

Європеїзація авіапростору України: переваги і проблеми, пов'язані з підписанням Угоди про Спільний авіаційний простір

Ірина Коссе

Інститут економічних досліджень та політичних консультацій

Аналітичний огляд підготовлено в рамках проекту «Економічні аспекти Європейської інтеграції України крізь призму виконання пріоритетів ПДА: експертний аналіз, рекомендації та публічна дискусія», який виконує Інститут економічних досліджень та політичних консультацій (ІЕД) за підтримки Європейської програми Міжнародного фонду «Відродження». Проект здійснюється у співпраці з Громадською експертною радою при Українській частині Комітету з питань співробітництва між Україною та ЄС.

З грудня 2007 року Україна веде переговори про приєднання до Угоди про Спільний авіаційний простір. Спільний авіаційний простір (САП) – це об'єднання 36 країн (країни ЄС, Норвегія, Ісландія, Ліхтенштейн, Швейцарія, 6 країн Західних Балкан та Марокко), які надають взаємний вільний доступ на ринки авіаційної галузі. Якщо Україна приєднається до цієї угоди, то країни-члени САП зможуть без перешкод літати як до України, так і всередині неї, тобто на внутрішніх маршрутах. Так само і українські перевізники отримають доступ до прибуткових маршрутів в напрямку і всередині ЄС.

Внаслідок такого «відкриття неба» на авіаційному ринку України з'являться нові компанії, а оскільки угода передбачає також дотримання високих стандартів ЄС стосовно безпеки польотів і сервісного рівня, то для українських пасажирів це буде справжня революція сервісу та доступності. Посилення конкуренції між авіаперевізниками призведе до зниження цін на квитки, розшириться географія маршрутів, вітчизняні авіакомпанії будуть змушені модернізувати свій парк повітряних суден. Зміни чекають також на українські аеропорти. Якщо більше людей почнуть користуватися повітряним транспортом, буде необхідно будувати нові та сучасні термінали. У регіональних аеропортів з'явиться «друге дихання», тому що вони стануть привабливими для бюджетних («low-cost») авіакомпаній. А щоб привабити ці бюджетні авіакомпанії, аеропортам буде потрібно будувати інфраструктуру: зручні засоби сполучення з містом, сервісні послуги для пасажирів.

Приєднання до САП дозволить реалізувати давню мрію керівництва транспортної галузі – перетворити міжнародний аеропорт «Бориспіль» на транспортний хаб, тобто транспортний



вузол, через який будуть літати пасажери, що прямують в Азію та Австралію. Це також надасть можливість українським авіакомпаніям завантажити літаки трансферними пасажиропотоками.

Але, звичайно, не всі виграють від посилення конкуренції на ринку авіаперевезень. Вітчизняні авіакомпанії через те, що будуть змушені знизити ціни на авіаквитки та збільшити виплати компенсацій (які вже виросли з прийняттям нового Повітряного кодексу), недоотримують частку прибутку, а в гіршому випадку можуть взагалі програти в конкурентній боротьбі та вийти з ринку.

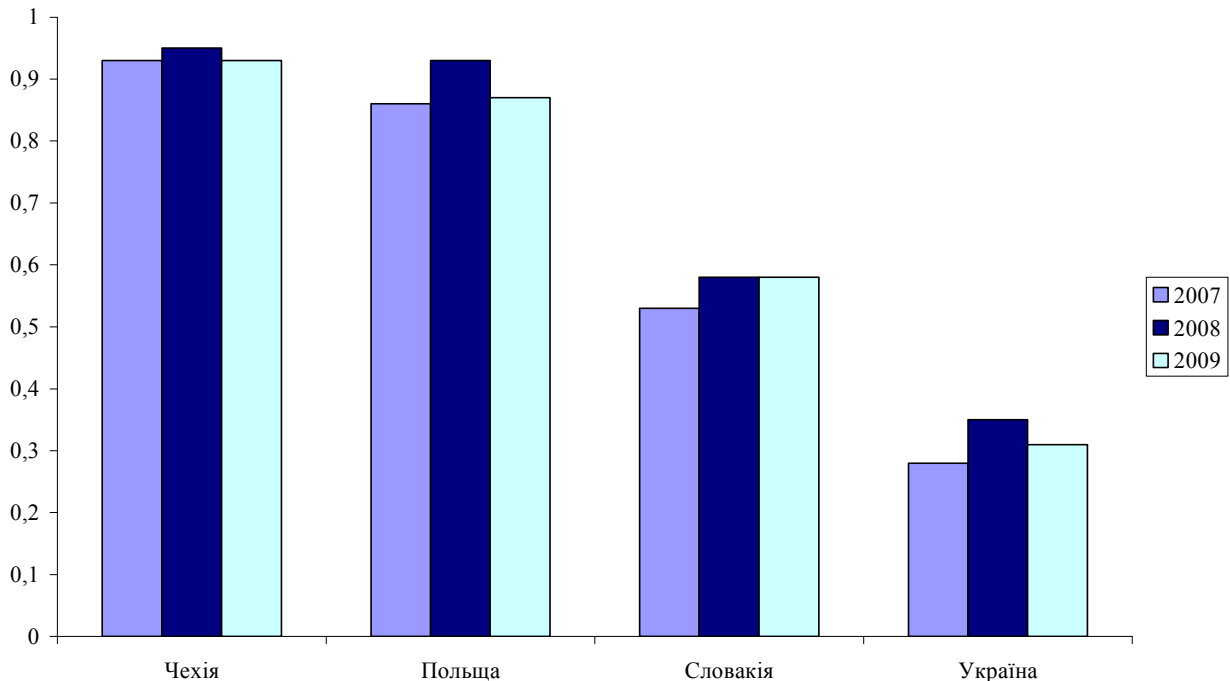
Аеропорти, якщо вчасно не розширять свою пропускну здатність, ризикують створити затримки рейсів, збільшити час очікування на пунктах паспортного та митного контролю, знизити рівень безпеки перевезення багажу. В довгостроковій перспективі без модернізації аеропортів Україна не зможе скористатися вигодами від збільшення пасажиропотоку, і транзитні пасажери, як і раніше, будуть літати в Азію через країни Східної Європи та Росію, минаючи Україну.

Авіабудівники, з одного боку, отримують доступ на нові ринки збуту за рахунок сертифікації української продукції в ЄС та підвищать якість своєї продукції, а з другого, можливе підвищення цін на їхню продукцію в зв'язку з вищими виробничими стандартами.

Зміни торкнуться також і «Украероруху» - монопольного провайдера авіанавігаційних послуг. З приєднанням України до Угоди про Спільний авіаційний простір в нього зросте завантаженість через збільшення кількості рейсів, що збільшить прибутки, але потребуватиме реорганізації роботи авіадиспетчерів. Коли рік тому, у жовтні 2010 року, «Украерорух» підвищив ставки на аеронавігаційне обслуговування на 28-39%, Міжнародна асоціація повітряного транспорту (IATA) виступила з різкою критикою, зауваживши, що «при найвищих цінах продуктивність роботи "Украероруху" є однією з найнижчих в Європі»¹. Продуктивність роботи авіадиспетчерів деяких країн Східної Європи за даними EUROCONTROL можна побачити на рис. 1.

Рис. 1: Продуктивність роботи авіадиспетчерів

¹ Україну готують к вилету. [Газета "Коммерсантъ Україна", №213 \(1261\), 07.12.2010](#)



Джерело: EUROCONTROL

Беручи до уваги всі переваги САП та проблеми, які виникнуть з приєднанням України до цієї угоди, Міністерство інфраструктури повинне погодити терміни перехідних періодів для України. Наразі Україна просто не готова «відкрити» своє небо для європейських перевізників. Потрібен час, щоб авіакомпанії та аеропорти могли наростити потужності, оновити флот, побудувати нові термінали та реконструювати злітні смуги. В Європейському союзі лібералізація повітряного простору також не трапилася за один день, на це знадобилося понад 10 років. Першим етапом створення спільного ринку в ЄС була лібералізація утворення транспортних потужностей на регулярних повітряних лінях, внаслідок чого була створена європейська система управління повітряним рухом (EUROCONTROL). І лише потім був розширений доступ до маршрутів та лібералізація формування тарифів.

Досвід Польщі і польського флагману повітряних перевезень компанії LOT показує, що якщо не провести достатньої підготовки до відкриття ринку, не провести реорганізації, не урізати витрати, то можна втратити свою частку ринку. Наприклад, кількість пасажирів, яких перевозить LOT, збільшилася, але відбулося істотне скорочення частки ринку (з 44% у 2005 році до 32% у 2007). Більша частина ринку була захоплена бюджетними авіалініями Wizz Air, SkyEurope та Ryanair. Водночас ці авіалінії почали використовувати регіональні аеропорти. Наприклад, аеропорт Краків – Катовіце у 2004 році перевозив близько 500 тис. пасажирів на рік, а в 2008 році пасажиропотік збільшився до 2,4 млн. пасажирів. Таке зростання відбулося завдяки відкриттю двох нових терміналів, а також зростанню кількості чартерних рейсів low cost. Частка рейсів low cost збільшилася з 20% у 2004 році до 80% у 2008².

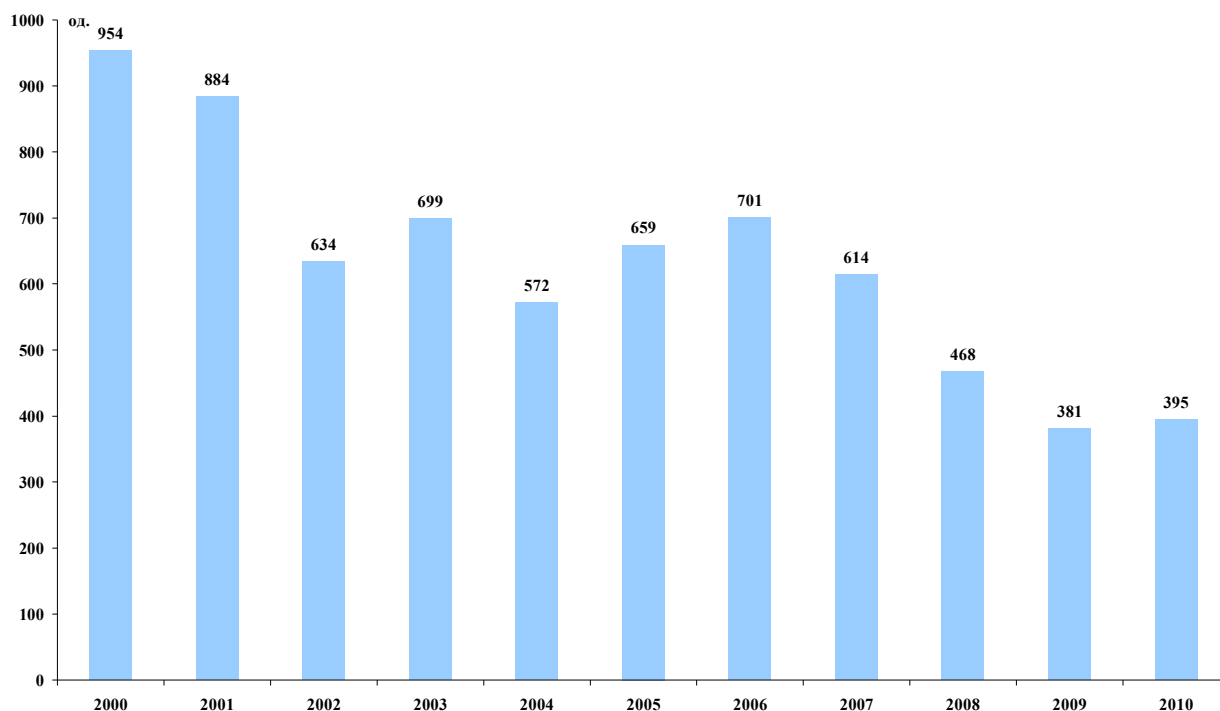
² Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу. Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки. 2010 http://www.undp.org.ua/files/en_76033Transport_System_Reform_Jun2010.pdf



Отже основною ціллю встановлення перехідного періоду має бути зміцнення національних авіакомпаній. Одним з видів державної підтримки може бути відміна ПДВ для українських авіакомпаній для польотів на внутрішніх маршрутах ЄС. За час перехідного періоду, щоб витримати конкуренцію на європейському ринку, вітчизняним авіаперевізникам доведеться об'єднатися в альянси з іншими компаніями. Такі авіаційні альянси дозволять спільно використовувати служби транспортної обробки вантажів в аеропортах, розробляти спільні квиткові пропозиції та пропонувати зручний трансфер між рейсами. Можлива навіть інтеграція малих і середніх авіакомпаній з мережею та системою служб, якими користуються більші та сильніші експлуатанти.

Дуже гостро стоїть проблема зносу літаків та невелика кількість повітряних суден у вітчизняних авіакомпаній. Жодна з компаній-лідерів не має у своєму парку літаків більше 12 машин, які відповідають міжнародним стандартам. Середній знос власних літаків у вітчизняних авіакомпаніях перевищує 70%, а середній термін експлуатації (разом з орендованими) становить 22,3 роки.

Рис. 2: Рухомий склад літаків і вертольотів



Джерело: Держстат.

Українським аеропортам необхідно здійснити додаткові витрати на придбання та модернізацію аеропортової інфраструктури, обладнання, програмного забезпечення, збільшити пропускну спроможність пасажирських терміналів. Враховуючи те, що з 46 українських аеропортів та



аеродромів більшість укомплектовано застарілою технікою та аеронавігаційним обладнанням³, необхідно залучити в аеропорти інвестиції, наприклад, через проведення тендерів на управління аеропортами. Участь таких інвесторів може бути вирішальною: крім транспортної діяльності вони можуть вкладати кошти в оточення аеропортів (готелі, конференц-холи, магазини, автостоянки). Такий підхід дозволить диверсифікувати доходи аеропортів.

Потрібно відділити служби управління повітряним рухом від аеропортових органів. Це забезпечить фінансову прозорість авіаційної інфраструктури і дозволить розвивати служби управління, не пов'язуючи їх з управлінням аеропортами та необхідністю значного інвестування в аеропорти.

Підсумовуючи, слід відзначити, що вступ до САП означає верховенство демократичних засад в Україні, оскільки сигналізує про те, що інтереси та безпека українського споживача ставляться вище за інтереси українських підприємств. Захист національного виробника, який по суті означає перевагу для меншості за рахунок більшості, не повинен стати на заваді об'єднанню європейського неба.

Низька ефективність бюджетних видатків традиційно була одним з основних недоліків бюджетної системи в Україні, зокрема через відсутність визначених чітких правил щодо надання державної допомоги суб'єктам господарської діяльності. Така допомога, за різними оцінками, становить 4–6% ВВП. Сьогодні відсутня система контролю за наданням і ефективністю державної допомоги. Саме це є визначальною причиною неефективності витрачання коштів, які виділяють на підтримку різних галузей економіки та окремих підприємств. Крім того, не здійснюється аналіз наданої державної допомоги на економіку, зокрема на конкуренцію. Втрати від непрозорого і неефективного надання державної допомоги вимірюються мільярдами гривень, тимчасом як спотворена конкуренція в результаті негативно впливає на інвестиційний клімат. Симптомом цих проблем стало тимчасове припинення ЄС надання бюджетної підтримки нашій країні в лютому 2012 року.

Врегулювання державної допомоги належить до зобов'язань України і є одним із пріоритетів Порядку денному асоціації з ЄС у сфері сприяння конкуренції. Однак досі так і не затверджено рамкового закону про надання державної допомоги суб'єктам господарської діяльності, хоча розроблено кілька законопроектів. Основними причинами зволікання ухвалення закону переважно була відсутність політичної волі та одностайності в уряді щодо принципів регулювання.

Впровадження кроків з виконання ухваленої урядом Концепції з реформування державної допомоги, а саме прийняття рамкового закону щодо надання державної допомоги, інвентаризація допомоги, що вже надається, визначення повноважень органів влади щодо контролю і моніторингу надання допомоги, сприятиме збільшенню ефективності системи. Закон повинен охоплювати такі принципи державного управління, як невторучання, незалежність інституцій, підзвітності, прозорості та обмеженості в часі. Крім того, він має

³ К.Зарембо. Європейська інтеграція згори: наслідки приєднання України до Спільного авіаційного простору з ЄС. МЦПД http://www.icps.com.ua/files/articles/55/75/EF_6_2010_UKR.pdf



передбачати здійснення попереднього контролю. За таких умов державна допомога суб'єктам господарювання зможе сприяти розвитку економіки з мінімальним негативним впливом на конкуренцію.



ІНСТИТУТ ЕКОНОМІЧНИХ ДОСЛІДЖЕНЬ ТА ПОЛІТИЧНИХ КОНСУЛЬТАЦІЙ

Міся

Вироблення альтернативного погляду на ключові проблеми суспільного та економічного розвитку України.

Цілі

Надавати висококваліфіковану експертну оцінку у сфері економіки та економічної політики.

Бути реальним чинником формування громадської думки через організацію публічного діалогу.

Сприяти розвитку економічних і суспільних наук та стимулювати розвиток дослідницької спільноти в Україні.

Публікації

Місячний економічний моніторинг України (МЕМУ)

МЕМУ містить місячний огляд і стислий аналіз ключових заходів економічної політики та статистичних даних, оприлюднених упродовж попереднього місяця. Додаток до МЕМУ містить розширений аналіз однієї важливої події в українській економіці. Виходить 12 випусків на рік, які доступні на умовах передплати.

Макроекономічний прогноз України

Макроекономічний прогноз України охоплює прогноз ВВП і його компонентів, фіскальних індикаторів, платіжного балансу, інфляції, обмінного курсу на поточний і наступні роки. Виходить 12 випусків на рік – 4 кварталні випуски та 8 оновлень з короткими коментарями, – які доступні на умовах передплати.

Моніторинг інфраструктури України (МІУ)

МІУ є щорічним звітом, який містить дані про стан реструктуризації шести секторів інфраструктури в Україні. Інформацію представлено у стандартизований спосіб, який дає змогу порівнювати зміни у відповідних галузях. Розглянуті показники є якісними та розділені на три загальні категорії: (1) комерціалізація, (2) тарифна реформа, (3) регуляторний та інституційний розвиток. Двадцять один індикатор дає змогу здійснювати економічний і стратегічний аналіз на різних рівнях узагальнення. У вільному доступі.

Економічні підсумки для України

Економічні підсумки містять огляд і стислий аналіз ключових економічних показників і заходів економічної політики року. Публікується в січні, використовуючи наявні дані та річні оцінки, та оновлюється у травні, коли оприлюднюється більшість даних щодо минулого року. Публікація доступна на основі передплати.

Дослідження ділової активності

Дослідження ділової активності складаються з двох окремих опитувань. Перше дослідження – промисловість – здійснюється на основі опитування керівників підприємств переробної промисловості. Друге – банки – базується на опитуванні керівників банків. Щороку публікуються чотири випуски для кожного з секторів. Доступні на умовах передплати.

Консультативні роботи

Консультативні роботи є спільним продуктом Німецької консультативної групи з питань економічних реформ в Україні та ІЕД, мета якого – надання рекомендацій щодо економічної політики для українських політиків. Рекомендації розробляються на основі детального аналізу ситуації в Україні, сучасної економічної теорії та найкращих міжнародних прикладів. Роботи доступні для політиків і – через певний час – для громадськості.



Контакти:

Інститут Економічних Досліджень
та Політичних Консультацій
вул. Рейтарська, 8/5-А, 01034, Київ
Тел. (+38044) 278-6342
Факс (+38044) 278-6336
E-mail: institute@ier.kiev.ua
<http://www.ier.com.ua>

Голова Правління

Ігор Бураковський
burakovsky@ier.kiev.ua

Виконавчий директор

Оксана Кузяків
kuziakiv@ier.kiev.ua

Директор з наукової роботи

Вероніка Мовчан
movchan@ier.kiev.ua

Німецько-Український Аграрний Діалог

Олег Нів'євський
nivyevskiy@ier.kiev.ua

Анна Кузнецова
kuznetsova@ier.kiev.ua

Юлія Огаренко
ogarenko@ier.kiev.ua

Оксана Кухар
kukhar@ier.kiev.ua

Центр досліджень сучасного суспільства

Ірина Федець
fedets@ier.kiev.ua

Яна Дворак
dvorak@ier.keiv.ua

Центр економічних досліджень

Олександра Бетлій
betliy@ier.kiev.ua

Віталій Кравчук
kravchuk@ier.kiev.ua

Дмитро Науменко
naumenko@ier.kiev.ua

Ірина Коссе
kosse@ier.kiev.ua

Катерина Пількевич
pilkevich@ier.kiev.ua

Катерина Куценко
kutsenko@ier.kiev.ua

Центр досліджень міжнародних відносин

Катерина Шинкарук
shynkaruk@ier.kiev.ua