

УДК 656.7.072:339(477)(061.1ЄС)(045)

Оцінка рівня лібералізації авіаційних перевезень між Україною та країнами – членами Європейського Союзу

Михальченко І.Г.

кандидат економічних наук,
доцент кафедри економіки
Національного авіаційного університету

Статтю присвячено аналізу двосторонніх відносин України з країнами ЄС у сфері авіаперевезень. Розглянуто особливості регулювання двосторонніх відносин країн. Проведено аналіз співробітництва між Україною та країнами ЄС у сфері авіаперевезень. Установлено основні проблемні аспекти підписання Угоди про спільний авіаційний простір. Проведено оцінку рівня лібералізації двосторонніх угод між Україною та країнами ЄС, які діють нині.

Ключові слова: лібералізація, авіаційні перевезення, двосторонні угоди, спільний авіаційний простір, індекс авіаційної лібералізації.

Михальченко И.Г. ОЦЕНКА УРОВНЯ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ АВИАЦИОННЫХ ПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ УКРАИНОЙ И СТРАНАМИ – ЧЛЕНАМИ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА

Статья посвящена анализу двусторонних отношений Украины со странами ЕС в сфере авиаперевозок. Рассмотрены особенности регулирования двусторонних отношений стран. Проведен анализ сотрудничества между Украиной и странами ЕС в сфере авиаперевозок. Установлены основные проблемные аспекты подписания Соглашения о совместном авиационном пространстве. Проведена оценка уровня либерализации двусторонних соглашений между Украиной и странами ЕС, которые действуют в настоящее время.

Ключевые слова: либерализация, авиационные перевозки, двусторонние соглашения, совместное авиационное пространство, индекс авиационной либерализации.

Mykhalchenko I.H. EVALUATION OF THE AIR LIBERALIZATION BETWEEN UKRAINE AND MEMBER STATES OF THE EUROPEAN UNION

This article analyzes the bilateral air relations between Ukraine and the EU. Features of regulation of bilateral relations are considered. Cooperation between Ukraine and the EU in the field of air transportation are analyzed. The basic problems of signing the joint air space are set. The assessment of the liberalization of bilateral agreements between Ukraine and the EU are made.

Keywords: liberalization, air traffic, bilateral agreements, joint air space, air liberalization index.

Постановка проблеми у загальному вигляді. Враховуючи основні геоекономічні пріоритети економічного розвитку України, актуальними та важливими є дослідження тісної співпраці з Європейським Союзом у різних секторах економіки, у тому числі й регулюванні авіаційних перевезень. Поширення світових тенденцій ліберальних відносин у сфері цивільної авіації створює необхідність оцінки рівня відкритості та свободи здійснення авіаційних перевезень між Україною та країнами – членами Європейського Союзу. Враховуючи той факт, що Угода про спільний авіаційний простір ще не підписана, на увагу заслуговує оцінка інституціональних змін, які в результаті вплинуть на всіх суб'єктів авіаційної діяльності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. З часу парафування Угоди про спільний

авіаційний простір з ЄС досить багато авторів зосереджують увагу на перевагах і загрозах для українського ринку. Серед них можна виділити Гудиму Р., Риндич І., Кульчицьку К., Сушко І., Кравчук П., Коссе І., Безпальчу О., Колумбет Р. та ін. Проте вважаємо за доцільне оцінити, наскільки інституціонально зміняться умови здійснення авіаперевезень безпосередньо з кожною країною ЄС.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Метою даного дослідження є оцінка рівня відкритості угод про авіаційні перевезення між Україною та країнами – членами ЄС за допомогою індексу авіаційної лібералізації.

Виклад основного матеріалу дослідження. Лібералізація ринку авіаперевезень відбувається на білатеральній основі між двома країнами, між країною та інтегра-

ційним об'єднанням або між інтеграційними об'єднаннями, тобто на основі мультинаціональних угод. Більша частина послуг авіаперевезень у світі надається білатерально. Це означає, що в системі регулювання авіаперевезень, яка складається з трьох рівнів – національного, регіонального, міжнародного – та характеризується системністю, взаємозалежністю та підпорядкованістю, переважають двосторонні зв'язки.

Двосторонні переговори стали для країн головним та переважним методом обміну комерційними правами і досягнення домовленостей про способи регулювання об'ємів перевезень, тарифів тощо, оскільки широке використання державами двосторонніх угод є наслідком визнання зафіксованого в Чиказькій конвенції принципу національного суверенітету над територіальним повітряним простором, вимог отримання дозволу на здійснення регулярних авіаперевезень над територією або на територію іноземної країни та безрезультатних спроб встановити багатосторонній режим регулювання комерційних аспектів авіаперевезень. Останній, своєю чергою, став можливим лише на регіональному рівні, у тому числі в країнах – членах ЄС.

Як відомо, процес лібералізації в Євросоюзі був завершений через тридцять років після заснування Економічного Співтовариства та прийняття багатьох законодавчих актів. Рішення створити єдиний європейський авіаційний ринок в ЄС стало частиною дій на шляху створення єдиного внутрішнього ринку згідно з Єдиним Європейським Актом. Формування єдиного внутрішнього ринку Євросоюзу стало поворотним пунктом у загальній транспортній політиці, оскільки ліквідація кордонів

та інші заходи лібералізації, включаючи лібералізацію каботажу, дали можливість задовольнити зростаючий попит на транспортні перевезення.

У всьому світі кількість повітряних пасажирів у 2014 р. становила близько 3,2 млрд., збільшившись на 63,1% порівняно з 2005 р. У країнах ЄС-28 повітряний пасажиропотік у 2014 р. становив 608,5 млн., збільшившись на 34,1% порівняно з 2005 р., що еквівалентно 18,9% від світового обсягу (рис. 1). При цьому пасажиропотік у США становив 762,6 млн. пасажирів (23,7% від світового обсягу), у Китаї – 352,8 млн. (12,2%) [1].

Характеристика пасажиропотоку на європейських регіональних лініях показує важливі зміни, що відбуваються в результаті впровадження нових моделей операційної діяльності авіакомпаній. Середня зайнятість крісел уже кілька років тримається на рівні 65% і має високу сезонність у діапазоні 55–75%. Водночас очевидна лінійна тенденція зростання середньої довжини маршруту. За зростання середньої довжини маршруту середній час маршруту знаходиться на приблизно постійному рівні.

У 2015 р. в Європі було перевезено 1,95 млрд. авіапасажирів (річний приріст 5,2%). За перший квартал 2016 р. пасажиропотік в Європі виріс ще на 7,8%. При цьому 150 місцевих авіакомпаній в ЄС виконували регулярні польоти в більш 460 аеропортів. У цілому незначне зростання авіаперевезень пасажирів спостерігалось в ЄС-28 між 2014 і 2015 рр. [1].

У межах ЄС частка в загальному обсязі авіаперевезень становить 45% (рис. 2.). Розподіл внутрішніх та зовнішніх перевезень ста-

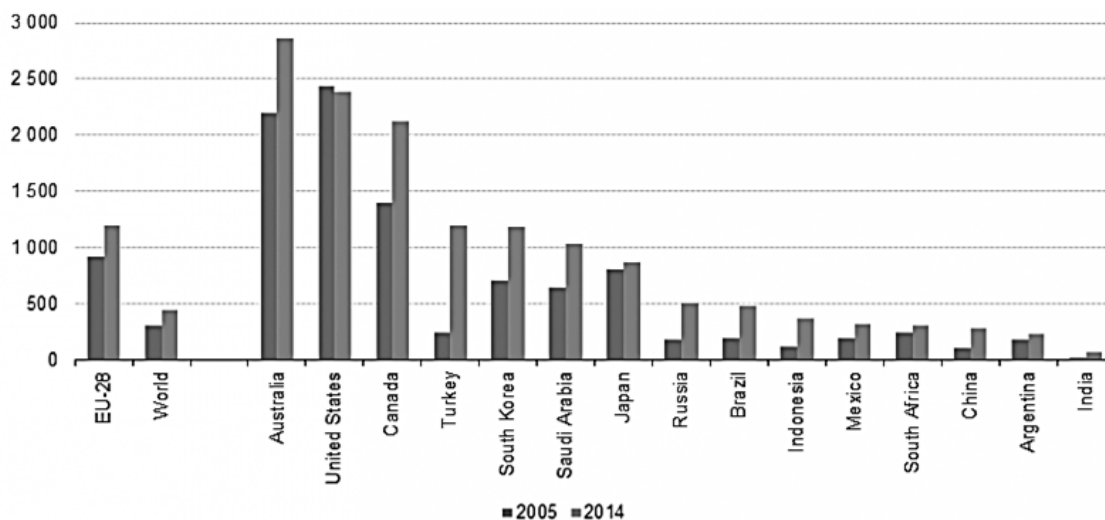


Рис. 1. Кількість перевезених пасажирів, млн.

новить відповідно 37% та 18%. Найбільша кількість перевезень спостерігається між ЄС та країнами Близького і Середнього Сходу, зростання обсягу перевезень між якими становить 11,4%.

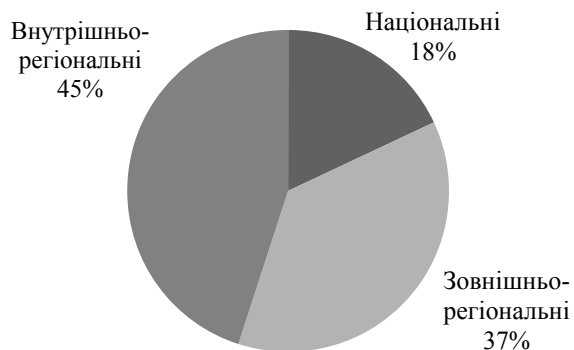


Рис. 2. Розподіл авіаперевезень в ЄС, 2015 р.

Процеси розбудови спільного авіаційного простору в самому Євросоюзі поєднувалися з процесами приєднання до нього й третіх країн. Водночас в ЄС проводилася робота зі створення спільного авіаційного простору між Співтовариством і державами Східної і Центральної Європи для сприяння лібералізації і зміцненню позицій авіаперевізників.

Ключовим напрямом розвитку авіаційних перевезень України, беззаперечно, є інтеграція цивільної авіації до Спільного авіаційного простору з ЄС. Угода про спільний авіаційний простір (САП) була парафрована 28 листопада 2013 р. у Вільнюсі (Литовська Республіка) [2]. Після повного впровадження Угоди авіаперевізники України користуватимуться необмеженими комерційними правами під час здійснення перевезень з України до ЄС і між будь-якими державами – членами ЄС за умови, що політ є частиною перевезення, яке обслуговує пункт в Україні. Авіаперевізники ЄС матимуть необмежені комерційні права щодо польотів в Україну та в її межах. Прогнозується, що після приєднання України до авіаційного простору ЄС підвищиться рівень безпеки польотів, збільшиться пропозиція на ринку послуг із пасажирських авіаперевезень і, як результат, знизяться ціни на них [3].

На цей час регулярні міжнародні повітряні перевезення до України здійснюються іноземними та українськими авіаперевізниками на умовах, визначених діючими міжнародними угодами про повітряне сполучення, якими передбачені певні обмеження щодо кількості компаній та перевезених пасажирів тощо.

За 2016 р. обсяги пасажирських перевезень українських авіакомпаній зросли порівняно з попереднім роком на 31,2% та стано-

вили 8 274 тис. осіб, у т. ч. міжнародні – на 31,6% та становили 7 472 тис. осіб. Пасажиропотоки через аеропорти України збільшилися на 20,9% та становили 12 928,8 тис. осіб, у т. ч. у міжнародному сполученні – на 19,9% та становили 11 293,7 тис. осіб.

У 2015 р. на ринку пасажирських та вантажних перевезень працювали 33 вітчизняні авіакомпанії. За статистичними даними, впродовж року виконано 66,3 тис. комерційних рейсів (за 2014 р. – 74,8 тис.). Кількість перевезених пасажирів скоротилася порівняно з попереднім роком на 2,7% та становила 6 302,7 тис. осіб [4]. Спад попиту на авіаперевезення є продовженням негативних тенденцій попереднього 2014 р., які сформувалися в результаті нестабільної військово-політичної та економічної ситуації в країні, до яких необхідно додати ще й припинення з 25 жовтня 2015 р. повітряного сполучення між Україною та Російською Федерацією.

Станом на 27.04.2016 незалежно від Угоди про САП знято обмеження щодо кількості рейсів з України до Греції (до цього часу – 14 рейсів на тиждень за кожним маршрутом), Італії (55 рейсів на тиждень сукупно на країну), Польщі (14 рейсів на тиждень за маршрутом Київ – Варшава, 10 – на інших маршрутах), Болгарії (2 рейси на тиждень за маршрутом Київ – Софія). Збільшено кількість рейсів до Франції (Київ – Париж – по 14 рейсів на тиждень для кожної сторони та на інших маршрутах – по 7 рейсів на тиждень). Розширено географію польотів між Україною і Болгарією, Естонією [5].

Економічний дискусійний клуб проаналізував пасажирські авіаційні перевезення. Україна за обсягами таких перевезень значно поступається практично всім європейським сусідам, а за коефіцієнтом співвідношення чисельності населення до обсягів перевезень пасажирів авіаційним транспортом посідає останню позицію [6].

За чисельністю населення Україна поступається лише Італії, Франції, Німеччині, Великобританії, Іспанії, але при цьому в 2014 р. має найменшу частку зростання обсягу авіаперевезень пасажирів (табл. 1).

Угоду про «відкрите небо» між ЄС і Україною планувалося підписати 5 червня 2014 р., а потім 27 червня. Але підписання було відкладене, що пов'язано з внутрішньоєвропейською проблемою – невизначеністю терміну «територія» в контексті Гібралтару, а саме непогодженні з приводу цього позиції Іспанії і Великобританії [7]. Однак дана проблема є

не єдиною: приєднанню України до Спільного авіаційного простору перешкоджають супутні проблеми, вирішення яких залежить від української влади (табл. 2).

Нині практика Європейського Союзу полягає у вільному наданні доступу до ринку повітряних перевезень у межах регіону, тому Україні необхідно бути готовою вносити до своїх двосторонніх угод із країнами – членами ЄС необхідні зміни, які будуть розглядатися як необхідні умови для вступу.

Для оцінки їх відкритості в даний час, коли Угода про САП ще не підписана, застосовуємо індекс авіаційної лібералізації (Air Liberalization Index – ALI), який включає вагові значення доступу до ринку, провізної ємності, тарифів, призначення перевізників, володіння авіаперевізником, статистики, коопераційних

домовленостей і знаходиться в межах від 0 – для високорегульованих угод, до 50 – для високоліберальних, або відкритих, угод [8].

Аналізуючи результати кількісного огляду міжнародних угод авіаперевезень, Секретаріатом СОТ було відзначено повторюваність комбінації інституціональних параметрів – складників індексу лібералізації авіаперевезень, на основі яких виділено дев'ять типів угод, серед яких найбільш ліберальні умови притаманні угодам типу G (табл. 3) [9].

У базі даних ICAO та відповідно до СОТ станом на 21 квітня 2016 р. зареєстровано лише 11 угод про повітряне сполучення України з країнами – членами ЄС (із 28 країн), при цьому чотири з них належать до угод типу В, дві – до угод типу А, усі інші – до типу о. У нормативно-правовій базі України вияв-

Таблиця 1

Динаміка кількості перевезених пасажирів авіаційним транспортом

Країна	2011		2012		2013		2014		Чисельність населення, млн. осіб
	млн.	(+/-) до 2010, %	млн.	(+/-) до 2011, %	млн.	(+/-) до 2012, %	млн.	(+/-) до 2013, %	
Україна	7,49	22,8	7,99	6,7	7,78	-2,6	6,47	-16,8	43,0
Словаччина	1,81	-3,9	1,56	-13,5	1,56	-0,4	1,67	7,3	5,4
Румунія	9,69	9,5	9,67	-0,1	10,02	3,5	x	x	21,3
Польща	20,63	12,3	21,79	5,6	23,27	6,8	x	x	38,5
Угорщина	8,88	8,78	8,43	-5,1	8,44	0,1	x	x	9,9
Болгарія	6,65	7,8	6,82	2,5	7,08	3,8	7,52	6,2	7,2
Чехія	12,65	3,3	11,74	-7,2	11,89	1,3	12,08	1,6	10,5
Литва	2,69	17,9	3,17	17,6	3,48	10,0	3,8	9,1	3,0
Хорватія	4,99	6,7	5,42	8,7	5,72	5,5	6,14	7,3	4,3
Естонія	1,91	38,1	2,2	15,5	1,96	-11,1	x	x	1,3
Італія	116,23	6,6	116,03	-0,2	115,27	-0,7	x	x	59,7
Франція	131,43	6,9	135,01	2,7	138,09	2,3	142,31	3,1	63,7
Німеччина	175,32	5,5	178,59	1,9	180,78	1,2	186,39	3,1	80,8
Латвія	5,1	9,5	4,75	-6,7	4,78	0,6	4,8	0,4	2,0
Бельгія	25,1	10,6	25,91	3,2	26,39	1,8	28,78	9,0	11,2
Австрія	25,14	6,8	25,97	3,3	25,75	-0,8	x	x	8,5
Португалія	27,58	7,2	28,19	2,2	29,69	5,3	32,56	9,6	10,6
Фінляндія	16,37	15,1	16,46	0,5	16,57	0,6	17,17	3,7	5,5
Швеція	29,73	11,6	30,35	2,1	31,44	3,6	x	x	9,6
Великобританія	201,54	4,5	203,07	0,8	210,47	3,6	220,02	4,5	64,1
Греція	33,29	3,6	31,58	-5,2	33,62	6,5	39,12	16,3	11,1
Іспанія	165,15	7,7	159,77	-3,3	157,73	-1,3	165,21	4,7	46,6
Ірландія	23,36	1,2	23,59	1,0	24,6	4,3	x	x	4,8
Данія	25,8	6,1	26,53	2,8	27,45	3,5	29	5,6	5,6
Швейцарія	41,44	10,2	43,24	4,3	44,22	2,3	46,13	4,3	8,0
Норвегія	32,4	9,8	34,59	6,8	36,68	6,1	37,6	2,5	5,1
Кіпр	7,19	3,5	7,33	1,9	7,01	-4,3	7,33	4,5	0,9

лено, що станом на початок 2017 р. відсутня інформація стосовно умов авіаперевезень між Україною та Болгарією, Мальтою та Словенією; встановлено, що дані 13 двосторонніх угод України про міжнародні повітряні сполучення з країнами ЄС не включено до бази СОТ. Серед міжнародних угод авіаперевезень України з країнами ЄС максимальне значення індексу авіаційної лібералізації становить 29, що означає процес переходу від державного регулювання до ліберальних відносин (рис. 2). Однак середній рівень є досить низьким і становить 12, що відображає закритий рівень доступу. П'ята свобода лише застосовується під час перевезень між Словаччиною, Угорщиною, Грецією.

Як відомо, угода про «відкрите небо» з ЄС передбачає право українських та європейських компаній здійснювати рейси між Україною і всіма країнами ЄС без міждержавного

узгодження маршрутів. Таким чином, між Україною та країнами ЄС буде застосовуватися п'ята та шоста свободи повітря, тобто рівень такого складника індексу лібералізації, як свобода повітря, підвищиться і буде рівним 12.

Також Угода ліквідує монополію Міжнародних авіаліній України та їх європейських партнерів на деяких маршрутах, тобто розглядається можливість призначити більше ніж одного перевізника, при цьому даний складник індексу лібералізації для всіх угод з ЄС становитиме 4. Нині призначення лише одного перевізника узгоджено з Естонією, Італією, Нідерландами, Бельгією, Фінляндією та Францією.

Доступ без обмежень до українського ринку авіаперевезень значно підриває можливості вітчизняних авіакомпаній, оскільки рівень конкуренції значно зростає. Негайна лібералізація національного ринку авіаперевезень ниве-

Таблиця 2

Проблемні аспекти підписання Угоди про спільний авіаційний простір України з ЄС

Із боку ЄС	Із боку України
відсутність консенсусу між Іспанією та Великою Британією в контексті застосування Угоди до аеропорту Гібралтар	відсутність плану інкорпорування технічних регламентів ЄС, що передбачені Додатком I Угоди про САП
складна політична ситуація в Іспанії у зв'язку з формуванням уряду	незацікавленість профільних відомств у якнайшвидшому інкорпоруванні відповідного законодавства
результати референдуму про вихід Великої Британії з ЄС	застаріла процедура Міністерства юстиції щодо «погодження» нових нормативно-правових актів

Таблиця 3

Типи угод авіаперевезень за методологією СОТ

Тип угоди	Свободи повітря	Призначення	Володіння авіакомпанією	Тарифи	Ємність
A	3, 4	Один перевізник	Переважає володіння та фактичний контроль	Подвійне узгодження	Попереднє узгодження
B	3, 4	Більше ніж один перевізник	Переважає володіння та фактичний контроль	Подвійне узгодження	Попереднє узгодження
C	3, 4, 5	Один перевізник	Переважає володіння та фактичний контроль	Подвійне узгодження	Попереднє узгодження
D	3, 4, 5	Один перевізник	Переважає володіння та фактичний контроль	Подвійне узгодження	Бермудський метод
E	3, 4, 5	Більше ніж один перевізник	Переважає володіння та фактичний контроль	Подвійне узгодження	Попереднє узгодження
F	3, 4, 5	Більше ніж один перевізник	Переважає володіння та фактичний контроль	Подвійне узгодження	Бермудський метод
G	3, 4, 5	Більше ніж один перевізник	Переважає володіння та фактичний контроль або/і спільність інтересів або/і основне місце діяльності	Вільне ціноутворення або подвійне відхилення	Відсутні обмеження
і неповне кодування ICAO		Будь-яке	Відсутність інформації	Відсутність інформації	Інше або відсутність інформації
0			всі інші комбінації		

лює опортуністичні можливості його суб'єктів, проте водончас підриває розвиток українських авіакомпаній, рівень яких значно відрізняється від європейських. Потрібне поетапне впровадження угоди з ЄС, поетапне створення спільного авіаційного простору з урахуванням адаптаційного періоду для українських авіаперевізників. Окрім того, як показує практика, період від ратифікації до набрання чинності триває роками, що надає додаткові можливості для пристосування до нових умов у майбутньому.

Висновки з цього дослідження. Сучасною тенденцією розвитку процесів лібералізації авіаперевезень є укладання угод між

групами країн, тобто двосторонніх угод, однак більша частина послуг авіаперевезень у світі надається білатерально. Для оцінки відкритості угод між Україною та країнами ЄС, які діють станом на початок 2017 р., було застосовано індекс авіаційної лібералізації, максимальне значення якого в даних угодах становить 29, що означає процес переходу від державного регулювання до ліберальних відносин. Однак потрібно пам'ятати, що лібералізація міжнародних повітряних перевезень вигідна країнам із розвиненим сектором авіаперевезень, ніж країнам із невеликими авіакомпаніями та нерозвиненою авіаційною інфраструктурою.

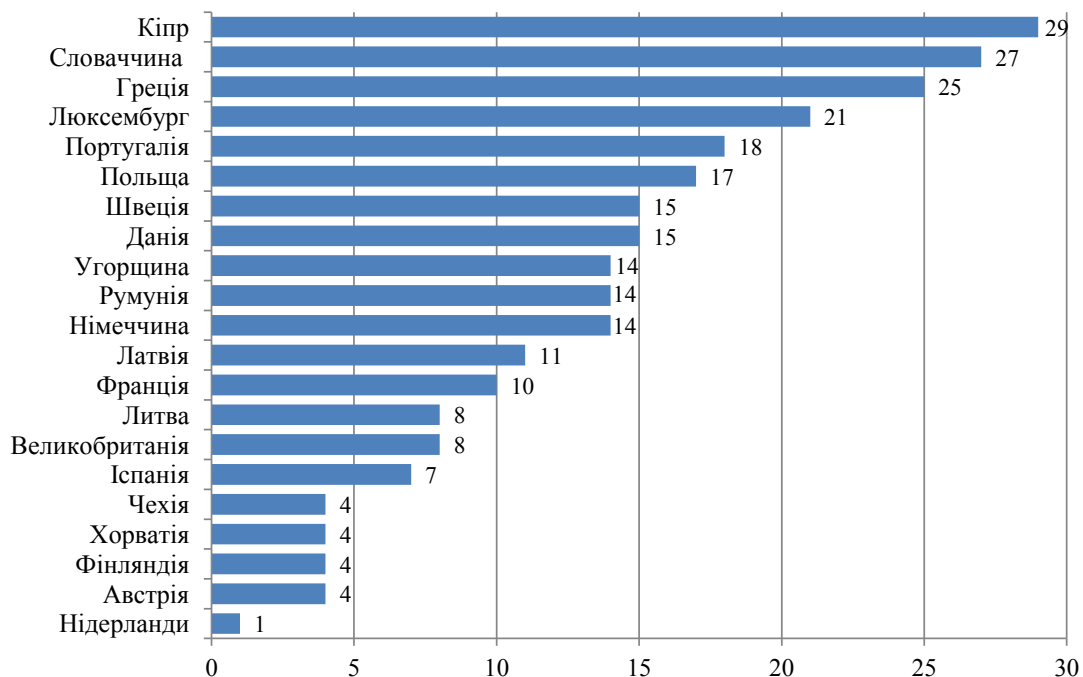


Рис. 3. Рівень лібералізації авіаперевезень між Україною та країнами ЄС

ЛІТЕРАТУРА:

1. The EU in the world – transport / Eurostat [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/The_EU_in_the_world_-_transport#Air_transport.
2. Угода між Україною та Європейським Союзом і його державами-членами про спільний авіаційний простір [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua/uploads/documents/9283.pdf>.
3. Кульчицька К., Сушко І. Рецепти розблокування Відкритого неба для України / К. Кульчицька, І. Сушко // Zn.ua. – 29 жовтня 2016 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://gazeta.dt.ua/international/recepti-rozblokuvannya-vidkritogo-neba-dlya-ukrayini-.html>.
4. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 9 місяців 2016 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua/uploads/documents/11094.pdf>.
5. Приєднання України до Європейського авіаційного простору [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/files>.
6. Пасажирські авіаційні перевезення в Україні та окремих країнах світу / Економічний дискусійний клуб. – 2015 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://edclub.com.ua/analityka/pasazhyrski-aviaciyni-perevezennya-v-ukrayini-ta-okremyh-krayinah-svitu>.

7. В Кабмине объяснили, почему сорвалось подписание договора об «открытом небе» с ЕС // Сегодня. ua [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.segodnya.ua/economics/transport/v-kabmine-obyasnili-pochemu-sorvalos-podpisanie-dogovora-ob-otkrytom-nebe-s-es-526404.html>.
8. Part A: Introduction to QUASAR // Document S/C/W/270/Add.1. – WTO, 2006. – P. I. 12.
9. Quantitative Air Services Agreements Review: S/C/W/270/Add.1 / Council for Trade in Services. – WTO, 2006. – II. – 722 p.