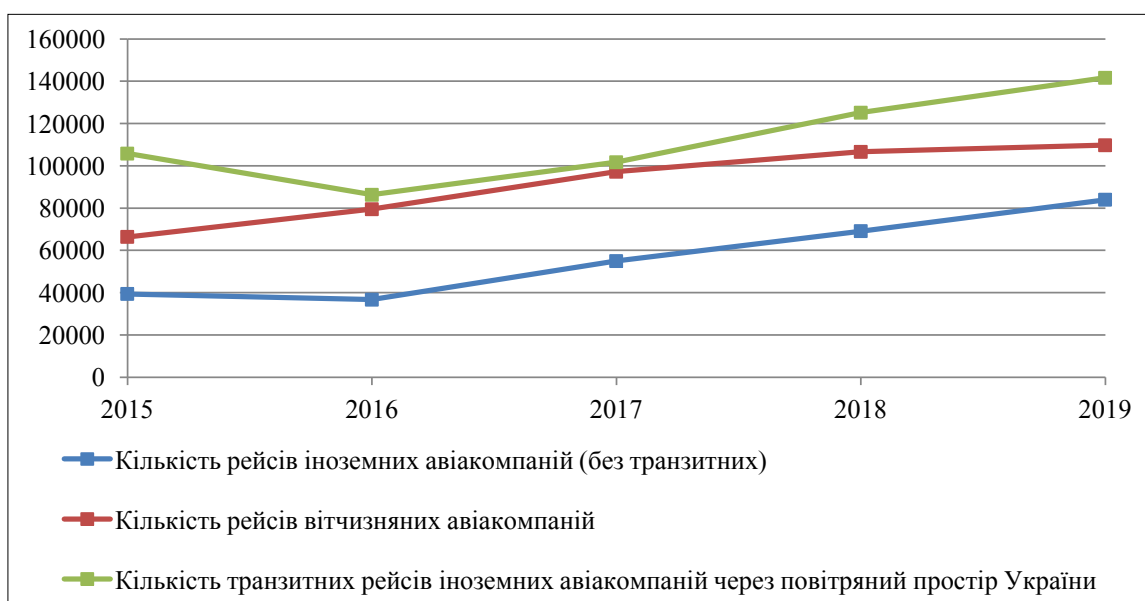


Рис. 7. Рейси вітчизняних та іноземних авіакомпаній у повітряному просторі України за 2015–2019 рр.

Джерело: складено на основі аналізу ДП ОПР «Украерорух» [8; 9]

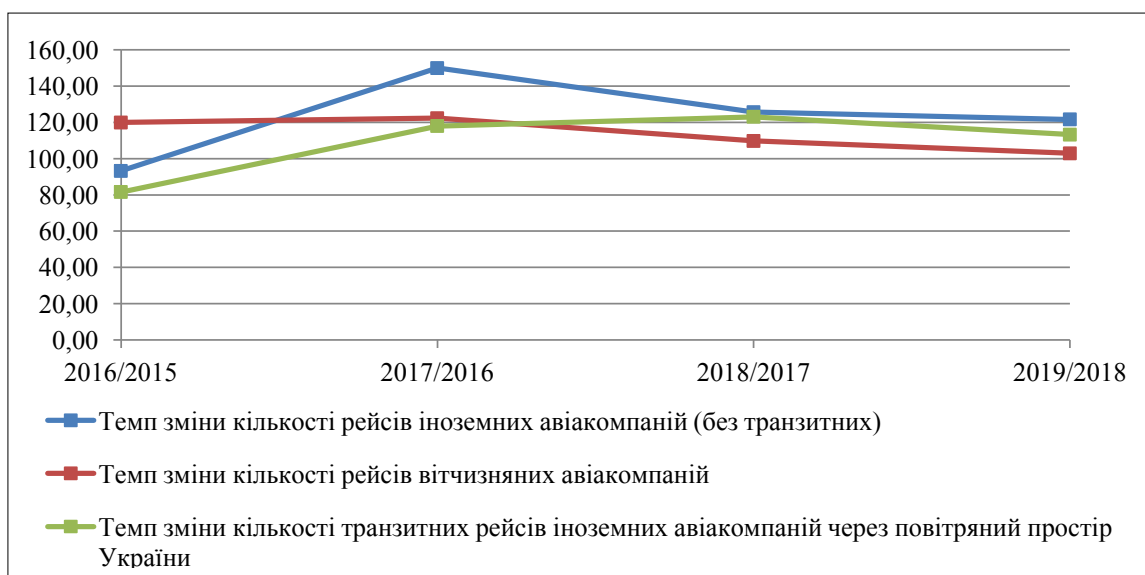


Рис. 8. Темпи зміни кількості авіарейсів вітчизняних та іноземних авіакомпаній у повітряному просторі України за 2015–2019 рр.



**Рис. 9. Вплив лібералізації авіаційного простору на економічний розвиток країни, що її впроваджує, зокрема, України**

децю уповільнився до 117% за 2018 та 111,5% за 2019 роки. Відмічається зростання кількості транзитних рейсів.

Проведений аналіз динаміки кількості рейсів вітчизняних та іноземних авіакомпаній у повітряному просторі України за 2015–2019 рр. та темпів їх зміни (представлено на рис.7 та рис.8) показав, що з 2016 року наявна позитивна тенденція зростання кількості рейсів як вітчизняних, так і іноземних авіакомпаній. З огляду на зручне географічне положення України, зростає і кількість транзитних рейсів.

Як представлено на рис. 8, з 2016 року відбувається поступове уповільнення темпів зростання кількості рейсів вітчизняних авіакомпаній. В той же час, темп зростання кількості рейсів іноземних авіакомпаній у повітряному просторі України після стрімкого зростання за 2017 рік майже на 50%, дещо уповільнився за два наступні роки. Наразі за 2019 рік кількість рейсів іноземних авіакомпаній у повітряному просторі України зросла на 21,5%, в той час як вітчизняних авіакомпаній – лише на 3%. Більш того, згідно оперативної інформації ДП «Украерорух», упродовж січня 2020 року

українськими авіакомпаніями виконано 6,6 тисяч комерційних рейсів (скорочення порівняно аналогічним періодом минулого року – на 5,4%), у т.ч. міжнародних – 5,5 тисяч (скорочення – на 4,6%) [10].

Для забезпечення конкурентоздатності вітчизняних авіакомпаній, розкриття їх потенціалу назріла необхідність впровадження в Україні заходів державного регулювання, необхідних для покращення їх стратегічного позиціонування.

В той же час, доцільно зазначити, що за січень 2020 року пасажиропотоки через аеропорти України збільшились на 15,3%, у т.ч. у міжнародному сполученні – майже на 17% порівняно з січнем 2019 року [10]. Зазначене підтверджує назрілу необхідність забезпечення розвитку авіатранспортної інфраструктури України, зокрема аеропортових комплексів, для забезпечення їм набуття конкурентних переваг для утримання та збільшення пасажиропотоку.

Адже впроваджувані заходи із лібералізації авіаційного простору спрямовані на інтеграцію України в світовий економічний простір на основі встановлення спільних стандартів безпеки та лібералізації ринкових відносин у сфері авіації для

зняття регулюючих обмежень на шляху вільного переміщення товарів, людей, послуг, технологій через кордони.

Міжнародний повітряний транспорт відіграє вирішальну роль у процесі міжнародної інтеграції, а також впливає на розвиток інших галузей економіки. За рахунок скорочення часу, необхідного для бізнес-подорожі чи туристичної, повітряний транспорт є важливим визначальним фактором загальних транспортних витрат. Час також важливим визначальним фактором торгівлі, і він є головним фактором у визначенні вибору виду транспорту для подорожі до віддалених місць. З цієї причини повітряний пасажирський транспорт має важливе значення для розвитку сектору бізнес – подорожей, міжнародного туризму, а також торгівлі. В свою чергу, повітряний транспорт є важливою галуззю суспільного виробництва. Підвищуючи свої обсягові та фінансові звітні показники, індустрія повітряного транспорту впливає на економічну систему, змінюючи її кількісні та якісні параметри за рахунок дії сукупності прямих, непрямих, індукованих та каталітичних впливів [11]. У табл. 1 представлені узагальнені дані щодо розподілу часток працюючих на авіаційних та суміжних підприємствах за регіонами світу, систематизовані на основі [12; 13; 14].

Як бачимо з табл.1, залежно від особливостей регіону (наявності авіаційної промисловості, розвитку повітряного сполучення тощо), частки зайнятих у різних сферах авіаційного бізнесу по регіонах суттєво відрізняються. Але спільним є те що, більше 50% робітників є зайнятими у різних сферах обслуговування в аеропорту (робітники закладів торгівлі, ресторанів, готелів тощо), в той час як частка зайнятих у авіакомпаніях та хендлінгових компаніях (льотний екіпаж, персонал на реєстрації пасажирів, персонал з технічного обслуговування рейсів, персонал головного офісу та відділів бронювання) коливається в діапазоні – 22–42%.

За результатами досліджень фахівців IATA, ATAG (Air Transport Action Group), завдяки мультиплікативному ефекту, що має місце в авіаційній галузі, кожні 100 робочих місць створені авіаційним транспортом сприяють створенню додаткових 600 робочих місць у суміжних галузях [12].

На рис. 8 представлена спрощена структурно-логічна схема впливу лібералізації авіаційного простору на економічний розвиток країни, що її впроваджує, зокрема, України.

Враховуючи вищезазначене, кінцевою метою здійснення лібералізації авіаційного простору України є підвищення добробуту та забезпечення економічного зростання України. Але ця кінцева мета буде досягнута лише за умов зростання пасажиропотоку в аеропортах України та забезпечення активної участі вітчизняних авіакомпаній на ринку, завдяки залученню інструментів державного регулювання, що дозволять забезпечити належні стійкі конкурентні позиції.

Відповідно, наступним кроком лібералізації є створення Європейського спільного авіаційного простору (САП) – що являє собою двосторонню угоду між ЄС і третіми країнами для встановлення спільних стандартів безпеки та лібералізації ринкових відносин у сфері авіації. Для України впровадження САП уможливило використання повітряного простору найбільш ефективно та безпечно. При цьому управління повітряним рухом перебуває в компетенції міжнародної організації «Євроконтроль», що здійснює координацію та планування управління повітряним рухом для всієї Європи. За своєю суттю, САП впроваджує зону вільної торгівлі в авіатранспортній галузі, на основі гармонізації європейських стандартів безпеки польотів, захисту пасажирів, відповідальності авіаперевізників за перевезення, захисту навколишнього середовища, конкуренції та державного регулювання.

Рівень економічного розвитку країни, зокрема за обсягами та темпами росту ВВП, а також ВВП

Таблиця 1

### Робочі місця на авіаційних та суміжних підприємствах за регіонами світу

Частка зайнятих у:	Азіатсько-тихоокеанський регіон	Європа	Латинська Америка	Близький Схід	Північна Америка
Авіакомпаніях та хендлінгових компаніях (льотний екіпаж, персонал на реєстрації пасажирів, персонал з технічного обслуговування рейсів, персонал головного офісу та відділів бронювання)	32,5	22,3	20,7	41,8	24,6
Наданні аеронавігаційних послуг	2,6	2,5	2,8	1,1	1,4
Аеропортах (зайняті в управлінні аеропортів, в технічному обслуговуванні, службах безпеки та експлуатації)	6,7	6,0	8,3	5,9	2,1
Різних сферах обслуговування в аеропорту (робітники закладів торгівлі, ресторанів, готелів тощо).	50,5	54,6	53,9	50,3	52,3
Авіаційній промисловості (зайняті у виробництві цивільних літаків, включаючи системи, компоненти, повітряні рами та двигуни).	7,7	14,5	14,2	1,0	19,6

Джерело: систематизовано авторами за джерелом [12–14]



на душу населення є важливими чинниками впливу на вагу та рейтинг країни, навіть якщо вона входить до економічного союзу держав. Тому зважаючи на інтеграційні пріоритети сучасного економічного курсу України потрібно за рахунок наявних важелів державного регулювання забезпечити вітчизняним авіаційним підприємствам можливість формувати конкурентні стратегічні позиції на ринку авіаційних перевезень в умовах лібералізації.

Зокрема, важливими напрямками забезпечення конкурентного стратегічного позиціонування вітчизняних авіакомпаній є впровадження нульової ставки податку на додану вартість при оподаткуванні послуг з внутрішніх авіаперевезень. Це сприятиме стимулюванню обсягів внутрішніх авіаперевезень (за даними 2019 року обсяги внутрішніх авіаперевезень пасажирів складають менше 10% загального їх значення). Для авіакомпаній України тим самим забезпечиться скорочення витрат на виконання цих рейсів, адже вони для них ніколи не були прибутковими, частіше забезпечували пасажиропотік на міжнародні рейси (відома хабова модель «ступиці та спиці»), а також здійснювався «перегін» літаків до інших внутрішніх аеропортів.

Оскільки в країнах ЄС паливо для авіаційних перевезень не оподатковується ПДВ, доцільно для вітчизняного ринку запровадити нульову ставку ПДВ на продаж керосину. Це сприятиме підвищенню конкурентоспроможності вітчизняних авіакомпаній і на ринку міжнародних авіаперевезень, і спрацює на вигідне стратегічне позиціонування вітчизняних аеропортів, в яких можна заправитись паливом за конкурентною ціною.

Реалізація запропонованих заходів забезпечить:

- зниження вартості авіаперевезень;
- зниження авіаційних тарифів;
- залучення додаткового пасажиропотоку;
- створення сприятливих для вітчизняних авіакомпаній конкурентних умов на авіатранспортному ринку.

При цьому необхідною складовою є забезпечення розвитку авіатранспортної інфраструктури України (аеропортів, мультимодальних комплексів тощо), для уможливлення утримання та збільшення пасажиропотоку, зокрема на основі державно-приватного партнерства.

Зазначене у кінцевому підсумку сприятиме посиленню стратегічного позиціонування як вітчизняних аеропортів, так і вітчизняних авіакомпаній та працюватиме на забезпечення економічного зростання України, у тому числі завдяки мультиплікаційному ефекту, який чинить авіаційний транспорт на економіку країн.

Слід зазначити, що з 2020 року Міністерство інфраструктури України повертає єдиний рівень ставки плати за аеронавігаційне обслуговування

на підході та в районі аеродрому, який діяв до червня 2019 року, та є розрахованим за принципами «Євроконтролю» [15]. Тобто встановлюються єдині правила на ринку авіаційних послуг, які сприятимуть залученню більшої кількості рейсів у регіональні аеропорти України. Використання принципів «Євроконтролю» дозволить забезпечити покриття витрат ДП ОПР «Украерорух» на забезпечення безперебійного функціонування та модернізації аеронавігаційної системи України.

Враховуючи вищезазначене, кінцевою метою здійснення лібералізації авіаційного простору України є підвищення добробуту та забезпечення економічного зростання України. Але ця кінцева мета буде досягнута лише за умов зростання пасажиропотоку в аеропортах України та забезпечення активної участі вітчизняних авіакомпаній на ринку, завдяки залученню інструментів державного регулювання, що дозволять забезпечити належні стійкі конкурентні позиції.

Відповідно, створення таких рамкових умов в авіаційному бізнесі має поєднуватись з належними діями авіаційних підприємств щодо вибору належної бізнес-моделі, забезпечення ефективного стратегічного та оперативного управління діяльністю.

#### **Висновки з проведеного дослідження.**

Результати дослідження дозволили визначити, що за обсягами, імпорт послуг повітряного транспорту за 2016–2018 рр. більш ніж у 2 рази менший за експорт, але ж і зростає швидшими темпами, ніж експорт. За 2019 рік кількість рейсів іноземних авіакомпаній у повітряному просторі України зросла на 21,5%, в той час як вітчизняних авіакомпаній – лише на 3%. Більш того, згідно оперативної інформації ДП «Украерорух», упродовж січня 2020 року українськими авіакомпаніями виконано міжнародних комерційних рейсів на 4,6% менше, ніж за аналогічний період минулого року. В той же час за січень 2020 року пасажиропотоки через аеропорти України збільшились на 15,3%, у т. ч. у міжнародному сполученні – майже на 17% порівняно з січнем 2019 року. Зазначене підтверджує назрілу необхідність забезпечення розвитку авіатранспортної інфраструктури України, зокрема аеропортів комплексів, для забезпечення їм набуття конкурентних переваг для утримання та збільшення пасажиропотоку. Як свідчать результати досліджень фахівців Світової організації торгівлі, існують надійні докази позитивної та вагомої залежності між обсягами перевезень та ступенем лібералізації авіаційного ринку. Тому запропоновано проведення подальшої лібералізації авіаційного простору України. До укладання угоди про спільний авіаційний простір лібералізація має здійснюватись у напрямку розширення трафіку у міждержавних угодах України на авіаційне сполучення, одночасно із впровадженням заходів державного

регулювання, необхідних для покращення стратегічного позиціонування вітчизняних підприємств авіатранспортної галузі. Провідною метою здійснення лібералізації авіаційного простору України є підвищення добробуту та забезпечення економічного зростання України. Але така мета може бути досягнута лише за умов зростання пасажиропотоку в аеропортах України та забезпечення активної участі вітчизняних авіакомпаній на ринку, завдяки залученню інструментів державного регулювання, що дозволять забезпечити належні стійкі конкурентні позиції.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Авіаційний вектор східного партнерства: оцінка прогресу України, Молдови та Грузії у наближенні до авіаційного законодавства ЄС. URL: [https://europewb.org.ua/wp-content/uploads/2017/12/print\\_zvit\\_The-Eastern-Partnership-Air-Transport-Vector\\_EWB.pdf](https://europewb.org.ua/wp-content/uploads/2017/12/print_zvit_The-Eastern-Partnership-Air-Transport-Vector_EWB.pdf). (дата звернення: 21.01.2020)

2. Liberalization of Air Transport Services and Passenger Traffic. URL: [https://www.wto.org/english/res\\_e/reser\\_e/ersd200806\\_e.pdf](https://www.wto.org/english/res_e/reser_e/ersd200806_e.pdf) (дата звернення: 21.01.2020)

3. Маценко О.М., Геєць І. О., Миронова Ю. В., Скрипка Є. О. Стратегічні напрями лібералізації повітряного простору між Україною та ЄС. URL: [http://mer.fem.sumdu.edu.ua/content/acticles/issue\\_38/Oleksandr\\_M\\_Matsenko\\_Iryna\\_O\\_Heyets\\_Julija\\_V\\_Myronova\\_Evgenij\\_SkrypkaStrategic\\_Directions\\_of\\_Airspace\\_Liberalization\\_Betw.pdf](http://mer.fem.sumdu.edu.ua/content/acticles/issue_38/Oleksandr_M_Matsenko_Iryna_O_Heyets_Julija_V_Myronova_Evgenij_SkrypkaStrategic_Directions_of_Airspace_Liberalization_Betw.pdf). (дата звернення: 30.12.2019)

4. Інформація щодо прийнятих рішень Комісії з розгляду питань щодо прав на експлуатацію повітряних ліній. URL: <https://avia.gov.ua/informatsiya-shhodo-prijnyatih-rishen-komisiyi-z-rozglyadu-pitan-shhodo-prav-na-ekspluatatsiyu-povitryanih-linij-14/> (дата звернення: 21.01.2020)

5. Розширено регулярне авіасполучення України з Турецькою Республікою URL: <https://mtu.gov.ua/news/31615.html> (дата звернення: 24.02.2020)

6. Транспорт і зв'язок України 2018. URL: [http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat\\_u/2019/zb/08/zb\\_tr2018pdf.pdf/](http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2019/zb/08/zb_tr2018pdf.pdf/) (дата звернення: 03.01.2020) (дата звернення: 03.01.2020)

7. Зовнішньоекономічна діяльність. URL: [http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat\\_u/publ10\\_u.htm](http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/publ10_u.htm). (дата звернення: 25.12.2019)

8. Державне підприємство обслуговування повітряного руху України «Украерорух». URL: <https://uksatse.ua/index.php?s=7fafa5d747ed5296870f4e285d3e17df&act=Part&CODE=247&id=450> (дата звернення: 18.12.2019)

9. Обсяг наданих Украерорухом аеронавігаційних послуг у 2019 році збільшився на 11,5%. URL: <http://uksatse.ua/index.php?s=203f51197ddfa2715bb51336e9de5350&act=Part&CODE=247&id=512>. (дата звернення: 15.02.2020)

10. Оперативна інформація щодо основних показників діяльності авіаційної галузі за січень 2020 року. URL: <https://avia.gov.ua/pro-nas/statistika/operativna-informatsiya/>. (дата звернення: 15.02.2020)

11. Овсак О.П., Ліскович Н.Ю. Макроекономічні аспекти впливу розвитку повітряного транспорту на економіку України. Причорноморські економічні студії. ПУ «Причорноморський науково-дослідний інститут еконо-міки та інновацій». Випуск 48. 2019. С. 133-141. DOI: <https://doi.org/10.32843/bses.48-22>.

12. Aviation: Benefits Beyond Borders 2014 Report. Air Transport Action Group, April 2014. URL: [http://aviationbenefits.org/media/26786/ATAG\\_AviationBenefits2014\\_FULL\\_LowRes.pdf](http://aviationbenefits.org/media/26786/ATAG_AviationBenefits2014_FULL_LowRes.pdf). (дата звернення: 10.02.2020)

13. The economic & social benefits of air transport. URL: [https://www.icao.int/Meetings/wrdss2011/Documents/JointWorkshop2005/ATAG\\_SocialBenefitsAirTransport.pdf](https://www.icao.int/Meetings/wrdss2011/Documents/JointWorkshop2005/ATAG_SocialBenefitsAirTransport.pdf). (дата звернення: 03.01.2020)

14. Aviation Benefits Report 2019. URL: <https://www.icao.int/sustainability/Documents/AVIATION-BENEFITS-2019-web.pdf>. (дата звернення: 04.01.2020)

15. Міністерство інфраструктури України усуває дискримінаційні умови в авіаційній сфері URL: <https://mtu.gov.ua/news/31602.html>. (дата звернення: 10.02.2020)

#### REFERENCES:

1. Aviatsiynyy vektor skhidnoho partnerstva: otsinka prohresu Ukrayiny, Moldovy ta Hruziyi u nablyzhenni do aviatsiynoho zakonodavstva YES. [Aviation Partnership Aviation Vector: Assessment of Ukraine, Moldova and Georgia's progress towards approximation to EU aviation legislation]. URL: [https://europewb.org.ua/wp-content/uploads/2017/12/print\\_zvit\\_The-Eastern-Partnership-Air-Transport-Vector\\_EWB.pdf](https://europewb.org.ua/wp-content/uploads/2017/12/print_zvit_The-Eastern-Partnership-Air-Transport-Vector_EWB.pdf). (accessed 21 January 2020).

2. Liberalization of Air Transport Services and Passenger Traffic. URL: [https://www.wto.org/english/res\\_e/reser\\_e/ersd200806\\_e.pdf](https://www.wto.org/english/res_e/reser_e/ersd200806_e.pdf). (accessed 21 January 2020).

3. Matsenko O.M., Heyets I.O., Myronova Y.V., Skrypka Y.O. Stratehichni napryamy liberalizatsiyi povitryanoho prostoru mizh Ukrayinoyu ta YES/ [Strategic directions of airspace liberalization between Ukraine and the EU]. URL: [http://mer.fem.sumdu.edu.ua/content/acticles/issue\\_38/Oleksandr\\_M\\_Matsenko\\_Iryna\\_O\\_Heyets\\_Julija\\_V\\_Myronova\\_Evgenij\\_SkrypkaStrategic\\_Directions\\_of\\_Airspace\\_Liberalization\\_Betw.pdf](http://mer.fem.sumdu.edu.ua/content/acticles/issue_38/Oleksandr_M_Matsenko_Iryna_O_Heyets_Julija_V_Myronova_Evgenij_SkrypkaStrategic_Directions_of_Airspace_Liberalization_Betw.pdf). (accessed 30 December 2019).

4. Informatsiya shhodo pryynyatykh rishen' Komisii z roz'hlyadu pytan' shhodo prav na ekspluatatsiyu povitryanykh liniy. [Information on the decisions taken by the Commission to consider the rights to operate the routes]/ URL: <https://avia.gov.ua/informatsiya-shhodo-prijnyatih-rishen-komisiyi-z-rozglyadu-pitan-shhodo-prav-na-ekspluatatsiyu-povitryanih-linij-14/>. (accessed 21 January 2020).

5. Rozshyreno rehulyarne aviaspoluchennya Ukrayiny z Turets'koyu Respublikoyu. [Regular flights of Ukraine with the Republic of Turkey have been expanded]. URL: <https://mtu.gov.ua/news/31615.html> (дата звернення: 24.02.2020) (accessed 24 February 2020).

6. Transport i zv'yazok Ukrayiny 2018. [Transport and Communications of Ukraine 2018.] URL: [http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat\\_u/2019/zb/08/zb\\_tr2018pdf.pdf](http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2019/zb/08/zb_tr2018pdf.pdf). (accessed 03 January 2020).

7. Zovnish'oekonomichna diyal'nist'. [Foreign economic activity]. URL: [http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat\\_u/publ10\\_u.htm](http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/publ10_u.htm). (accessed 25 December 2019).

8. Derzhavne pidpnyemstvo obsluhovuvannya povitryanoho rukhu Ukrainy «Ukraerorukh». [State enterprise of air traffic services of Ukraine «Ukraerorukh»] URL: <https://uksatse.ua/index.php?s=7fafa5d747ed5296870f4e285d3e17df&act=Part&CODE=247&id=450>. (accessed 18 December 2019).

9. Obsyah nadanykh Ukraerorukhom aeronavihatsiynykh posluh u 2019 rotsi zbil'shyvsya na 11,5%. [The volume of air navigation services provided to UkSATSE in 2019 increased by 11,5%]. URL: <http://uksatse.ua/index.php?s=203f51197ddfa2715bb51336e9de5350&act=Part&CODE=247&id=512>. (accessed 15 February 2020)

10. Operatyvna informatsiya shchodo osnovnykh pokaznykiv diyal'nosti aviatsiynoyi haluzi za sichen' 2020 roku. [On-line information on key performance indicators of the aviation industry for January 2020]. URL: <https://avia.gov.ua/pro-nas/statistika/operativna-informatsiya/>. (accessed 15 February 2020)

11. Ovsak O.P., Liskovych N.YU. Makroekonomichni aspekty vplyvu rozvytku povitryanoho transportu na eko-

nomiku Ukrainy. [Macroeconomic aspects of the impact of air transport development on the economy of Ukraine] Black Sea Economic Studies. PU Black Sea Research Institute of Economics and Innovation. Issue 48. 2019. P.133-141. DOI: <https://doi.org/10.32843/bses.48-22>.

12. Aviation: Benefits Beyond Borders 2014 Report. Air Transport Action Group, April 2014. URL: [http://aviationbenefits.org/media/26786/ATAG\\_\\_AviationBenefits2014\\_FULL\\_LowRes.pdf](http://aviationbenefits.org/media/26786/ATAG__AviationBenefits2014_FULL_LowRes.pdf). (accessed 10 February 2020)

13. The economic & social benefits of air transport. URL: [https://www.icao.int/Meetings/wrdss2011/Documents/JointWorkshop2005/ATAG\\_SocialBenefitsAirTransport.pdf](https://www.icao.int/Meetings/wrdss2011/Documents/JointWorkshop2005/ATAG_SocialBenefitsAirTransport.pdf). (accessed 03 January 2020)

14. Aviation Benefits Report 2019. URL: <https://www.icao.int/sustainability/Documents/AVIATION-BENEFITS-2019-web.pdf>. (дата звернення: 04.01.2020)

15. Ministerstvo infrastruktury Ukrainy usu-vaye dyskryminatsiyni umovy v aviatsiyniy sferi. [The Ministry of Infrastructure of Ukraine eliminates discriminatory conditions in the aviation sector]. URL: <https://mtu.gov.ua/news/31602.html>. (accessed 10 February 2020).