

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ КОРАБЛЕБУДУВАННЯ
ім. адмірала Макарова
ФАКУЛЬТЕТ ЕКОНОМІКИ МОРЯ
КАФЕДРА ЕКОНОМІЧНОЇ ПОЛІТИКИ ТА БЕЗПЕКИ



«Допустити до захисту»

зав. кафедри

д.е.н., професор НУК Єфімова Г.В.

(наукова ступінь, вчене звання, П.І.Б. завкафедрою)

_____ «__» _____ 2022 р.
(підпис зав. кафедрою)

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на здобуття ступеню вищої освіти **бакалавр**

на тему: **Перспективи розвитку авіаційної галузі України в
умовах європейської інтеграції**

**Prospects for the development of the Ukrainian aviation
industry in the context of European integration**

Виконав: студент IV курсу, групи 4451

Спеціальності _____ 051 Економіка

_____ ОП Міжнародна економіка

(шифр і назва спеціальності)

_____ Оніщенко Вероніка Максимівна

(прізвище та ініціали)

Керівник _____ д.е.н., проф. Єфімова Г. В.

(прізвище та ініціали)

Миколаїв – 2022 р.

**НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ КОРАБЛЕБУДУВАННЯ
ІМЕНІ АДМІРАЛА МАКАРОВА**

Факультет економіки моря
Кафедра економічної політики та безпеки
Освітній рівень – перший (бакалаврський)
Галузь знань 05 Соціальні та поведінкові науки
Спеціальність 051 Економіка
Освітня програма – Міжнародна економіка

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри економічної
політики та безпеки

_____ Г. В. Єфімова
« ____ » _____ 2022 року

**ЗАВДАННЯ
НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ
на здобуття ступеня вищої освіти «бакалавр»**

Студенту _____ Онищенко Вероніка Максимівна
(Прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема роботи: Перспективи розвитку авіаційної галузі України в умовах європейської інтеграції / Prospects for the development of the Ukrainian aviation industry in the context of European integration

Керівник роботи _____ д.е.н., проф. Єфімова Г. В.

Затверджені наказом ректора №241уч від «22» квітня 2022 року

2. Термін подання роботи: _____ 16.06.2022 р.

3. Вихідні дані по роботі: навчальні посібники, наукові праці, монографічні дослідження вітчизняних та зарубіжних вчених, публікації міжнародних організацій, внутрішні корпоративні документи підприємства, а також електронні ресурси _____

4. Перелік питань, що належать до розробки (найменування розділів) Поняття авіаційної галузі та її складові; Роль та місце авіаційної галузі в системі національної економіки; Дослідження сучасного стану розвитку авіаційної галузі в ЄС; Аналіз конкурентних переваг та недоліків у розвитку авіаційної галузі України; Оцінка співробітництва України і ЄС в авіаційній галузі; Перспективи розвитку та напрями модернізації авіаційної галузі України в умовах співробітництва з ЄС

5. Перелік презентаційних матеріалів: Складові авіаційної галузі; Розподіл зайнятості в авіаційній галузі (за сферами); Національний та міжнародний вантажообіг країн-членів ЄС на авіаційних мережах; Динаміка обсягів перевезень пасажирів авіаційним транспортом України; Європейські програми допомоги модернізації транспортної галузі в рамках інтеграції; Євроінтеграційні аспекти української авіаційної галузі; _____

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів кваліфікаційної роботи	Строк виконання етапів роботи	Примітка
1.	Визначення наукового керівника роботи	01.09.2021р. – 15.09.2021р.	
2.	Вибір теми роботи та її узгодження з науковим керівником	15.09.2021р. – 30.09.2021р.	
3.	Вивчення друкованих та електронних джерел, економічних реалій, методичних та наукових видань з теми роботи	01.10.2021р. – 31.10.2021р.	
4.	Складання попереднього плану роботи, узгодження його з науковим керівником	1.11.2021р. – 15.11.2021р.	
5.	Збір статистичної інформації на базовому підприємстві (установі, організації)	15.11.2021р. – 31.01.2022р.	
6.	Розробка теоретичного розділу	1.02.2022р. – 28.02.2022р.	
7.	Розробка аналітичного розділу	1.03.2022р. – 31.03.2022р.	
8.	Розробка проектного розділу	1.04.2022р. – 30.04.2022р.	
9.	Розробка вступу, висновків, списку використаної літератури та додатків	1.05.2022р. – 15.05.2022р.	
10.	Редагування рукопису роботи та ознайомлення з ним наукового керівника	16.05.2022р. – 30.05.2022р.	
11.	Усунення зауважень наукового керівника та завершення роботи	11.06.2022р. – 15.06.2022р.	
12.	Подання рукопису кваліфікаційної роботи, демонстраційного матеріалу та доповіді на кафедральний захист	16.06.2022р.	
13.	Усунення зауважень кафедрального захисту	16.06.2022р. – 20.06.2022р.	
14.	Розробка проекту демонстраційного матеріалу та доповіді	21.06.2022р. – 24.06.2022р.	
15.	Подання роботи рецензенту та отримання рецензії	27-28.06.2022р.	
16.	Захист роботи перед АК	30.06.2022р.	

Науковий керівник _____
(підпис)

Єфімова Г. В. _____
(прізвище та ініціали)

Студент _____
(підпис)

Онищенко В. М. _____
(прізвище та ініціали)

ЗМІСТ

ВСТУП	5
РОЗДІЛ 1. ЕКОНОМІЧНЕ ПІДґРУНТЯ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ	8
1.1. Характеристика структури авіаційної галузі	8
1.2. Значення авіаційної промисловості для економіки	17
1.3. Державне та недержавне регулювання в авіаційній галузі	25
РОЗДІЛ 2. ХАРАКТЕРИСТИКА РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ УКРАЇНИ ТА КРАЇН ЄС.....	31
2.1. Дослідження сучасного стану розвитку авіаційної промисловості в ЄС.....	31
2.2. Аналіз конкурентних переваг авіаційної галузі України.....	42
2.3. Оцінка співпраці України та ЄС в авіаційній сфері	54
РОЗДІЛ 3. ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ В СПІВРОБІТНИЦТВІ З ЄС	59
3.1. Напрями модернізації авіаційної промисловості України.....	59
3.2. Інтеграція авіаційної промисловості України до європейської транспортної системи	68
ВИСНОВКИ.....	78
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	82

ВСТУП

Актуальність теми роботи. Розвиток економіки кожної країни багато в чому зумовлений розвитком авіаційної галузі. Вона задіяна в багатьох сферах життя і економіки: перевезення пасажирів і вантажів, сільськогосподарські роботи, створення робочих місць в середині галузі і суміжних галузях, розвиток технологій, підґрунтя для існування і розвитку дотичних сфер. Глобалізація світової економіки та розвиток міжнародних відносин України, зростання попиту на швидке перевезення вантажів та зручне транспортне сполучення стимулюють розвиток авіаційних перевезень. Україна належить до небагатьох країн світу, що мають повний цикл розробки та виробництва авіаційної техніки, і займає провідне місце в секторі транспортної авіації світового ринку перевезень. Авіабудування в Україні є надзвичайно перспективним для розвитку національної економіки, бо належить до високотехнологічних галузей і її розвиток визначає можливість переходу до нового технологічного укладу і справляє істотний вплив на модернізацію економіки в цілому

Теоретичні основи розвитку авіаційної галузі як однієї з ключових для економіки України досліджено в роботах таких науковців як: М.М. Бірюкова, В.Н. Денисова, М.М. Гнатовського, І.А. Грицяка, Л.М. Ентіна, А.Я. Капустіна, Б.М. Топорніна, О.В. Кресіна, М.Ю. Григорака, М.В. Новикової, В.Г. Пилипчука, Р.А. Калюжного, В.М. Брижка, В.Ф. Опришка, Л.Д. Тимченка, А.О. Четверікова, Ю.С. Шемшученка та інших.

Разом з тим залишається невирішеним питання практичної реалізації концепції інтеграції авіагалузі України в транспортну систему ЄС, що зумовило вибір теми кваліфікаційної роботи.

Мета і завдання роботи. Мета кваліфікаційної роботи полягає у вивченні та обґрунтуванні теоретичних засад та розробці практичних рекомендацій щодо визначення напрямів розвитку української авіаційної галузі в контексті інтеграції України до європейського повітряного простору та приєднання до авіаційної мережі ЄС.

Завдання дослідження полягають в наступному:

- проаналізувати теоретичні основи економіки авіаційної галузі та її складових; визначити її особливості та значення в системі національної економіки;
- охарактеризувати систему державної підтримки розвитку авіаційної галузі;
- дослідити стан світового авіаринку та особливостей розвитку авіаційної галузі в Європейському Союзі;
- дати оцінку переваг та недоліків розвитку авіаційної галузі в Україні;
- проаналізувати співробітництво України і ЄС в розвитку авіаційній галузі;
- оцінити перспективи розвитку та визначити напрями піднесення авіаційної галузі;
- розробити концепцію інтеграції України до загальноєвропейської авіатранспортної системи.

Об'єктом дослідження виступає процес формування та реалізації заходів розвитку авіаційної галузі України.

Предметом дослідження є система аналітичного інструментарію удосконалення діяльності авіаційної галузі України та інтеграції її в загальноєвропейську систему.

Методи дослідження. В роботі використані загальнонаукові методи дослідження. Перший з них – системний аналіз був використаний при дослідженні економічної системи авіаційної галузі та її складових. Другий, статистичний та структурний – для оцінки стану та динаміки розвитку авіаційної мережі України та ЄС. Методи економіко-математичного аналізу застосовувалися для визначення індексу порівняльних переваг RCA. Якісний аналіз – для оцінювання сприяння співробітництва України і ЄС в авіаційній галузі.

Інформаційною базою для написання кваліфікаційної роботи послужили навчальні посібники, наукові праці, монографічні дослідження вітчизняних та

зарубіжних вчених, публікації міжнародних організацій, внутрішні корпоративні документи підприємства, а також електронні ресурси.

Структура і обсяг роботи. Кваліфікаційна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Загальний обсяг роботи складає 90 сторінок, містить список використаних джерел із 65 найменувань. Робота ілюстрована 14 рисунками та містить 13 таблиць.

У першому розділі узагальнені теоретичні основи розвитку авіаційної галузі, визначена її роль та місце в економіці. У другому розділі аналізуються особливості розвитку авіаційної галузі України та країн ЄС; здійснено комплексний аналіз щодо конкурентоспроможності авіаційної галузі України. У третьому розділі визначено основні проблеми розвитку авіаційної галузі в Україні та на основі проведеного аналізу сформовано загальні рекомендації щодо сприяння розвитку авіаційної галузі та перспектив розвитку в умовах співпраці ЄС та України.

РОЗДІЛ 1

ЕКОНОМІЧНЕ ПІДГРУНТЯ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

1.1. Характеристика структури авіаційної галузі

Слово *Авіація* (фр. *Aviation*) вперше було вжите французьким письменником і колишнім офіцером Габріелем Ла Ланделе в 1863. В свою чергу він вигадав термін на основі дієслова *Avier* (невдалим неологізмом для позначення «літати»), на основі латинського слова *Avis* (Птах) [2].

Авіаційна галузь – це сфера економічної діяльності країни, до якої відносяться: авіабудування (проектування, розробка, виробництво, експлуатація та використання повітряних суден), повітряний транспорт, який забезпечує перевезення пасажирів, вантажів, аерофотозйомку, сільськогосподарські роботи, а також авіаційна інфраструктура – аеропорти, аеродроми, аероклуби, системи управління повітряним рухом, навчальні заклади, ремонтні заводи цивільної авіації.

Авіаційна промисловість будь-якої країни є провідною частиною економіки, особливістю якої є швидкі темпи впровадження науково-технічних досягнень, випуск нових, більш досконалих типів літаків, і, як наслідок, стимулювання за рахунок цього розвитку суміжних галузей. А це вимагає від підприємств-авіабудівників певної гнучкості, здатності швидко перебудовуватися, запроваджувати нові технологічні процеси, підвищувати рівень професійної підготовки кадрів [4].

Структуру авіаційної галузі країни можна зобразити наступним чином (рис.1.1).



Рис.1.1. Структура авіації [48]

Цивільна авіація – використовується для забезпечення задоволення потреб громадян. Діяльність цивільної авіації (ЦА) можна, як відомо, розподілити на повітряні перевезення та авіаційні роботи, або як традиційно прийнято вживати – застосування авіації в економіці. Підвищення ефективності застосування авіації в економіці сприяє розвитку не лише авіаційної промисловості та транспортної системи країни, але й багатьох інших галузей виробництва, що обумовлює підвищення темпів зростання економіки держави в цілому.

Підгалуззю застосування авіації в економіці виконується цілий ряд авіаційних робіт, які згідно з «Керівництвом з авіаційних робіт», прийнятим міжнародною організацією цивільної авіації ІКАО нараховують 49 найменувань та об'єднані у 7 груп [14]:

- аерозьомка (10 видів авіаробіт);
- прикладні авіароботи (авіаційно-хімічні роботи, 11 видів авіаробіт);
- авіароботи в будівництві (7 видів авіаробіт);
- використання авіації для забезпечення зв'язку (2 вида авіаробіт);
- аварійно-рятувальні роботи (5 видів авіаробіт);
- створення турбулентності повітря (3 види авіаробіт).

Класифікація авіаробіт:

- авіаційні перевезення пасажирів і вантажів (перевезення пасажирів, транспортування вантажів в середині фюзеляжу та на зовнішній підвісці);
- авіаційні будівельно-монтажні роботи;
- авіаційний розподіл речовин та біологічних об'єктів;
- повітряні зйомки;
- спостереження і патрулювання;
- авіаційна буксировка.

Повітряні судна, що використовуються в цивільній авіації, можуть бути пасажирськими, вантажними або пасажирськими та вантажними, призначеними виключно для повітряного транспорту або виконання авіаційних робіт. [8]. Такі літальні апарати називаються «повітряні судна обмеженої категорії» і використовуються з такою спеціальною метою експлуатації:

- а) сільське господарство (обприскування, обпилення, засів, контроль за свійськими тваринами);
- б) охорона лісів і диких тварин;
- в) спостереження з повітря (аерофотознімання місцевості, геологічна розвідка, льодова і рибна розвідка);
- г) патрулювання (трубопроводи, лінії електропередач, канали);
- д) боротьба з пожежами (скидання вогнегасних речовин, десантів);
- е) керування погодою (розсіювання хмар);
- є) повітряна реклама (димові написи, буксирування прапорів, скидання листівок) [59].

Авіація загального призначення – цивільна авіація, яка виконує всі види операцій, за виключенням регулярних повітряних сполучень та нерегулярних авіатранспортних перевезень за плату або по найму. Літальні апарати загального призначення – літаки, вертольоти, автожири, аеростати та інші літальні апарати, що знаходяться в нерегулярній експлуатації, поза сферою діяльності авіакомпаній, які виконують перевезення пасажирів та вантажу за

розкладом. Ці літальні апарати використовуються державними організаціями, підприємствами та приватними особами в особистих цілях [23].

Державна авіація – літаки, що використовуються для виконання військових, прикордонних, поліцейських, митних та інших державних функцій, а також для виконання мобілізаційно-оборонних і оборонно-спортивних завдань.

Експериментальна авіація – авіація, що використовується для науково-дослідних, експериментальних, науково-дослідних робіт, а також випробувань (і транспортних випробувань) авіаційної, космічної, ядерної та іншої техніки.

Військово-морська авіація є складовою частиною військово-морської авіації збройних сил деяких країн світу, яка базується на кораблях (авіаносцях) і є їх зброєю. Цей тип літальних апаратів складається з корабельних винищувачів і вертольотів і допоміжних суден, які використовуються у віддалених районах Світового океану, які недоступні для наземної авіації. Основною частиною морської авіації є палубна авіація. Крім того, до неї входять літаки та вертольоти різних типів, призначені або пристосовані для зльоту з кораблів без кабін.

Військово-морська авіація включає палубну авіацію: штурмовики, винищувачі, протичовнові, розвідувальні, радіолокаційного відстеження далекого радіусу дії, радіоелектронної боротьби, заправки та інші, а також вертольоти (протичовнові, транспортні та інші).

Розвідувальна авіація – вид стратегічної або тактичної (передової) авіації, призначеної для виконання повітряної розвідки з метою отримання інформації про противника на сухопутних і морських (океанічних) театрах дій. У арміях найбільш розвинених країн на озброєнні літаків-розвідників є пілотовані літальні апарати та безпілотники зі спеціальним технічним обладнанням, які забезпечують денну і нічну розвідку різними способами: візуально, фотозйомкою та радіолокаційним виявленням.

Авіаційна промисловість є глобальною складовою транспортної мережі, яка включає перевезення вантажів і пасажирів повітряним транспортом. Він

також надає основні послуги багатьом іншим галузям, від медицини та національної оборони до туризму та спорту [46].

Більшість індустрії зосереджена на туризмі та подорожах. Мета авіаперельоту – отримати можливість дістатися будь-якої точки Землі за лічені години. Літаки вважаються одними з найбезпечніших транспортних засобів. Повітряна доставка набагато швидше, ніж інші способи доставки, і доступна в більшості місць. Таким чином, літаки відіграють важливу роль у забезпеченні поставок для різних інших галузей промисловості.

Прийнято виділяти основні складові авіаційної промисловості будь-якої країни (рис 1.2.):

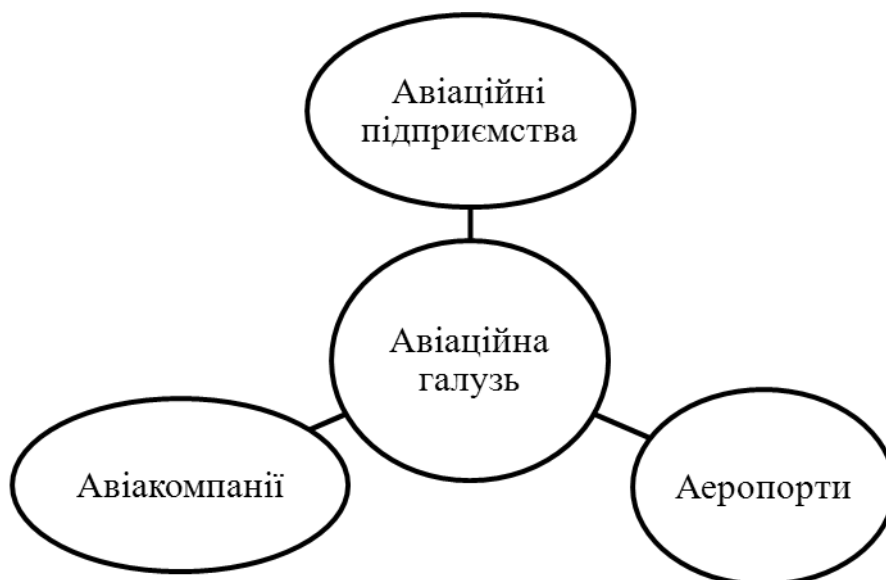


Рис 1.2 Складові авіаційної галузі [45]

Авіаційні компанії за видами діяльності поділяються на:

- авіаційний завод (розробка, виробництво та випробування літаків);
- двигунобудівний завод (розробка, виробництво та випробування авіаційних двигунів);
- авіаремонтний завод (авіаремонт).

Структура авіабудування промислово розвинених країн представлена виробництвом різних типів літаків і вертольотів, двигунів.

В даний час літаки і гелікоптери виробляються в більш ніж 20 країнах, але їх виробничі можливості відрізняються при виготовленні цивільних і, головне,

військових літаків. Великі авіалайнери на 100-400 пасажирів випускають тільки США, об'єднана компанія основних західноєвропейських країн - «Ейрбас», а також деякі окремі країни Росія, Узбекистан. Вони також можуть виготовляти вантажні транспортні літаки. Ці літаки з дальністю дії до 10 000 км і більше призначені для обслуговування міжконтинентальних авіаліній. Зазначені держави та ряд інших (Бразилія, Канада, КНР) виробляють лайнери з кількістю пасажирів до 100 для внутрішньоконтинентальних ліній [55]. Все більшого значення набуває виробництво легких цивільних літаків різного призначення. Найдешевший і популярний – «бізнес», патрульні, поліцейські, спортивні, санітарні до 10 місць.

Сьогодні у світовій авіатранспортній системі налічується близько 600 авіакомпаній.

Таблиця .1.1

Класифікація авіатранспортних компаній [45]

Класифікаційна ознака	Види	Коментар
За типом власності	державні	більшість авіакомпаній країн, що розвиваються, а також окремі авіакомпанії розвинених країн, які були засновані державою або націоналізовані
	приватні	авіакомпанії, що належать одному власнику або – це незначне число дрібних авіакомпаній, а також так звані авіатаксі
	корпоративні	авіакомпанії, власниками яких є крупні компанії
За характером виконання польотів	внутрішні	виконують польоти тільки всередині своїх країн
	міжнародні	виконують польоти тільки в міжнародному повітряному сполученні
	змішані	як міжнародні, так і внутрішні перевезення
За дальністю і напрямком польотів	магістральні	виконують як міжнародні, так і внутрішні перевезення на відстань 3000 км і більше, наприклад трансатлантичні,

		трансазіатські і інші міжрегіональні авіап перевезення
	регіональні	здійснюють як міжнародні, так і внутрішні перевезення на відстань не більше 3000 км (внутрішньо європейські перевезення)
	місцеві	виконують перевезення на внутрішніх авіалініях протяжністю не більше 1000 км
	комп'ютерні	виконують регулярні човникові перевезення між прилеглими населеними пунктами в межах від 100 до 500 км
За типом	пасажирські	експлуатують літаки, обладнані для перевезення пасажирів, а також перевозять вантажі і пошту в спеціальних вантажних відсіках
	вантажні	виконують тільки вантажні перевезення на спеціально обладнаних літаках
	змішані	виконують всі типи перевезень
За видом операцій	регулярні	виконують польоти за встановленим розкладом
	чартерні	виконують тільки нерегулярні авіафрахтові перевезення на основі, спеціальних контрактів між перевізниками і замовниками

Аеропорти та аеродроми створюються для обслуговування повітряних суден, які здійснюють польоти для перевезення пасажирів, багажу, вантажів і пошти, а також для інших цілей.

Аеропорт – комплекс, що включає аеродром, аеропортовий комплекс та інші споруди та обладнання, інженерно-технологічні, офісні та культурно-побутові будівлі, об'єкти інфраструктури, призначені для прийому та відправлення пасажирів, комплекс наземного обслуговування, пасажирів, екіпаж, багаж, пошта, вантаж, аеродромне обслуговування повітряного руху.

Аеропорт може включати об'єкти єдиної системи управління повітряним рухом, метеорологічного забезпечення, вертодроми та вертодроми, під'їзні

шляхи з смугами руху, об'єкти соціального призначення та інші споруди та споруди, розташовані на його території. Основна класифікація аеропортів – за значенням і типом перевезень (Табл.1.2)

Таблиця 1.2

Класифікація аеропортів [11]

Класифікаційна ознака	Види	Коментар
За значенням	стратегічні аеропорти	- забезпечують найбільшу частку в обсягах обслуговування пасажирів та повітряних суден, є головними вузловими елементами авіатранспортної системи держави і забезпечують функціонування найбільш важливих міжнародних і міжрегіональних авіазв'язків; - входять до мережі міжнародних транспортних коридорів
	регіональні	- забезпечують авіаційне обслуговування певного регіону, області, кількох областей
За видами перевезень	міжнародні	відкриті для прийому і відправлення повітряних суден, що виконують міжнародні повітряні перевезення і в якому здійснюється митний, прикордонний, санітарно-карантинний контроль, контроль на безпеку та інші види контролю
	внутрішні	які обслуговують повітряні перевезення, що виконуються у межах держави

Аеродром – основна частина аеропорту, частина земної поверхні (або водної поверхні для аеродрому), включаючи розташовані там будівлі, споруди

та обладнання, яка повністю або частково призначена для вильоту, прибуття, руху по цій поверхні, стоянка та технічне обслуговування літаків.

В межах аеродрому на прилеглому до аеропорту майданчику платформи здійснюється посадка та висадка пасажирів з аеропорту, перевезення або перевезення пасажирів пішки, з аеропорту та назад, операції з навантаження та розвантаження з вантажем, багажем та поштою.

Класифікація аеропортів може бути заснована на критерії річного обсягу пасажиропотоку, тобто загальної кількості всіх пасажирів, які вилітають і прибувають, включаючи пасажирів на транзитних рейсах. Характеристиками класів аеропорту є також річна інтенсивність пасажиропотоку [46].

Безпека транспорту є пріоритетом номер один для галузі. Міжнародна асоціація повітряного транспорту регулярно контролює кількість аварій і надзвичайних ситуацій цивільної авіації.

Повітряний транспорт має значний вплив на атмосферу Землі. Особливості впливу літаків на навколишнє середовище полягають, насамперед, у тому, що сучасний парк літаків і вертольотів оснащений газотурбінними двигунами. Поршневі літаки залишилися тільки в сільськогосподарських і спортивних літаках, а також невелика кількість дельтапланів і екранних літаків. По-друге, газотурбінні двигуни працюють на реактивному паливі, яке за хімічним складом дещо відрізняється від моторного бензину та більш якісного дизельного палива з меншою кількістю сірки та механічних домішок. По-третє, основна маса вихлопних газів викидається літаками безпосередньо в повітряний простір на відносно великих висотах, на великих швидкостях і в турбулентному потоці, і лише незначна частка - в безпосередній близькості від аеропортів і агломерацій.

1.2. Значення авіаційної промисловості для економіки

Повітряний транспорт є важливим фактором, що впливає на розвиток світової економіки. Забезпечуючи зв'язок і зв'язок між найвіддаленішими країнами та регіонами світу, він стимулює зростання зовнішньоекономічного співробітництва, сприяє міжнародній торгівлі, створює робочі місця, заохочує та сприяє міжнародному туризму [28].

Відповідно до основного джерела міжнародного повітряного права – Чиказької конвенції 1944 р., регулярні міжнародні повітряні сполучення над територією або на територію договірної держави заборонені без спеціального дозволу держави. Такий дозвіл може здійснюватися на основі двосторонніх міждержавних угод про повітряне сполучення. Загальні орієнтації регулювання повітряного транспорту у світі представлені в табл. 1.3.

Таблиця 1.3.

Регулювання авіаційних перевезень в світі [57]

Період	Головний регулятор	Напрями та особливості розвитку
початок XX ст. – 1944 р.	Національні органи влади	Діяльність авіакомпаній суворо контролюється державою, національний ринок закритий для іноземних компаній, авіатранспортні мережі використовуються для досягнення економічних і політичних цілей в інтересах держави. Етап характеризується малою прохідністю та використанням літаків переважно у військових цілях
1944-1980 роки	Національні органи влади, міжнародні транспортні організації	Перший крок у дерегуляції ринку авіатранспорту. Посилення впливу міжнародних організацій на регулювання галузі, що послужило основою для розширених угод щодо лібералізації ринку повітряних перевезень (зниження витрат, уніфікація тарифів тощо), але роль транспортної авіакомпанії на міжнародному ринку був ще невагомий. У цей період є передумови для реалізації концепції «відкритого неба»

1980 р. – до цього часу	Національні та наднаціональні органи влади, міжнародні транспортні організації	Лібералізація ринку авіаційних перевезень, посилення конкуренції за рахунок відкриття галузі для приватних перевізників, приватизація окремих авіатранспортних вузлів, що підвищило їх ефективність, збільшення інвестицій у транспортну інфраструктуру, повітряні мережі міжнародного значення, динаміка зростання вантажо- та пасажирообігу, переваги технологій. На цьому етапі актуальним і узагальненим стає поняття «відкрите небо»
-------------------------	--	---

Сьогодні понад 3000 двосторонніх угод регулюють міжнародні авіаперевезення по всьому світу. Ці договори визначають кількість авіакомпаній, які можуть бути віднесені кожною стороною до окремих авіакомпаній, визначають максимальну частоту польотів, встановлюють обмеження частки іноземного капіталу в структурі власності авіакомпаній та встановлюють тарифний режим.

Ступінь лібералізації ринку повітряних перевезень визначається переважно свободами, які сторони надають одна одній відповідно до положень договорів про авіаперевезення. Сьогодні існує дев'ять свобод повітря.

Перша свобода повітря полягає у наданні перевізнику Договірної Держави А права здійснювати політ над територією Договірної Держави В без посадки на її території. У той же час держави можуть платити за використання свого повітряного простору та інфраструктури [10].

Друга свобода передбачає право транзитного польоту авіаперевізника держави А над територією держави В з можливістю приземлення на її території в некомерційних цілях (наприклад, для дозаправки), тобто без посадки або висадки пасажирів. Перші дві свободи також називають «правами транзиту» і надаються перевізникам з усіх країн - членів Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), які підписали Міжнародну транзитну угоду авіакомпаній (International Air Service Transit Agreement, 1944) [9].

Надання першої та другої свободи польотів не відкриває внутрішній ринок для іноземних авіакомпаній і жодним чином не впливає на рівень

конкуренції на внутрішньому ринку. При цьому держава, яка надає ці свободи, отримує певні економічні вигоди: у вигляді грошових надходжень за користування своїм повітряним простором (перша свобода повітря); а також за рахунок зростання економічної діяльності наземного обслуговування та заправки літаків (друга свобода повітря).

Третя свобода повітря дозволяє авіаперевізнику держави А забирати пасажирів, вантаж і пошту на території держави А і перевозити їх на територію держави В.

Четверта свобода дозволяє авіаперевізнику держави А забирати пасажирів, вантаж і пошту на території держави В і перевозити їх на територію своєї держави А.

За загальним правилом, третя і четверта свободи надаються одночасно за двосторонніми угодами про повітряне сполучення. Таким чином, надавши третю і четверту свободи, дві держави роблять перший крок до взаємного відкриття своїх ринків. Однак кількісні, цінові та інші обмеження їх містять двосторонні угоди можуть підтримувати значний ступінь захисту внутрішнього ринку і, таким чином, гарантувати, що перевізники, визначені в угоді, мають монопольне становище на маршрутах між двома країнами.

П'ята свобода передбачає право авіаперевізника Договірної Держави А перевозити пасажирів, вантаж і пошту з пункту відправлення на території Держави А на територію Договірної Держави В, висаджувати або садити пасажирів, вантаж або пошту в територію держави В і продовжити рейс до пункту призначення, розташованого в третій країні В. Іноді уряди можуть заохочувати використання п'ятої свободи для стимулювання припливу туристів, але слід мати на увазі, що надмірно лібералізований ринок може зашкодити комерційній інтереси національних перевізників.

Шоста свобода передбачає перевезення пасажирів, вантажів і пошти з території держави В на територію держави В з використанням аеропорту держави А як вузла. Це створює основу для розвитку міжнародних хабів. Шоста свобода є результатом поєднання третьої та четвертої свобод, тому будь-яка

авіакомпанія може обійти обмеження шостої свободи, видавши окремі квитки на два сегменти авіаперельоту. У результаті ця свобода повітря рідко згадується в двосторонніх угодах про повітряне сполучення.

Сьома свобода дозволяє державі А перевозити пасажирів, вантаж і пошту між державами В і С, не продовжуючи рейс до штату А. Сьома свобода часто суперечить комерційним інтересам національних перевізників і тому зустрічається досить рідко.

Восьма і Дев'ята свободи повітря також відомі як «Закон про каботаж». Восьма свобода передбачає перевезення пасажирів авіакомпанією держави А між аеропортами держави В рейсом, пунктом відправлення або призначення якого є аеропорт держави А.

Дев'ята свобода дозволяє здійснювати внутрішні перевезення в іншій країні без продовження польоту до вашої країни.

Так, двосторонні договори про державне повітряне сполучення, що забезпечують певні свободи повітряного сполучення, встановлюють умови для іноземних авіакомпаній на внутрішньому ринку та регулюють ступінь його захисту. Чим вищий ступінь регулювання ринку повітряного транспорту, тим більше обмежені будь-які позитивні економічні ефекти авіаційної галузі.

Економічний вплив повітряного транспорту на розвиток національної та світової економіки можна розділити на прямий, непрямий, стимулюючий та випадковий (додатковий) (рис. 2.1).

Прямий економічний вплив полягає у безпосередньому створенні робочих місць та підвищенні економічної активності в самій авіаційній галузі. Це, перш за все, оперативна діяльність авіакомпаній та аеропортів, наземне обслуговування та заправка літаків, служби управління повітряним рухом, а також авіаційна галузь зі штаб-квартирою та регіональними представництвами [3].

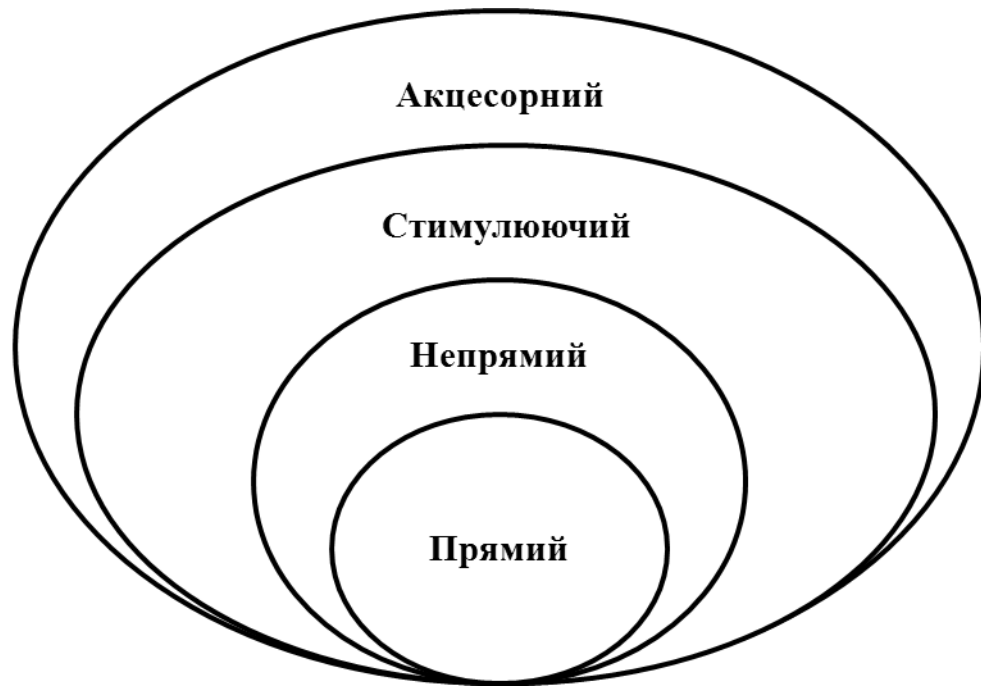


Рис 2.1. Економічний вплив повітряного транспорту [2]

За даними дослідження проведеного Air Transport Action Group, в галузі авіаперевезень працюють більше 8,7 млн. осіб по всьому світу, з яких (рис. 2.2):

- 2.3 млн. працевлаштовані авіакомпаніями в якості членів екіпажу повітряних суден, агентів стійок реєстрації в аеропортах або наземного технічного персоналу;
- 0.5 млн. зайняті в забезпеченні діяльності аеропортів (управління, технічне обслуговування)
- 4.6 млн. зайняті в наземному обслуговуванні (служби безпеки, державні прикордонні служби, персонал магазинів безмитної торгівлі, а також готелів та ресторанів, розташованих на території аеропортів);
- 0.2 млн. диспетчерів забезпечують контроль за повітряним рухом;
- 1.2 млн. зайняті у виробництві літаків, двигунів та інших авіаційних систем [1].

Крім того, завдяки ефекту мультиплікатора в авіаційній промисловості кожні 100 робочих місць, створених авіацією, породжують додатковий попит на 600 робочих місць в інших галузях.

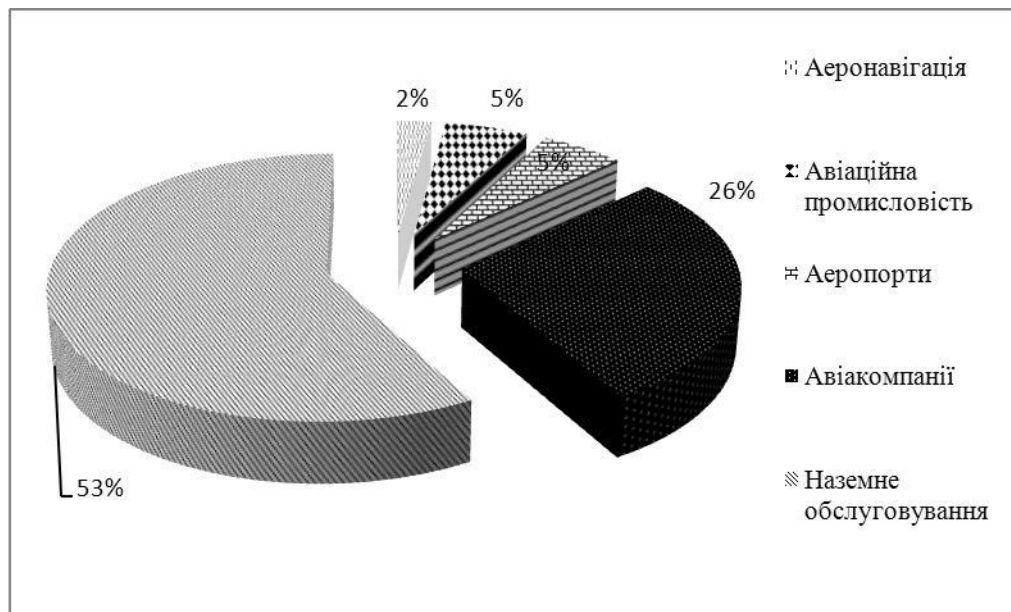


Рис2.2. Розподіл зайнятості в авіаційній галузі (за сферами) [4]

Непрямим економічним впливом є створення робочих місць та посилення економічної активності в суміжних галузях, забезпечення постачання товарів і послуг суб'єктам господарювання по суті наземне обслуговування авіації; 53% від авіакомпанії; 26% Аеропорти; 5% авіаційна промисловість; 5% Аеронавігація; 2% промисловості. Хорошим прикладом є кейтерингові компанії, які надають їжу та напої на борту літаків, аудиторські та авіаційні юридичні фірми, а також постачальники авіаційного палива. Таким чином, понад 9,8 млн робочих місць створено підприємствами суміжних галузей, опосередковано залученими до авіатранспорту. Це приносить понад 697 мільярдів доларів. валовий світовий продукт [3].

Індивідуальні витрати тих, хто прямо чи опосередковано зайняті в авіації та суміжних галузях, підтримують робочі місця та економічну діяльність роздрібних торговців, виробників споживчих товарів, ресторанів та банків. Це виявляє стимулюючий економічний вплив авіатранспорту. Так, у 2012 р. працівники авіації та суміжних галузей у всьому світі витратили на свій індивідуальний дохід приблизно 4,6 млн робочих місць на придбання товарів і послуг для власного споживання, а їхній внесок у світовий валовий продукт оцінювався в 324 млрд дол. [7]

Повітряний транспорт позитивно впливає не лише на авіацію та суміжні галузі, а й на розвиток туристичної діяльності та міжнародної торгівлі. Розвинена авіаційна інфраструктура та розгалужена мережа маршрутів також сприяють підвищенню інвестиційної привабливості країни. Таким чином, виявлено побічний економічний вплив авіатранспорту на інші галузі.

Безперечно, роль повітряного транспорту в туристичній галузі надзвичайно важлива. Сьогодні понад 52% міжнародних туристичних подорожей здійснюються авіаційним транспортом. Найяскравішим прикладом є туристичні країни в країнах, що розвиваються (таких як Таїланд, Єгипет, Куба). На африканському континенті, наприклад, туристична індустрія забезпечує приблизно 2,5 млн робочих місць [5]. Як правило, іноземні туристи прибувають до Африки повітряним транспортом. Наявність авіакомпаній сприяє прибуттю більшої кількості туристів у певний регіон чи країну. Це стосується як відпочинкового, так і ділового туризму. Гроші, які туристи витрачають у країні призначення на готелі, ресторани, театри, транспорт і зв'язок, підтримують роботу та прибутковість низки місцевих галузей.

Повітряний транспорт також забезпечує надзвичайно швидку доставку цінних і швидкопсувних товарів до місця призначення, тому його широко використовують провідні міжнародні логістичні компанії, такі як DHL і FedEx.

Розвинена авіаційна галузь також сприяє підвищенню інвестиційної привабливості країни та розширенню можливостей діяльності міжнародних компаній на її території. На рішення транснаціональних корпорацій щодо інвестування та розміщення виробництва сильно впливає наявність зручного транспортного сполучення, у тому числі повітряного. Країни та регіони з високим рівнем розвитку авіаційної інфраструктури та мережі повітряних маршрутів є дуже привабливими як для створення нових компаній, так і для розвитку та розширення існуючих. Прикладом є американське місто Атланта, яке наприкінці 1970-х років стало надзвичайно популярним у ряду європейських авіакомпаній. Американська авіакомпанія Delta почала відкривати прямі рейси з Хартсфілд-Джексона (Атланта) до європейських міст,

а також європейські авіакомпанії почали пропонувати прямі рейси в Атланту. У результаті прямі іноземні інвестиції в Грузію значно зросли: якщо на початку 1978 року в Атланті налічувалося 67 британських компаній, то через десять років їх кількість зросла втричі до 201 компанії [18].

Розвиток і доступність мережі пасажирських маршрутів є ключовим фактором ефективного зв'язку між штаб-квартирою та регіональними та місцевими офісами міжнародних компаній, що надзвичайно важливо для ефективної роботи та управління. Не випадково міжнародні організації та великі міжнародні компанії прагнуть розмістити свої штаб-квартири та регіональні офіси в містах із високою транспортною доступністю та розвинутою інфраструктурою [16].

Для збільшення всіх позитивних ефектів повітряного транспорту необхідно розширити мережу повітряних маршрутів, збільшити частоту польотів і, як наслідок, збільшити пасажиропотік. Все це може бути забезпечено подальшою лібералізацією світового ринку авіаперевезень (рис. 2.3).

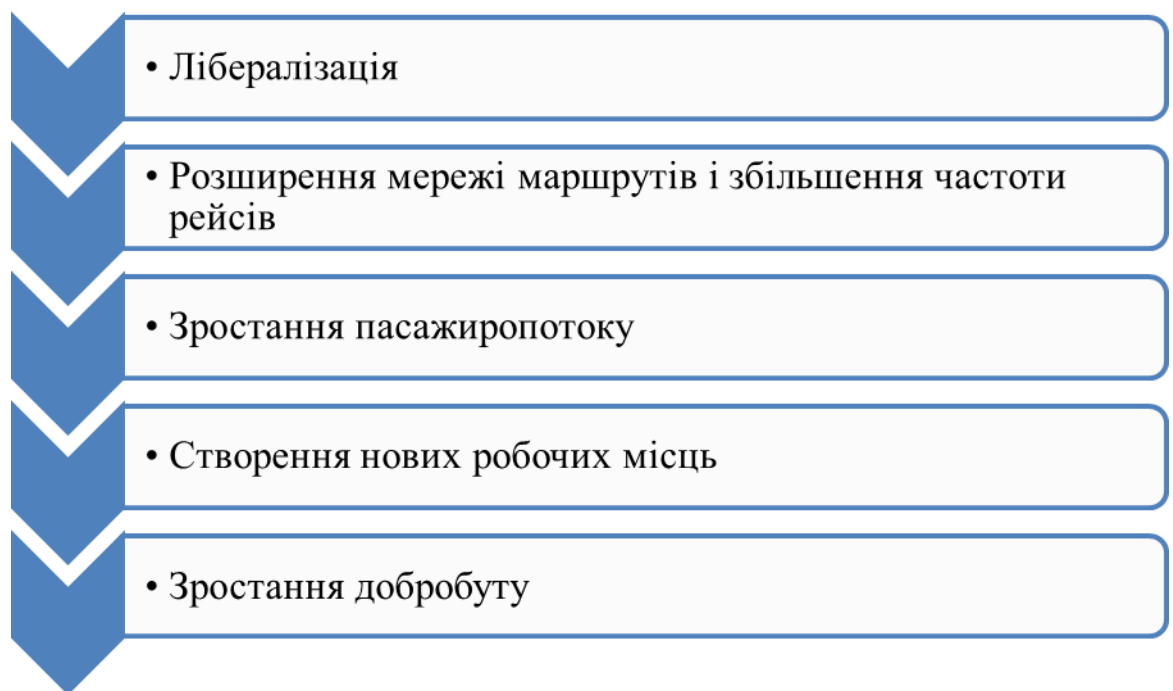


Рис 2.3. Причинно-наслідковий зв'язок лібералізації та економічного зростання [21]

По-перше, для збільшення кількості рейсів авіакомпанії також залучатимуть бортпроводників та наземні служби, а отже створюватимуть нові робочі місця.

По-друге, авіакомпанії створять додатковий попит на продукти, необхідні для обслуговування пасажирів на борту. Це допоможе збільшити обсяги виробництва підприємств харчової промисловості та позитивно позначиться на підприємствах громадського харчування та інших постачальників.

По-третє, розширення маршрутної мережі та збільшення частоти польотів змусить авіакомпанії розширити свій флот. Звісно, виграють авіакомпанії. Подальша лібералізація також матиме позитивні наслідки для туристичної галузі, готелів і ресторанів тощо [21].

Зрозуміло, що повна лібералізація міжнародного повітряного транспорту є більш вигідною для країн з розвинутою галуззю повітряного транспорту, ніж для країн з малими авіакомпаніями та нерозвинутою авіаційною інфраструктурою. В останньому контексті повна лібералізація може призвести до банкрутства місцевих авіакомпаній, які не зможуть конкурувати з високоефективними глобальними перевізниками. Ось чому такі країни, як Сполучені Штати, Об'єднані Арабські Емірати та ЄС, прагнуть лібералізувати ринок повітряних перевезень, а країни, які не мають достатньо потужних авіаперевізників, прагнуть захистити внутрішній ринок, включивши певні обмеження в двосторонні угоди про авіасполучення.

1.3. Державне та недержавне регулювання в авіаційній галузі

Важливе значення у співпраці України з країнами ЄС у сфері повітряного транспорту має реалізація положень Повітряного кодексу (ПКУ), прийнятого Верховною Радою України у травні 2011 року.

Він регулює правові основи загальної діяльності на повітряному транспорті, державне регулювання авіаційної галузі, використання повітряного простору України, спрямоване на забезпечення авіаційної безпеки, забезпечення державних інтересів та національної безпеки, процес задоволення потреб суспільства та економіку повітряного транспорту. транспорт.

Кодекс передбачає виконання вимог міжнародних організацій до законодавства України, зокрема щодо безпеки аеронавігації та захисту прав пасажирів. Авіацію планується розділити на державну та державну. Громадська, у свою чергу, поділяється на комерційну та авіацію загального користування. Кодекс також містить порядок відшкодування пасажиром збитків, спричинених затримкою рейсів або зміною маршрутів, умови перетину державного кордону повітряним транспортом, визначає державні органи, відповідальні за функціонування повітряного транспорту. Таким чином, можна сказати, що Повітряний кодекс України передбачає виконання вимог міжнародних авіатransпортних організацій, а саме: Об'єднаних авіаційних органів Європи (JAA), Європейської конференції цивільної авіації (ЕССА), Європейської організації з питань Безпека аеронавігації (Євроконтроль), а також висновки та рекомендації Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO) щодо необхідності вдосконалення законодавства України на основі результатів аудиту, проведеного у 2008 р. Практика співпраці у спільній повітряного простору свідчить про те, що Україна має необхідні умови для виконання міжнародних вимог щодо складу та якості повітряних суден, кваліфікації пілотів, стану та всіх послуг, що надаються службами аеропорту.

ПКУ складається з 18 розділів і 107 статей. Розділи ПКУ: загальні положення, авіаційні правила України, використання повітряного простору України, повітряні судна, авіаційний персонал, екіпаж, аеродроми та аеропорти, повітряні маршрути та місцеві авіалінії, польоти повітряних суден, міжнародні рейси, повітряний транспорт, авіаційна робота, захист авіації від акти незаконного втручання, пошуково-рятувальні роботи, розслідування авіаційних подій, відповідальність за порушення законодавства, що регулює використання

повітряного простору України, авіаційне страхування, атрибутика, прапор, емблема, вимпел. ПКУ регулює діяльність користувачів повітряного простору України з метою задоволення інтересів України та її громадян та забезпечення авіаційної безпеки. ПКУ поширюється на всіх користувачів повітряного простору України у відповідній для них частині, як на території України, так і за її межами, якщо інше не встановлено законодавством країни проживання користувача.

Повітряний рух регулюється відповідно до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, Повітряного кодексу України, Положення про використання повітряного простору України, Указів Президента України, Наказів Міністерства інфраструктури України, Наказів Міністерства оборони України. Авіаційна служба України, Стандарти та рекомендована практика Міжнародної організації цивільної авіації, Положення Міжнародної асоціації повітряного транспорту, Європейської організації з безпеки аеронавігації та інші нормативні документи.

Виходячи з того, що авіація відповідно до законодавства України поділяється на цивільну та державну (відповідно до ч. 4 ст. 4 розділу II Повітряного кодексу України), у цьому документі доцільно вивчити державне регулювання цивільної авіації, оскільки цивільна авіація задовольняє потреби держави та громадян у повітряному транспорті та авіаційних роботах та виконанні польотів для приватних цілей. Державна авіація, навпаки, використовує авіацію для забезпечення національної безпеки та оборони держави та захисту населення, що покладено на Збройні Сили України.

З метою регулювання окремих сфер повітряного транспорту ПКУ встановлює на нормативному рівні систему державного регулювання у сфері авіації та використання повітряного простору України (розділ II ПКУ). Ця система покликана забезпечити безпеку суспільства, захистити інтереси громадян у веденні цивільної авіації та у використанні повітряного простору. Відповідно до ПКУ державне регулювання полягає у формуванні державної політики та стратегії розвитку, визначенні функцій, завдань та умов

використання цивільної авіації та повітряного простору, встановленні заходів безпеки, прийнятті правил, контролю за дотриманням правил та встановленні відповідальності за порушення.

Державне регулювання повітряного транспорту здійснюється органами, що встановлюють їх порядок та реалізують державну політику у сфері повітряного транспорту. Відповідно до ч.5 ст.4 ПКУ державне регулювання здійснюють такі органи: центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту (у цьому випадку ці функції погоджують використання цивільно-правової та державна авіація)); центральний орган виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері цивільної авіації (державна авіаційна служба України); національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту.

Реалізація державної політики у сфері використання повітряного простору України на основі спільних рішень здійснюється уповноваженим органом цивільної авіації та Міністерством оборони України за напрямками:

- забезпечувати умови для діяльності внутрішніх та міжнародних користувачів повітряного простору України;
- реалізація державної політики щодо використання повітряного простору України;
- розроблення правил і процедур цивільно-військової координації при організації повітряного руху;
- здійснює контроль за дотриманням порядку та правил використання повітряного простору України;
- забезпечення діяльності та розвитку єдиної цивільно-військової системи повітряного руху України.

Міністерство оборони України відповідає за реалізацію державної політики з питань оборони, пов'язаних із використанням повітряного простору України та захистом державного суверенітету (Стаття 8 Умов).

Виходячи з положень цієї статті, можна зазначити, що державна політика щодо регулювання та нагляду, а також використання повітряного простору

належить Міністерству інфраструктури України, Міністерству оборони України. Фактично, обидва міністерства віддані розробці політики щодо використання повітряного простору України, яка також включає регулювання та нагляд за повітряним транспортом.

Міністерство інфраструктури України є основним органом, який здійснює контроль за розробкою та наглядом за реалізацією державної політики у сфері повітряного транспорту та розробляє орієнтовні напрямки діяльності Державіаадміністрації. Тобто Мінінфраструктури встановлює основні напрями діяльності Державіаслужби, яка в свою чергу, керуючись цими нормативними актами, реалізує національну політику повітряного простору України, в рамках законодавства України та Мінінфраструктури. Це стосується більшості питань авіаційного права, включаючи регулювання та нагляд за повітряним транспортом. За результатами діяльності Мінінфраструктури у цій сфері визначено такі нормативно-правові акти: наказ Мінінфраструктури України від 30.11.2012 №735 про затвердження Правил повітряного перевезення пасажирів та багажу; Проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про регулярні рейси в Україну, з України та в межах України на період ЄВРО-2012»; Інструкція з нагляду за повітряними перевезеннями небезпечних вантажів, затверджена заступником Міністра транспорту та зв'язку України – Головою Державіаадміністрації «12 листопада» 2008 р.; Наказ №286 від 07.05.2013 про затвердження Правил аварійно-рятувальної та пожежної безпеки польотів у цивільній авіації України. Згідно ст.3 Положення про Державну авіаційну службу України основними завданнями Державіаслужби України є:

- вносити пропозиції щодо формування державної політики у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору;
- реалізація державної політики у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору;
- державний контроль і нагляд за безпекою цивільної авіації;
- організація розробки нормативно-правової бази регулювання діяльності у сфері цивільної авіації;

- сертифікація та реєстрація об'єктів і суб'єктів цивільної авіації та ліцензування повітряного транспорту;
- регулювання використання повітряного простору та організації повітряного руху;
- організація повітряного транспорту;
- сприяння здійсненню зовнішньоекономічної та міжнародної цивільної авіаційної правової діяльності.

У межах своїх повноважень Державіаслужба може також формулювати пропозиції щодо державної політики, що мають рекомендаційний характер. Ці пропозиції враховуються при складанні нормативно-правових актів на вищому рівні. При цьому Державіаслужбі важливо запровадити практичну складову в процес розробки політики громадського транспорту, оскільки на нормативному рівні важливо встановити правила чітких правил запобігання злочинності та визначення прав суб'єктів, які займаються повітряний транспорт. транспортування. Особливістю цього питання є те, що основні державні органи в рамках пропозицій Державіаслужби можуть здійснювати моніторинг потреб, що виникають у процесі цивільного повітряного транспорту, а також можуть послабити або посилити нормативний контроль за використанням повітряного простору України.

Щодо нормативної діяльності Державіаслужби, слід зазначити, що остання в рамках, встановлених законодавством, зокрема Повітряним кодексом України, видає власні нормативно-правові акти щодо аспектів практики реалізації державної політики у сфері повітряного транспорту. Ці правила, як правило, є обов'язковими для виконання, але є також випадки, коли вони є рекомендаційними.

РОЗДІЛ 2

ХАРАКТЕРИСТИКА РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ УКРАЇНИ ТА КРАЇН ЄС

2.1. Дослідження сучасного стану розвитку авіаційної промисловості в ЄС

На початку 21 століття кожна держава почала прагнути до сталого економічного зростання, підвищення рівня та якості життя. Розвиток транспортних мереж є одним із найважливіших економічних факторів, що сприяють поглибленню інтеграційних процесів. Під впливом структурних змін в економіці, переважно таких, як заміна матеріало- та енергоємних виробництв наукомісткими, формуються нові транспортні мережі, характеристикою яких є тісний взаємозв'язок. Зменшення навантаження на автомобільний транспорт є перспективним напрямком розвитку транспортних мереж, оскільки найбільше негативно впливає на навколишнє середовище, удосконалення транспортних мереж для забезпечення безпеки транспорту, удосконалення транспортної інфраструктури, впровадження інноваційних транспортних систем та ін. [60].

Розвиток транспортних мереж особливо важливий в інтеграційних об'єднаннях, більшість з яких мають на меті забезпечення вільного руху товарів, послуг і робочої сили. Наразі ЄС залишається одним із головних центрів світової економіки, який має значний транспортний потенціал і приділяє достатню увагу розвитку єдиної транспортної системи.

Починаючи з 1992 року, коли головною подією для розвитку авіаційних мереж стало прийняття третього пакету заходів, спрямованих на лібералізацію ринку повітряних перевезень, ринок повітряного транспорту ЄС став найбільшим вільним ринком послуг повітряного транспорту у світі. Сьогодні ринок повітряного транспорту ЄС переживає досить високий рівень лібералізації, також завдяки впровадженню політики «відкритого неба» [62].

Проаналізовано закономірності розвитку авіатransпортних мереж ЄС на основі даних 2021 року у табл. 2.1

Зовнішня торгівля авіаційними транспортними послугами ЄС

Показник	Експорт			Імпорт			Торговий оборот		
	2018	2019	2020	2018	2019	2020	2018	2019	2020
Загальний обсяг зовнішньої торгівлі послугами пасажирських перевезень, млрд. є	1306,6	1558,9	1683,1	1565,0	1721,7	1798,0	2871,6	3280,6	3481,2
Обсяг зовнішньої торгівлі послугами пасажирських перевезень авіаційних компаній, млрд. є	320,4	423,2	430,4	255,6	324,6	348,8	576,0	747,8	779,2
Загальний обсяг зовнішньої торгівлі послугами вантажних перевезень, млн. т.	530,2	571,6	615,0	1797,4	1625,9	1625,2	2327,6	2224,5	2240,3
Обсяг зовнішньої торгівлі послугами вантажних перевезень авіаційних компаній, млн. т	9,8	10,4	10,1	3,5	3,8	3,4	13,3	14,3	13,5

Джерело: складено автором на основі [36]

Найбільше навантаження на мережі повітряного транспорту забезпечують перевезення пасажирів, причому значні обсяги перевезень характеризують переміщення населення як всередині інтеграційного об'єднання, так і за кордоном. Проте за останні п'ять років внутрішній пасажирообіг з країн-членів ЄС зменшився на 10,7%, а міжнародний – збільшився на 5,6% (табл. 2.9).

Найбільші обсяги пасажиропотоку в межах ЄС характеризуються авіаційними мережами таких країн, як Німеччина (14,8% пасажиропотоку ЄС), Франція (19% пасажиропотоку), Італія (18,6% пасажиропотоку ЄС) та Великобританія (13,9% пасажирообігу ЄС).

У той час як обсяг пасажирських перевезень між країнами «старої Європи» зменшується, кількість перевезень до «нових» країн-членів ЄС стрімко зростає. У 2020 році пасажирообіг між Румунією та Великобританією зріс

майже вдвічі порівняно з 2019 роком, між Румунією та Німеччиною на 35%, між Іспанією та Польщею – вдвічі, між Латвією та Німеччиною – на 11% тощо. Ця тенденція зумовлена не зміною туристичних уподобань населення, а тим, що розвиток авіаційних мереж у цих країнах спрямовується значними зусиллями наднаціональних органів ЄС. У ці країни здійснюються значні інвестиції для реалізації стратегій інтеграції їхніх транспортних мереж до європейських мереж і таким чином зміцнення єдиного ринку. Фінансування розвитку транспортних мереж у Словенії, Румунії, Угорщини, Хорватії та інших нових країнах ЄС має подолати розриви між державами-членами, усунути вузькі місця, які заважають безперебійному функціонуванню внутрішнього ринку та подолання технічних бар'єрів, таких як несумісність стандартів, відмінності. на службі тощо.

Значний вплив на авіапасажиropотік також мали природні явища, такі як аномальні снігопади, хуртовини, замети та повені, які вразили країни Європи у 2020 році та порушили нормальне функціонування мереж повітряного транспорту.

Найбільше навантаження на пасажирські перевезення припадає на авіатранспортні мережі Німеччини, Франції, Великобританії та Італії – більшість найбільших європейських аеропортів розташовано саме в цих країнах. Однак за пасажирообігом в межах ЄС головний аеропорт Нідерландів «Schiphol» (м. Амстердам) посідає перше місце (табл. 2.2).

Таблиця 2.2

Пасажирообіг за найбільшими аеропортами ЄС

Місто	Аеропорт	Пасажирообіг між країнами-членами ЄС, млн. ос./км			Міжнародний пасажирообіг з іншими країнами світу, млн. ос./км		
		2018	2019	2020	2018	2019	2020
Амстердам	Schipol airport	26,61	28,39	29,25	20,81	22,71	23,37
Лондон	Heathrow airport	22,38	23,42	24,60	39,26	41,94	42,79

Париж	Charles de Gaulle	25,72	24,65	24,40	29,61	31,25	31,77
Франкфурт	Main airport	20,07	22,20	23,04	27,19	29,01	28,53
Лондон	Gatwick airport	19,48	20,59	21,79	10,93	9,81	9,88
Мюнхен	Munchen airport	15,36	17,25	17,87	9,23	11,58	11,50
Лондон	Stansted airport	18,61	15,12	15,58	1,41	1,16	11,73
Копенгаген	Kastrup airport	13,50	14,55	15,27	6,12	6,96	6,99
Рим	Fiumicino airport	13,11	15,16	15,08	8,90	10,11	10,31
Відень	Schwechat airport	12,48	13,95	13,96	6,59	7,66	7,50
Манчестер	Manheer airport	11,82	11,48	12,27	6,42	6,00	6,27
Брюсель	Brusseles airport	12,13	11,51	11,84	6,57	7,53	7,38
Барселона	Barcelona airport	13,90	17,83	18,43	3,84	5,84	6,55
Мадрид	Barajas airport	18,03	18,12	15,83	11,97	12,65	11,96

Джерело: складено автором на основі [52]

За останні п'ять років пасажиропотік аеропорту «Schiphol» зріс на 10%, однак його міжнародний пасажирський потік поступається лондонському Хітроу, паризькому Шарль де Голль та головному аеропорту Франкфурта.

Найбільш динамічні темпи зростання пасажирообігу в межах і поза межами ЄС продемонстрували аеропорти Барселони, Хітроу і Майна. Необхідно відзначити, що ці аеропорти відіграють більш важливе значення для розвитку міжнародних авіаційних мереж, ніж для мереж ЄС, адже на відміну від інших великих аеропортів міжнародний пасажирообіг цих аеропортів значно перевищує пасажирообіг в межах ЄС.

На відміну від динамічних темпів зростання авіаперевезень, міжнародний вантажообіг країн-членів ЄС помірно зростає, а внутрішній вантажообіг зменшується. Найбільші обсяги вантажних перевезень в межах ЄС характерні Німеччині (21% від загального вантажообігу), Франції (28%) та Великобританії (21%). Дохід від авіаційної галузі цих країн становить 72% від загального обсягу доходу ЄС, але динаміка цього показника є негативною.

Суттєве зниження (майже в два рази) продемонстрували грецькі, іспанські, хорватські та італійські авіакомпанії, що призвело до загального

скорочення вантажообігу ЄС майже на 20%. Ця тенденція пояснюється не лише збитковістю повітряного транспорту на коротких відстанях, а ще й транспортною політикою ЄС, направленою на підвищення безпеки та скорочення шкідливого впливу на навколишнє середовище та переведення транспортного навантаження на залізничний транспорт, що у той самий час є більш економічно вигідним.

Аеропорти Галле, Бонн і Шарль де Голль входять до складу європейських аеропортів у зонах вантажних перевезень (табл. 2.3).

Таблиця 2.3

Національний та міжнародний вантажообіг країн-членів ЄС на авіаційних мережах

Місто	Аеропорт	Вантажообіг між країнами-членами ЄС, тис. т./км			Міжнародний вантажообіг країн-членів ЄС, тис. т./км.		
		2018	2019	2020	2018	2019	2020
Лейпциг	Halle airport	262,36	399,01	419,82	136,83	422,59	414,46
Кельн	Bonn airport	344,45	385,24	391,29	224,08	346,21	338,82
Париж	Charles de Gaulle	194,36	288,33	303,84	1140,70	1147,98	1120,37
Льєж	Liege (CIV) airport	197,79	182,80	184,03	317,04	387,31	376,23
гр. Лестершир	East Midlands airport	160,79	162,80	172,37	57,98	61,61	51,21
Франкфурт	Main airport	235,41	168,36	152,86	1860,70	1916,10	1964,58
Брюсель	Brussels airport	152,75	119,22	123,46	505,73	331,00	276,81
Лондон	Heathrow airport	112,36	118,06	110,80	1369,70	1435,30	1400,04
Амстердам	Schiphol airport	112,14	102,14	110,22	1490,23	1408,78	1455,51
Люксембург	Luxembourg airport	96,94	93,69	101,08	680,02	521,60	572,36
Бергамо	Orio al Serio airport	91,71	88,23	90,35	14,08	15,57	16,82
Мілан	Malpensa airport	121,35	65,72	69,03	298,91	346,18	358,82
Копенгаген	Kastrup airport	106,74	51,03	45,63	129,07	105,30	102,84

Джерело: складено автором на основі [38]

Щодо міжнародного вантажообігу, то, незважаючи на низьку частку вантажопотоку в аеропортах Галле та Бонн, вони показали найвищі темпи зростання – утричі та 50% відповідно. Серед найбільших аеропортів ЄС лише 5% і Хітроу збільшили оборот на 2%, а в аеропортах Шарль де Голль і Схіпхол впали на 2%.

Помірне збільшення навантаження на мережу авіаліній ЄС не має негативного впливу на зростання прибутку основних авіакомпаній.

Представлені основні авіакомпанії на рис 2.1.

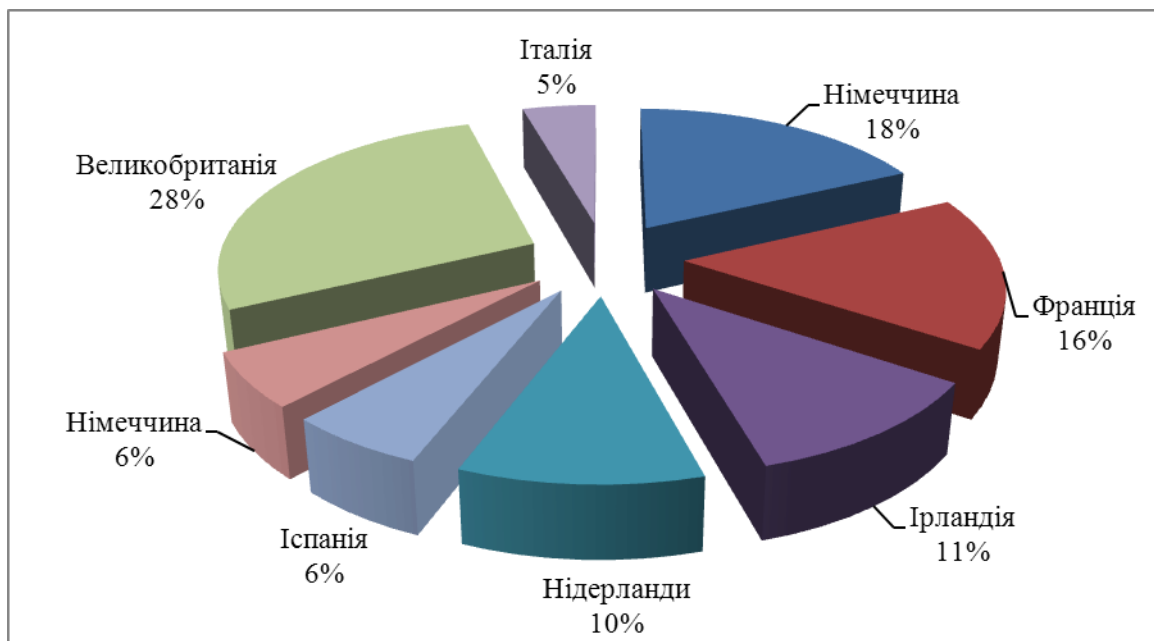


Рис 2.1. .Найбільші країни-авіаперевізники ЄС станом на 2020 р.

Найбільша німецька авіакомпанія Deutsche Lufthansa протягом 12 років спостерігає стабільне зростання прибутку, і якщо за період 2005-2010 рр. прибуток компанії зріс на 37,5%, то за період 2015-2020 рр. – на 15%, що свідчить про прискорення від темпів розвитку компанії. Ще одним лідером на ринку авіакомпаній є Air France, яка зараз є дочірньою компанією Air France-KML. Найбільш динамічні темпи зростання прибутку характерні для Ryanair, Easyjet та Air Berlin, які зросли більш ніж у 5 разів. Ці авіакомпанії є найбільшими представниками так званої «лоукост» мережі, яка мала значні

переваги перед лідерами авіаційної галузі протягом фінансової та боргової кризи. На початку 21 століття головною авіакомпанією ЄС була британська компанія «British Airways», а в 2015 році темпи зростання прибутку компанії були значно нижчими, ніж у «Deutsche Lufthansa» та «Air France», що знизило показники компанії. рейтинг на третє місце (рис. 2.4). Уповільнення зростання прибутку пов'язане зі зростанням вартості палива, що призвело до збільшення операційних витрат на заправку майже 200 літаків (один з найбільших парків у Європі), а також до загального зниження попиту на авіацію [34].

Таблиця 2.4

Динаміка прибутку 10-ти найбільших авіаперевізників ЄС, млрд. євро

Країна	Авіакомпанія	2005	2010	2015	2020
Німеччина	Deutsche Lufthansa	112,79	129,67	147,87	149,78
Франція	Air France	115,87	125,40	133,03	135,82
Великобританія	British Airways	110,93	105,55	117,34	126,43
Ірландія	Ryanair	24,00	72,16	85,70	94,26
Нідерланди	KLM Royal Dutch Airlines	68,32	76,06	82,04	86,28
Великобританія	Easyjet	27,44	56,12	61,34	65,22
Іспанія	Iberla	48,91	51,27	51,26	49,66
Німеччина	Air Berlin	20,50	45,24	52,14	48,72
Великобританія	Vergin Atlantic Airways	32,11	38,15	38,03	39,40
Італія	Alitalia	37,23	32,90	35,67	36,92

Джерело: складено автором на основі [35]

Діяльність авіакомпаній має значний вплив на розвиток національних та міжнародних авіаційних мереж шляхом розміщення та покращення якості інфраструктури. Так, найбільша кількість аеропортів розташована в таких країнах, як Німеччина, Італія, Іспанія, Франція, Швеція та Великобританія.

У Європі авіабудування найбільш розвинене у Великобританії, Німеччині, Франції та Швеції.

Надзвичайно жорстка конкуренція сприяє злиттю навіть великих компаній із різних західноєвропейських країн (Airbus Industry, до складу якої входять авіакомпанії Франції, Німеччини, Великобританії та Іспанії). Мета Європейського Союзу – протистояти американським виробникам літаків.

Лідерами європейського ринку авіаційної продукції є компанії, які зосередили свій інтелектуальний, науково-технічний та промисловий потенціал у вигляді потужних інтегрованих структур. Трансформація європейського ринку дала змогу об'єднати новітні технології кількох країн для створення більш конкурентоспроможної структури літаків. Основне виробництво літаків в ЄС представлено країнами (табл. 2.5).

Таблиця 2.5

Основні представники авіабудування ЄС

Назва	Діяльність	Країна
Airbus	Розроблення та виробництво основних лайнерів	Франція
Cobham Plc	Виробництво та обслуговування авіаобладнання	Великобританія
Dassault Aviation	Вироблення і експортування бойових літаків	Франція
European Aeronautic Defence and Space	Виробництво та обслуговування військових літаків	Нідерланди
ITP Group	Наукові дослідження, проектування, розробка, виробництво і технічне обслуговування двигунів	Італія
Pilatus Aircraft Ltd	Розроблення та виробництво турбогвинтових літаків з одним двигуном	Швейцарія
Safran Aero Boosters		Франція
Safran Aircraft Engines	спеціалізується на виробництві авіаційних і ракетних двигунів	Франція
Safran Helicopter Engines	виробництва і підтримує малі газові турбіни та інші літальні апарати системи вторинні потужності.	Франція
Vulcanair	Виробництво літаків італійського дизайну та авіації загального призначення	Італія
Rolls-Royce Holdings	Спеціалізується на виробництві обладнання для атомних станцій, авіадвигунів, суднового та енергетичного обладнання	Велика Британія
Finmeccanica (Leonardo S.p.A.)	Виробництво та обслуговування літаків та гелікоптерів	Італія

Джерело: складено автором на основі [33]

У Європейському Союзі, аерокосмічні компанії, такі як Airbus Group, BAE Systems, Thales, Dassault, Saab AB, Terma A / S і Леонардо-Finmeccanica є учасниками світової авіаційно-космічної промисловості та науково-дослідницької роботи (табл. 2.6.).

Важливі місця цивільної авіапромисловості в ЄС включають Тулузу у Франції, Гамбург у Німеччині (Airbus, EADS), Північний захід Англії і Брістоль у Великобританії (BAE Systems, Airbus і AgustaWestland).

Таблиця 2.6

Найбільші літакобудівні компанії ЄС в 2020 році

Компанія	Країна	Дохід	Прибуток
Airbus	Франція	\$80.6 billion (+5.5%)	\$4.50 billion (+31.9%)
Finmeccanica (Leonardo S.p.A.)	Італія	\$17.2 billion (+6.1%)	\$0.715 billion
Rolls-Royce Holdings	Велика Британія	\$14.7 billion (-3.7%)	\$2.15 billion (+2.0%)
Safran	Франція	\$18.3 billion (+7.3%)	\$2.74 billion (+14.4%)

Джерело: складено автором на основі [49]

Основним лідером авіабудування ЄС є компанія Airbus, структура якої зображена на рис. 2.2.

За даними 1-го кварталу 2021 року основний лідер авіабудування ЄС – Airbus Group показав наступні результати:

– операційний прибуток (EBIT) скоротився на 70,6%, до 365 млн євро (418,9 млн дол.), Чистий прибуток впав удвічі, до 399 млн євро (457,9 млн дол.). При цьому виручка групи збільшилася на 0,9%, до 12,183 млрд євро (14,0 млрд дол.).

– підрозділ комерційних літаків продемонстрував зниження операційного прибутку на 30,8%, до 290 млн євро (332,8 млн дол.) І приріст виручки на 1,2%, до 8,668 млрд євро (10,0 млрд дол.). За перші три місяці 2021р.

Airbus Commercial Aircraft поставив 125 повітряних суден (-6,7%) і отримав 10 чистих замовлень (-90,1%).

– вертолітний підрозділ знизив операційний прибуток на 36,5%, до 33 млн євро (37,9 млн дол.), виручку – на 9,9%, до 1,158 млрд євро (1,3 млрд дол.). Число поставлених вертольотів Airbus Helicopters склало 56 бортів (-9,7%), чистих замовлень - 51 од. (-40,7%).

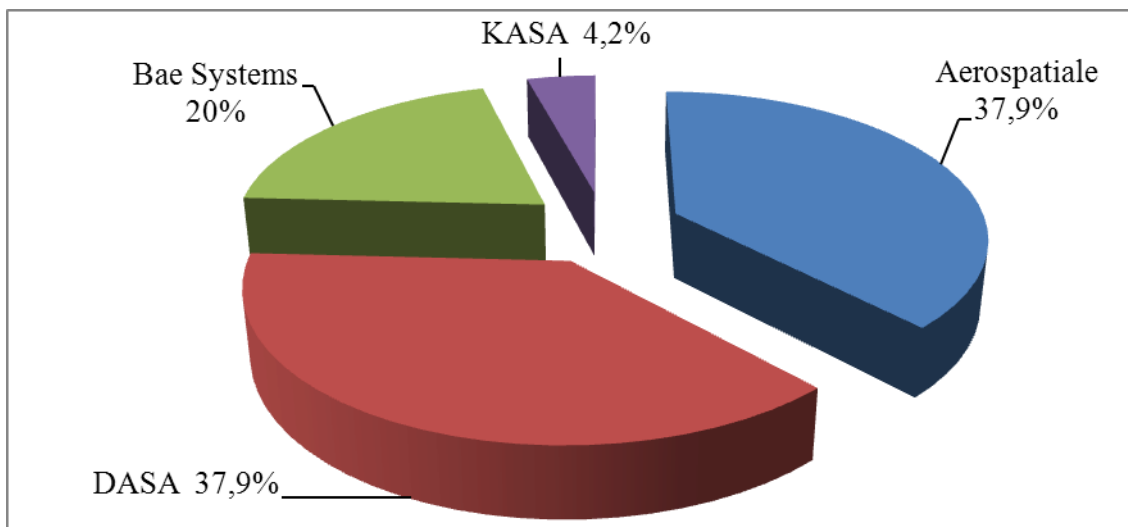


Рис. 2.2. Структура володіння акцій корпорації Airbus, Франція

Основними представниками авіабудування воєнного призначення країн ЄС є:

Фінляндія – розробка, обслуговування та інтеграція бойових систем управління та контролю, виготовлення авіаційної техніки та запчастин до літаків Airbus Embraer та Saab. Авіаційні підрозділи компанії у складі підрозділу Patria Finavitec оборонної корпорації Patria займаються зборкою винищувачів F/A-18 Hornet та вертольотів NH1 NH90.

Данія – фірми Danish Aerotech, Terma, DAYNATEK, NEA LINDBERG, NKT та інші беруть участь у виробництві компонентів для винищувачів F-16, "Єврофайтер-2000", JAS-39, військово-транспортних літаків C-130, вертольотів, літаків цивільної авіації, а також контрольно-вимірювальної та іншої апаратури для обслуговування цих літаків. Низка датських компаній бере участь у виконанні програми модернізації винищувачів F-16. Випускають

також компоненти для ЗРК Sea Sparrow та "Удосконалений Хок", КР Sidewinder, ПКР Harpoon. Група датських компаній на чолі з Terma спільно з Lockheed Martin та Boeing брала участь в розробці деяких вузлів і устаткування під час створення американського винищувача F-35. Фірмою Per Udsen Co. Aircraft Industry у співпраці з американською Hughes Missile systems для збройних сил Данії випустили понад 100 спарених пускових установок ЗРК Stinger.

Норвегія – Kongsberg Defence Systems (KDS) Kongsberg Maritime (KM) та Kongsberg Protech Systems (KPS). KDS займається виробництвом оборонних і космічних систем, ракетного озброєння, військових засобів зв'язку [13].

Таким чином, аналіз стану європейської повітряної мережі дозволив визначити, що повітряна мережа, як і світова, характеризується такими тенденціями:

- фіксуються більш динамічні темпи зростання міжнародного пасажирообігу авіамережі ЄС з іншими країнами світу, ніж між країнами-членами ЄС. При цьому найбільше пожвавлення спостерігається не лише для країн-лідерів галузі, але й для «нових» країн ЄС, розвитку транспортних мереж яких приділяється особлива увага через необхідність їх повної інтеграції в транспортні мережі розвинутих країн ЄС;
- зростає роль повітряних мереж у загальній структурі транспортної системи ЄС;
- найбільшим пасажирообігом характеризуються повітряні мережі, що з'єднують ЄС та інші країни Європи;
- збільшується частка пасажирських перевезень на Близький Схід через їх туристичну привабливість;
- підвищена увага до підвищення безпеки авіації.

2.2. Аналіз конкурентних переваг авіаційної галузі України

Сьогодні українське авіабудування залишається однією з високотехнологічних галузей, яка може швидко вплинути на розвиток конкурентоспроможності України та окремих її регіонів зокрема, оскільки авіабудівні підприємства розташовані в 15 областях України. При цьому найбільш потужні та експортно-орієнтовані підприємства розташовані лише в областях: Київській, Харківській, Запорізькій. В інших регіонах працюють переважно авіаремонтні підприємства, діяльність яких певною мірою залежить від успіху компаній-лідерів галузі. Також слід зазначити, що найбільш «універсальними» авіаційними регіонами є Київ і Харків, які мають широкий спектр авіаційних виробничих, науково-дослідних установ, а Запоріжжя спеціалізується на будівництві та розробці двигунів. Таким чином, ми опинилися в ситуації, коли конкурентоспроможність одних регіонів пов'язана з конкурентоспроможністю інших, жоден регіон не має повного циклу виробництва літаків. Тому регіональний аспект при аналізі конкурентоспроможності можна, у свою чергу, ігнорувати, припускаючи, що зростання конкурентоспроможності галузі позитивно вплине на конкурентоспроможність основних авіаційних регіонів України.

При цьому особливість авіабудування полягає в тому, що виробництво літаків та їх деталей здійснюється лише за конкретними замовленнями, що при оцінці конкурентоспроможності галузі визначає роль ключового такого показника, як обсяги виробництва.

Проте Державна служба статистики України у своїх публікаціях не відмежовує літакобудування від виробництва автомобілів, тому за відсутності достовірних даних про обсяги виробництва у сфері авіабудування можна використовувати дані про обсяги експорту – імпорتنі операції (табл.2.7, рис. 2.3).

Зовнішня торгівля літаками в Україні, тис. дол. США

Код і назва товарів згідно з УКТЗЕД	Експорт				Імпорт			
	2017	2018	2019	2020	2017	2018	2019	2020
88. літальні апарати	925754,6	313690,1	246403,0	190635,6	107285,0	70394,7	49218,3	54859,9
Разом	68809810	63312022	53913548	38127149	84658060	76963965	54381792	37516443

Джерело: складено автором на основі [54]

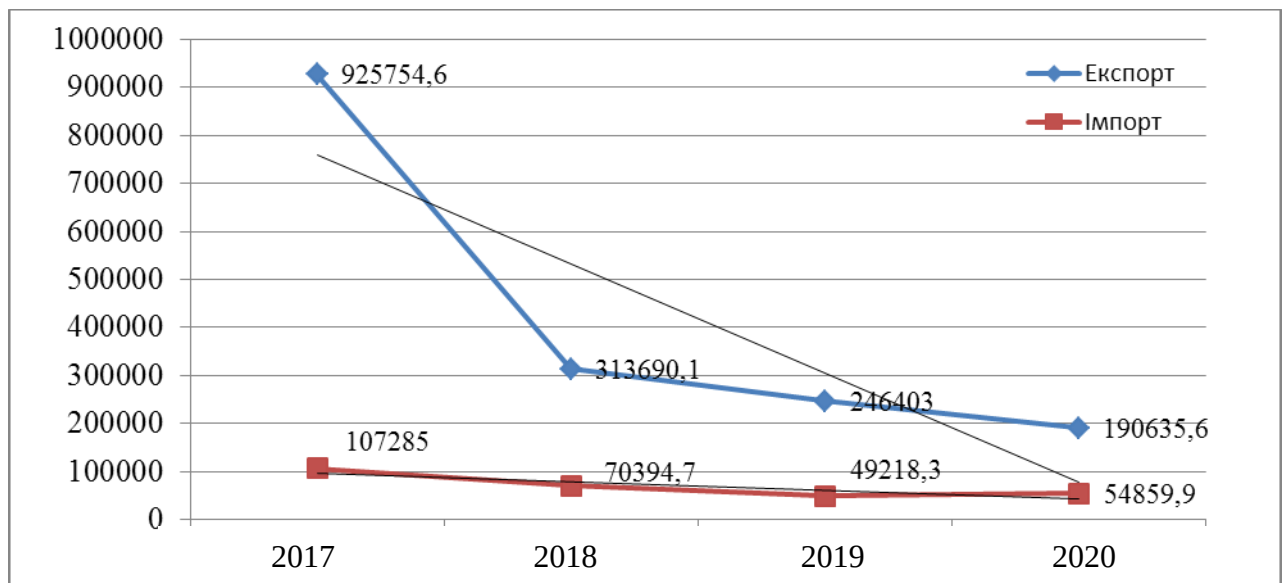


Рис. 2.3. Динаміка зовнішньої торгівлі літальними апаратами в Україні, тис. дол. США (2017 – 2020 рр.)

Найбільш розповсюдженим для визначення спеціалізації міжнародної торгівлі є індекс виявлених порівняльних переваг RCA :

$$RCA_{ij} = (x_{ij}/X_i) / (x_{wj}/X_w), \quad (1)$$

де x_{ij} та x_{wj} позначають, відповідно, обсяг (у вартісному вимірі) експорту товару j для країни i та світового експорту товару j , а X_i та X_w позначають, відповідно, загальні обсяги експорту обраної країни та світу. Вважається, що якщо частка товарів в експорті вибраної країни перевищує середньосвітову, тобто якщо розрахункове значення показника RCA перевищує одиницю, можна говорити про порівняльну перевагу у виробництві цього продукту.

Як видно з формули (1), значення індикатора *RCA* може змінюватися у межах від 0 до 1 при відсутності спеціалізації на виробництві певного виду товарів та від 1 до нескінченності за умови наявності такої спеціалізації (реалізованих конкурентних переваг).

Розрахуємо індекс виявлених порівняльних переваг України з країнами ЄС-28:

$$RCA(2017) = (926754,6 / 68908810,6) / (105405209 / 5862990203) = 0,7473$$

$$RCA(2018) = (313690,1 / 63321022,1) / (104837471 / 5943359087) = 0,2831$$

$$RCA(2019) = (246403 / 53913548,3) / (110002759 / 6042615468) = 0,2511$$

$$RCA(2020) = (190635,6 / 38127149,7) / (109970703 / 5218500318) = 0,2373$$

Динаміка експорту авіаційної промисловості (рис. 2.3), демонструє тенденцію до зниження. Розрахункові дані індексу порівняльних переваг також свідчать про поступову втрату конкурентоспроможності авіабудування в Україні.

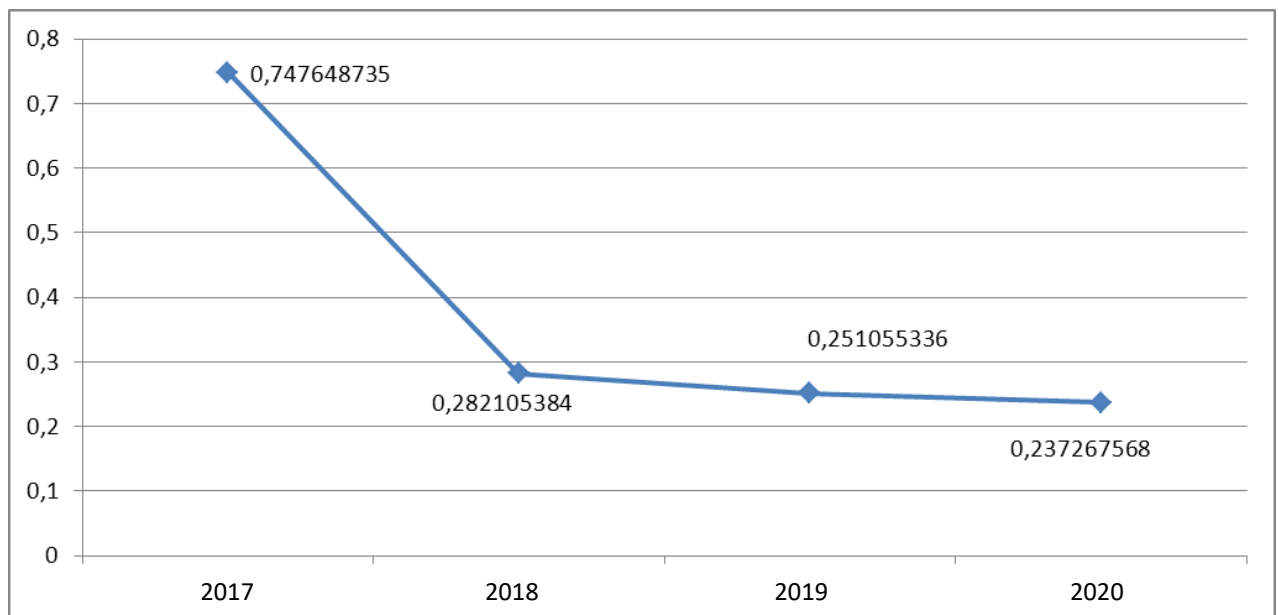


Рис. 2.4. Індекс *RCA* авіаційної галузі України з країнами ЄС-28 (2017-2020рр.)

Фактично це означає, що літакобудування втрачає своє місце у зовнішній торгівлі України, власне виробництво літаків України практично зводиться до нуля. За останні 13 років було виготовлено лише 46 літаків.

За статистикою 2021 року українські авіакомпанії виконали 79500 комерційних рейсів (у 2020 році – 66300 рейсів) (табл. 2.8).

Таблиця 2.8

Діяльність авіакомпаній в період (9 міс. 2020р. – 9 міс. 2021 р.)

Показник	Одиниці виміру	Всього			у т. ч. міжн.		
		9 міс. 2020р.	9 міс. 2021р.	Приріст, %	9 міс. 2020р.	9 міс. 2021р.	Приріст, %
Діяльність авіакомпаній							
Перевезено пасажирів	тис. осіб	4891,2	6195,2	126,7	4430,1	5606,5	126,6
в т.ч. на регулярних лініях	тис. осіб	3555,1	4232,5	119,1	3104,8	3651,2	117,6
Виконані пасажиро-кілометри	млрд. пас. км	8,7	11,4	131,0	8,5	11,1	130,6
в т.ч. на регулярних лініях	млрд. пас. км	6,2	7,8	125,8	6,0	7,6	126,7
Перевезено вантажів та пошти	тис. тон	49,1	55,0	112,0	48,9	54,9	112,3
в т.ч. на регулярних лініях	тис. тон	9,2	9,7	105,4	8,9	9,6	107,9
Виконані тонно-кілометри (вантажі+пошта)	млн. т км	151,2	162,3	107,3	151,1	162,2	107,3
в т.ч. на регулярних рейсах	млн. т км	26,8	31,8	118,7	26,6	31,7	119,2
Виконано комерційних рейсів	тисяч	51,1	59,0	115,5	43,3	50,6	116,9
в т.ч. регулярних	тисяч	35,0	40,4	115,4	28,4	32,8	115,5
Діяльність аеропортів							
Відправлено та прибуло ПС	тис. од.	93,4	98,6	105,6	73,8	77,7	105,3
в т.ч. на регулярних рейсах	тис. од.	71,2	74,5	104,6	58,1	59,4	102,2
Пасажиропотоки	тис. осіб	8265,8	9652,3	116,8	7326,2	8451,3	115,4
в т.ч. на регулярних рейсах	тис. осіб	6909,9	7689,2	111,3	6007,7	6513,3	108,4
Пошто-вантажопотоки	тис. тон	24,2	29,7	122,7	23,7	29,0	122,4
в т.ч. на регулярних рейсах	тис. тон	21,9	26,1	119,2	21,4	25,4	118,7

Джерело: складено автором на основі [54]

Протягом звітнього року на ринку пасажирських і вантажних авіап перевезень працювало 29 національних авіакомпаній. Кількість перевезених пасажирів зросла порівняно з попереднім роком на 31,3% і становила 8277,9 тис. осіб. Обсяги вантажних та поштових перевезень зросли на 5,2% і становили 74,3 тис. тон. Пасажиропотік через аеропорти України зріс на 20,9% і склав 1292,9 тис. осіб. Перевезення вантажів і пошти зросли на 12% до 55 тис. тон.

У середньому кожен житель України користується метро 253 рази на рік, 120 разів тролейбусом, 113 разів трамваєм, 68 разів автобусом і 9 разів потягом. Про це свідчать дані Державної служби статистики України [54].

Найменш доступний вид транспорту для українців – авіап перевезення. На відміну від інших видів транспорту, переважна більшість авіап перевезень не є необхідністю. Тому населення швидко відмовляється від них або відкладає на майбутнє. У середньому на одного жителя припадає 0,15 поїздок, тобто одна людина сідає на літак. Однак експерти галузі схилиються до думки, що краде не більше 2% населення.

Для порівняння, в ЄС в середньому на одного громадянина на рік припадає 1,7 крадіжок. Це в 10 разів більше, ніж в Україні. Однак, враховуючи те, що дальність середнього рейсу в кілька разів більша, ніж наземного, на повітряний транспорт припадає 11% загального пасажирообігу (або 11,6 млрд пасажиро-кілометрів). У структурі експорту авіаційних послуг припадає 14,2% (або 742 млн. дол.), а в структурі імпорту – 40,6% (466 млн. дол. США). Динаміка пасажиропотоку повітряним транспортом показана на рис. 2.5

У 2021 році пасажирські перевезення обслуговували 19 національних авіакомпаній. Транспортні лідери – «Міжнародні авіалінії України», «Azur Air Ukraine», «Роза вітрів», «YanEir» та «Atlasjet Ukraine». За підсумками 9 місяців поточного року частка топ-5 авіакомпаній у загальному обсязі перевезень склала 93%.

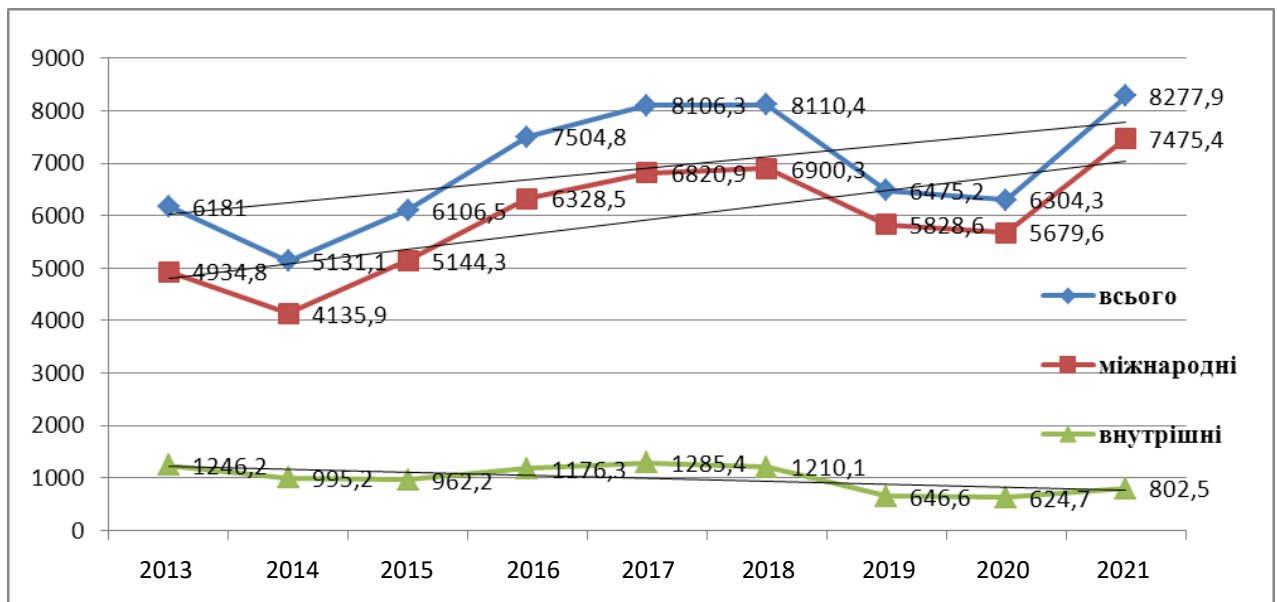


Рис. 2.5. Динаміка обсягів перевезень пасажирів авіаційним транспортом України, тис. осіб

Позитивна динаміка, зафіксована за цей період, пов'язана переважно зі збільшенням перевезень МАУ (на 22,6%). Збільшення пасажиропотоку порівняно з січнем-вереснем 2020 року авіакомпанією JanAir досягнуто (у 9,2 рази),

«Роза вітрів» (на 44,1%), «Azur Air Ukraine» (на 13%) та «Atlasjet Україна» (з вересня 2020 року здійснює транспортні перевезення). Також у квітні цього року пасажирські перевезення запустила авіакомпанія Bravo Airlines, а у вересні – Anda Air Airlines.

З січня по вересень 2021 року регулярні рейси між Україною та світом виконували 10 внутрішніх авіакомпаній у 40 країнах та 28 іноземних авіакомпаній у 25 країнах, у тому числі 2 нові (SprintAir з Польщі та AirSerbia із Сербії). Українські авіакомпанії перевезли 3651,2 тис. пасажирів (зростання на 17,6%), іноземні – 2872,5 тис. пасажирів (зменшення на 1,5%). За звітний період відповідно до затвердженого графіка розпочали регулярні рейси 25 міжнародних авіакомпаній, а іноземні – 10 авіакомпаній.

Регулярні внутрішні пасажирські перевезення між 9 містами України здійснювали 4 внутрішні авіакомпанії, перевезено 581,3 тис. пасажирів (зростання порівняно з січнем – вереснем 2020 року – на 29,1%).

Середній рівень зайнятості пасажирських місць на регулярних міжнародних рейсах українських авіакомпаній за звітний період становив 79,5%, на внутрішніх рейсах – 74,7% (порівняно з 80,1% та 71,1% відповідно, у січні-вересні 2020 року).

Значно (на 47,5%) пасажирів внутрішніми авіакомпаніями перевезено на міжнародних рейсах нерегулярно, за період з січня по вересень поточного року 15 українських авіакомпаній перевезли 1955,3 тис. пасажирів. Найбільші обсяги цих перевезень (90%) припадають на міжнародні авіакомпанії України, Azur Air Ukraine, Wind Rose, JanAir і Bravo.

Вантажі та пошту перевозили 18 національних авіакомпаній, більшість з яких виконували чартерні рейси в інші країни в рамках гуманітарних та миротворчих програм ООН, а також контракти та угоди з іншими замовниками. Майже 82% від загальних обсягів у звітному періоді досягли «Антонов», «Міжнародні авіалінії України», «ЗетАвіа», «Максимус», «Європа Ейр» та «Урга».

З січня по вересень 2021р. комерційні рейси вітчизняних та іноземних авіакомпаній обслуговували 19 українських аеропортів та аеродромів. Частка основних аеропортів у загальному обсязі пасажирських перевезень через українські аеропорти наведена на рис. 2.6. Кількість літаків, що вилітають і прибувають, склала 98,6 тис. (порівняно з 93,4 тис. за 9 місяців 2020 року). Поштові перевезення зросли на 22,7% і становили 29,7 тис. тон.

Порівняно з січнем-вереснем 2015 року зростання пасажиропотоку відбулося в аеропортах Бориспіль (на 15,8%) та Київ (Жуляни) (на 7,1%), а також майже в усіх регіональних аеропортах України. Зокрема, кількість пасажирів, які обслуговує аеропорт «Рівне», зріс у 5 разів, вінницький – у 4,4 рази, Івано-Франківськ – у 4,2 раза, Кривий Ріг – у 2,4 раза, Запоріжжя – у 2,2

рази, Харків – на 60,7 %, Львів – у 24,6 раза. % , Херсон - на 4,3 %, Одеса - на 3,3 % (рис. 2.7.)

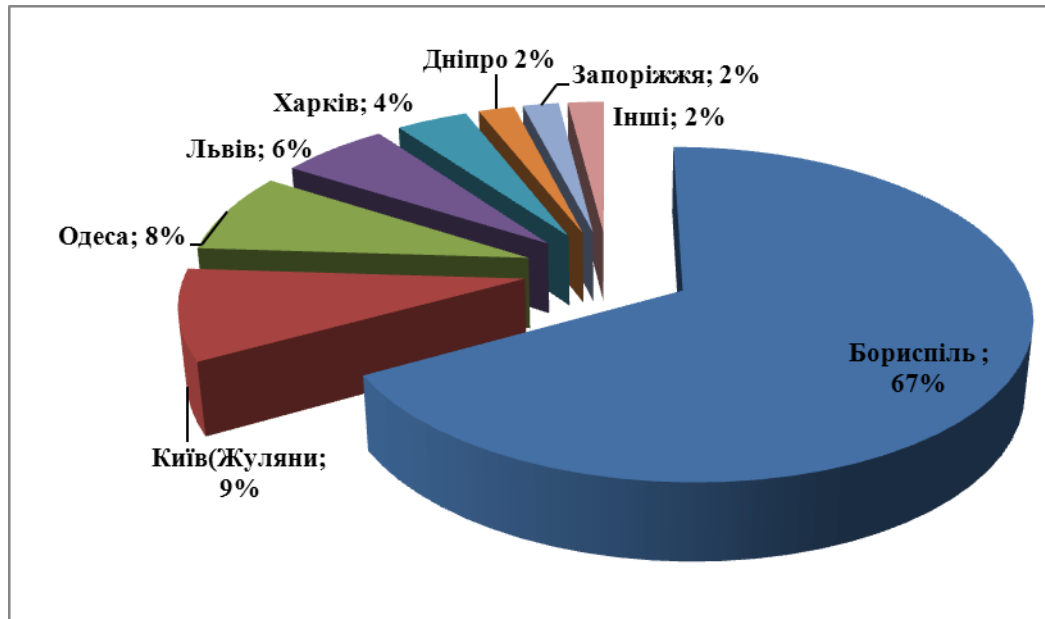


Рис. 2.6. Частка великих аеропортів у загальному обсязі пасажиропотоку через українські аеропорти

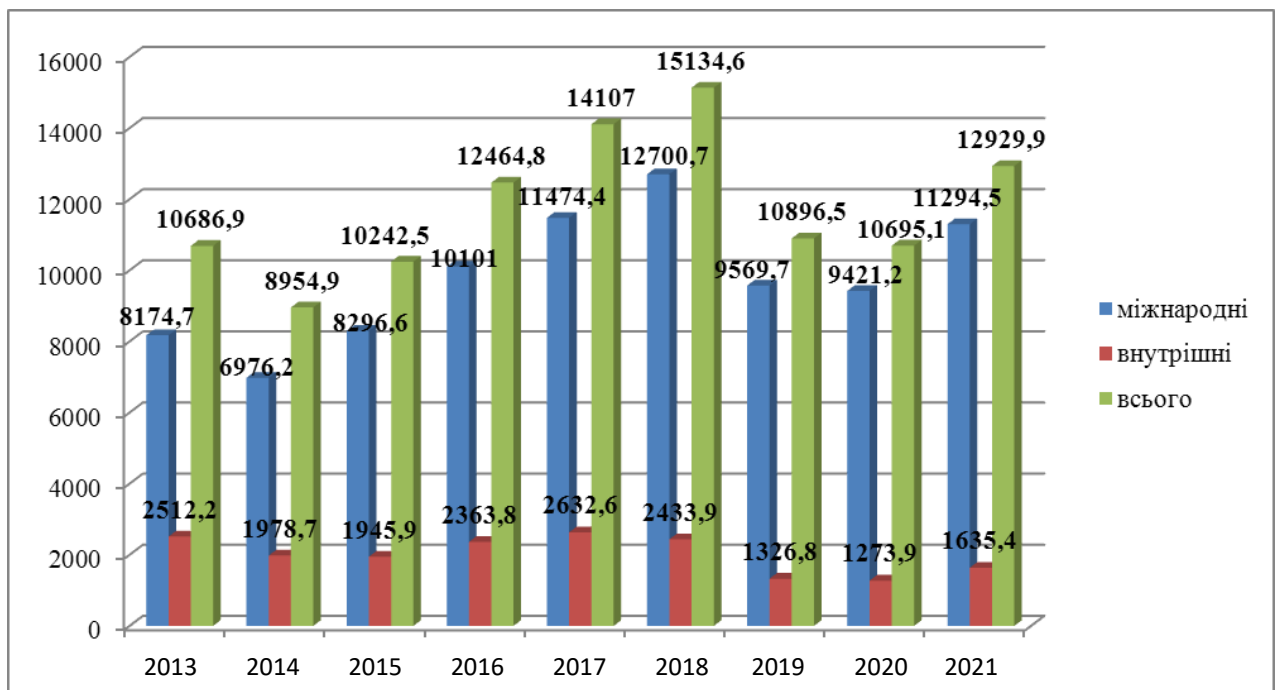


Рис 2.7. Динаміка пасажиропотоку, тис. осіб (2013-2021рр.)

За підсумками звітної періоду скорочення пасажиропотоку зафіксовано в аеропортах Дніпро та Ужгород (на 16,1 та 68,4% відповідно).

Наша країна характеризується нерівномірністю розвитку наземної авіаційної бази. Аеропорти не можуть обслуговувати стільки рейсів, скільки можуть собі дозволити авіакомпанії. Існує розрив між їх обслуговуванням і міжнародними стандартами [36]. Наприклад, довжина злітно-посадкової смуги, стан її покриття та стан рулежних доріжок викликають проблеми при прийомі Boeing-737 та Airbus-320.

За звітний період оброблено 465,7 тис. га сільськогосподарських угідь, рейд тривав 14,3 тис. годин (за 9 місяців 2020 року – 399,4 тис. га та 15,9 тис. годин відповідно).

З січня по вересень 2021 року Украерорух обслуговував 163600 осіб. рейсів проти 186,3 тис. за відповідний період минулого року. Кількість рейсів, що обслуговуються літаками та гелікоптерами українських авіакомпаній, зросла на 13,7%, а іноземних – зменшилась на 22,7%.

Останніми роками державна підтримка промисловості надається переважно у вигляді податкових пільг. У 2014-2020 рр. операції з постачання палива або забезпечення безпеки повітряних суден, які виконують міжнародні рейси для навігації або перевезення пасажирів або вантажів за оплату, оподатковувалися за нульовою ставкою ПДВ. Нульова ставка також встановлена на надання послуг пасажирів на міжнародних рейсах, обслуговування багажу та вантажів повітряним (а також залізничним, автомобільним, морським та річковим транспортом) та обслуговування повітряних суден, які виконують міжнародні рейси.

Кабінет Міністрів України (постанова від 30 жовтня 2013 р. № 944) затвердив концепцію Державної цільової програми розвитку аеропортів до 2023р. Метою цієї програми є забезпечення стабільності розвитку авіаційної галузі, досягнення інфраструктура повітряного транспорту відповідно до міжнародних вимог, забезпечення транзитного статусу України з урахуванням її унікального географічного положення, підвищення ефективності управління державним майном. Загальна потреба в залученні коштів для забезпечення розвитку аеропортів до 2023 року перевищує 15,3 млрд грн, при цьому на

забезпечення розвитку аеродромів та аеродромних споруд необхідно 11,2 млрд грн.

У 2020 році на ринку пасажирських авіавантажів працювали 33 авіакомпанії України. Вони виконали 66,3 тис. комерційних рейсів.

Авіалінії України – перше місце за виручкою. У 2020 році компанія перевезла 4,9 млн пасажирів, що на 26% більше, ніж у минулому році. На нього припадає 77% усіх пасажирів, які перевозять українські авіакомпанії. Основними драйверами зростання стали розвиток далекомагістральних рейсів до Пекіна (Китай) і Нью-Йорка (США) та впровадження моделі мережі авіатранспорту, а також залучення міжнародних перевезень від трансферних пасажирів. Компанія відкрила дві нові бази – в Одесі та Львові, запустивши більше десяти нових маршрутів із цих міст. Флот МАУ складається з 39 авіалайнерів. Середній вік літаків цього перевізника впав з 12,3 року в 2018 році до 13 років у 2021 році [59] .

На другому місці – власник авіакомпанії Антонов. 2020 рік компанія завершила з оборотом 3644954 тис. грн. та чистого прибутку 42745000 грн. (це найкращий результат серед авіакомпаній). Авіалінії Антонова спеціалізуються на міжнародних вантажних перевезеннях. Компанія володіє приблизно 35% світового ринку негабаритних і важких вантажів.

Останніми роками Україна має значні фінансові проблеми з розвитком авіаційної промисловості та просуванням її на світові ринки, тому потребує державної підтримки. Лідерами в галузі авіабудування є два найбільші авіаційні заводи (Київський державний авіаційний завод «Авіант» і Харківське державне авіаційне виробниче підприємство) та розробник унікальних технологій (відомий АНТК ім. Антонова), які плідно працюють уже понад 70 років.

У грудні 2009 року відбулася важлива подія для української авіапрому – процес приєднання Київського авіаційного заводу «Авіант» до АНТЦ імені О. Антонова. Основною причиною цього була необхідність вивести фабрику «Авіант» із кризової ситуації, в якій вона перебувала кілька років.

Результатом їхньої співпраці стало виробництво серії літаків Ан – від Ан-2 до Ан-148. «Антонов» – всесвітньо відомий бренд регіональних пасажирських, транспортних та військово-транспортних літаків малого, середнього та важкого класів. Ніхто в світі ніколи не створив літака, рівних "Мрії" (Ан-225) і "Руслану" (Ан-124), і нікому не вдалося виготовити таку серію регіональних турбогвинтових пасажирських літаків, якою є Ан - 24 [47]. Чи не поступається Ан-225 «Мрія», який є наступним етапом розвитку Ан-124 «Руслан». Літак має герметичний вантажний відсік і пасажирську кабіну зверху, розраховану на 70 пасажирів. Літак Ан-225 «Мрія» встановив 106 світових рекордів. За словами експертів, літаки серії «Антонов» сьогодні експлуатуються в 42 країнах світу.

Підприємства «Антонов» підбираються таким чином, щоб створити замкнений цикл виробництва: від розробки до обслуговування готових машин. Але підприємства цієї компанії, які є найбільшими виробниками літаків в Україні, категорично відрізняються за сферами інтересів, фінансово-економічним станом, професійним рівнем персоналу.

Для належного функціонування виробничого циклу необхідна дуже збалансована стратегія розвитку авіаційної галузі та корпоративного управління, яка ще не визначена [41].

Порівняно з контрактами на українські літаки ця вартість значно менша. За оцінками експертів, ми повинні виробляти від 25 до 30 літаків на рік, але за нинішньої виробничої логістики зробити це практично неможливо. Потрібна модернізація, бракує кадрів, здатних швидко та якісно зібрати ці машини на сучасному обладнанні.

Дуже важливою проблемою є відсутність достатніх коштів у авіакомпаній для відновлення флоту – це можна назвати кризою цивільної авіації на внутрішньому ринку. Стан авіапарку в Україні знаходиться в дуже критичному стані, оскільки він майже не оновлювався з моменту здобуття Україною незалежності. Вік літаків, які використовуються українськими

авіакомпаніями, давно перевищив встановлений виробниками ліміт терміну служби літаків, а тому під загрозою безпека польотів.

Іншою важливою проблемою є моральний дух флоту, оскільки літаки, які використовуються національними авіакомпаніями, не мають технічних характеристик, які повністю відповідають міжнародним стандартам щодо шуму, навігації, електроніки та пристроїв безпеки. І це, зрештою, впливає на показники пасажирських і вантажних перевезень, а саме обмежує їх показники країнами Африки та Близького Сходу. Через те, що вік літаків досить великий, а рівень морального духу досить низький, можна говорити про низький рівень надійності літаків. Як наслідок, це призводить до збільшення витрат на використання та утримання повітряного транспорту. Ці витрати можна назвати нерентабельними і несвоєчасними, оскільки вони спрямовані не на оновлення застарілого автопарку, а на оновлення старої техніки.

Ще одна дуже важлива проблема полягає в тому, що більшість українських авіакомпаній не в змозі освоїти перспективні напрямки руху, забезпечити необхідну частоту рентабельних рейсів через неефективність та ненадійність експлуатованого обладнання. В результаті національні авіакомпанії втрачають конкурентоспроможність, поступаючись місцем світовим лідерам на далеких і близьких закордонних ринках авіаперевезень. Якщо ця тенденція збережеться, ми ризикуємо втратити внутрішній ринок [55].

Досить важливою є проблема законодавчої бази України, яка майже не ставить за мету стимулювати українську авіабудівну промисловість і підтримувати вітчизняного авіавиробника, а гальмує розвиток українських авіавиробників. Такий висновок можна зробити з того, що 18 вересня 2012 року Міністерство інфраструктури України ухвалило проект закону про запровадження нульової ставки податку на імпорт нових літаків, у якому преференції надаються не вітчизняним, а іноземним авіавиробникам. Прийняття цього законопроекту призвело до того, що вітчизняні авіакомпанії посилили використання іноземних виробників літаків за рахунок їх високої якості, морального духу, відповідності всім загальноприйнятим стандартам

безпеки тощо. Велика кількість літаків у парках авіакомпаній – літаки, вироблені в ЄС.

Жорстка конкуренція з боку іноземних компаній змусила українських перевізників задуматися про модернізацію свого флоту. Але тенденцію до оновлення новими технологіями можна віднести лише до лідерів українського ринку. Менші авіакомпанії продовжують використовувати літаки радянського виробництва або іноземні авіалайнери. Правда, в основному це пов'язано з відсутністю можливості придбання нового обладнання. Сьогодні в Україні є компанії, які надають дешеві послуги авіап перевезень, але вони не національні: Wizz Air Ukraine, яка входить до групи Wizz Air. З Києва, Львова, Харкова чи Донецька можна швидко та дешево дістатися до кількох європейських країн, якщо звернутися до цього перевізника. Німецька компанія Germanwings відкрила лоукост «Київ-Кельн», італійська Air One – «КиївМілан», Middle Eastern Air Arabia – «Київ-Шарджа».

Конкурентоспроможність вітчизняних виробників має негативний показник, оскільки українські виробники не мають достатнього державного фінансування для виробництва літаків. Крім того, український виробник при будівництві літака сплачує 20% ПДВ на комплектуючі, придбані в Україні, і такий самий відсоток відповідає митним зборам на комплектуючі іноземного виробництва, яких близько половини у вітчизняних літаках.

2.3 Оцінка співпраці України та ЄС в авіаційній сфері

Наявність на території України міжнародних транспортних коридорів накладає певні риси на функціонування всієї мережі транспортних комунікацій держави. Зокрема, цей факт змушує всю транспортну систему працювати в злагодженому, синхронному режимі на рівні функціонування даних транспортних коридорів. Це означає, що рівень техніки, технологій, організації, нормативно-правового забезпечення повинен відповідати європейському.

Транзитне розташування України на перехресті торговельних шляхів, де є необхідні стартові умови для формування сучасної системи транспортних комунікацій відповідно до європейських стандартів (наявність затвердженої концепції створення й функціонування в Україні національної мережі міжнародних транспортних коридорів [53]) – одна з небагатьох привабливих рис національного ринку України для закордонних інвесторів і виробників.

Одним з пріоритетних напрямів державної підтримки співпраці України з ЄС є потенціал транзитного використання повітряного транспортного простору. Співробітництво в галузі організації повітряного руху спрямоване на координацію процесів планування і управління потоками повітряного руху та проведення заходів підвищення пропускної здатності міжнародних повітряних трас держав-учасників майбутнього Спільного авіаційного простору. Крім того, раціональний розвиток повітряного простору і систем організації повітряного руху повинен відбуватися з урахуванням інтеграції в європейську і світову аеронавігаційні системи відповідно до рекомендацій ICAO.

Основним завданням держави у сфері авіації залишається укладення Повномасштабної авіаційної Угоди, що значним чином сприятиме створенню правових рамок задля більш ефективного функціонування повітряних вантажоперевізників як Європи, так і України. Зокрема, членство в Європейській організації з безпеки аеронавігації (Євроконтролі) дає Україні можливість підвищити рівень безпеки польотів, впливати на прийняття стратегічних рішень щодо подальшого розвитку аеронавігації у Європейському регіоні, повніше реалізовувати потенціал України як транзитної держави, залучати іноземні інвестиції, а також брати участь у фінансових програмах, пов'язаних з організацією повітряного руху. Також слід зауважити, що членство в Євроконтролі не передбачає видатків із Державного бюджету, виплата Україною щорічних членських внесків здійснюється за рахунок частки плати за надання аеронавігаційних послуг.

Прагнення України стати повноправним членом Європейського Союзу вимагає ефективного, якісно нового розвитку авіатранспортної галузі. Ця галузь

повинна розвиватися прискореними темпами з метою сприяння швидкому економічному розвитку країни з урахуванням загальнонаціональних потреб та інтересів.

З метою активізації співпраці України і ЄС було розроблено і введено в дію низку проектів і програм, що спрямовані на використання потенційних можливостей України та підвищення ефективності взаємодії вітчизняної транспортної галузі з європейською транспортною системою (табл. 2.9).

Таблиця 2.9

Проекти і програми співпраці України і ЄС в транспортній галузі [42]

№	Назва	Бюджет (євро)	Термін	Результат
1	Проект Twinning «Підтримка розвитку мультимодального транспорту в Україні»	1,05 млн.	1,5 року 08/2012 – 05/2014	Розвиток мультимодального транспорту нині найбільш важлива сфера інтеграційного руху в європейську спільноту. Розвиток мультимодального транспорту напряму пов'язаний із збільшенням обсягів транзитних пере-везень та розширенням їх географії. Основна з переваг проекту – це підвищення кваліфікації персоналу.
2	Проект Twinning «Підтримка впровадження норм та стандартів ЄС у сферах аеропортів, аеродромів та обслуговування повітряного руху / аеронавігаційного обслуговування (ATM/ANS)»	1,63 млн	2 роки 10/2011 – 09/2013	За результатами проекту розроблено ряд нормативно-правових актів стосовно сертифікації аеродромів/аеропортів України відповідно до стандартів та рекомендованої практики ІКАО; підготовлений та направлений до ІКАО Український національний план дій по емісіях; розроблено довідники та посібники для проведення аудитів, ліцензування диспетчерів; розроблено проекти нормативно-правових актів для імплементації законодавства ЄС по наземному обслуговуванню в аеропортах щодо виділення слотів та щодо аеропортових зборів
3	Проект технічної підтримки «Підтримка інтеграції України до Трансєвропейської транспортної мережі TEN-T»	5,85 млн	3,5 року 08/2011 – 12/2011	Цей проект є партнерським проектом Уряду України та Європейського Союзу, представленим в Україні делегацією Європейської Комісії у Києві. У плані запропоновано заходи для покращення ефективності та

				безпеки дорожнього руху, а також рекомендовано інвестиційну програму для покращення транспортної інфраструктури автомобільних доріг, залізничного, авіаційного та морського транспорту
4	Проект Twinning «Підтримка розробки та впровадження транспортної політики в Україні»	0,91 млн	2 роки 01/2009 – 01/2011	Головною метою цього проекту є розширення компетенції та можливостей Міністерства транспорту і зв'язку України шляхом передачі кращого досвіду ЄС, що дасть змогу краще управляти процесом розробки та впровадження транспортної політики
5	Проект технічної підтримки «Підготовка ТЕО для портів України»	1,7 млн	2,5 року 08/2008 – 12/2010	Підготовлено ТЕО для трьох портів в Одеській області: Одеського, Іллічівського та порту «Южний»
6	Проект Twinning «Гармонізація норм законодавства та стандартів України з нормами та стандартами ЄС в галузі цивільної авіації»	0,9 млн	2 роки 09/2007 – 07/2009	За результатами проведеної роботи впроваджені норми та стандарти ЄС в галузі цивільної авіації: Part 145, Part M, Part 66 та Part 147
7	Проект технічної підтримки «Приєднання та імплементація Україною міжнародних угод та конвенцій в галузі транспорту»	1,41 млн.	2 роки 06/2007 – 05/2009	В рамках проекту було проведено дві сесії тренінгів, присвячених питанням залізничного транспорту, а також питанням морського та річкового транспорту. Сторонами було узгоджено перелік пріоритетних конвенцій та угод у галузі транспорту й актів Європейського законодавства, норми якого Україні необхідно імплементувати

Крім того, в рамках Європейської політики сусідства Україна стала першим бенефіціаром європейського інструменту інституційного розвитку TAIEX (Technical Assistance Information Exchange), який надає короткострокову технічну допомогу для наближення національного законодавства до норм і стандартів ЄС. та його ефективне виконання.

Відповідно до Директиви 2008/101/ЕС, з 1 січня 2012 року сектор повітряного транспорту було додано до Європейської системи торгівлі викидами (ETS) [36,4]. Усі авіакомпанії, які здійснюють рейси в аеропорти Європейського Союзу, були включені в STV. Авіакомпанії контролюються

країнами-членами ЄС, які надали ліцензії на польоти, а компанії, зареєстровані за межами ЄС, контролюються країнами, які мали найвищі викиди в 2006 році. Наприклад, US Airlines контролює Великобританія, українські міжнародні авіалінії – Австрія, а Aerosvit – Греція. . Загалом 43 авіаоператори в Україні (включаючи вантажні компанії) підпадають під дію Директиви 2008/101/ЄС. Однак Директива 2008/101/ЄС також передбачає, що якщо країна має рівні екологічні та фінансові заходи, її авіакомпанії можуть бути звільнені від своїх зобов'язань за європейською схемою торгівлі викидами. На період 2012-2020 рр. мета – скоротити викиди цивільної авіації на 5% порівняно з встановленим референтним рівнем.

Державіаслужба підписала угоду з Єврокомісією, згідно з якою Україна зобов'язується дотримуватися європейської системи сертифікації української авіаційної продукції, на що Єврокомісія виділить 3 млн євро.

Україна та Польща зняли обмеження на регулярні пасажирські рейси між країнами, скасувавши квоти на частоту. За даними Національної авіаційної служби України, такий режим набув чинності 17 березня 2016 р. Окрім зняття обмежень на рейси між країнами для українських та польських перевізників, авіакомпанії з інших країн Європейського Союзу також зможуть безперешкодно виконувати рейси з Польщі в Україну.

РОЗДІЛ 3

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ В СПІВРОБІТНИЦТВІ З ЄС

3.1. Напрями модернізації авіаційної промисловості України

Глобалізація світової економіки призводить до активізації економічних зв'язків між державами, багаторазово посилюючи роль транспорту, у тому числі авіації. Таким чином, з географічної точки зору ефективний транспорт сприяє збалансованості регіональних диспропорцій як між країнами, так і на рівні транс'європейської транспортної мережі. Це дозволяє розглядати авіаційну галузь як важливий драйвер економічного зростання, що створює конкурентні переваги національних економік у світовій економіці, що особливо важливо з огляду на інтеграцію авіаринку Європи і України.

Ратифікація Україною Угоди про асоціацію з Європейським Союзом передбачає, серед іншого, імплементацію низки законодавчих актів ЄС. У зв'язку з цим КМУ ухвалив план дій щодо імплементації директив, у тому числі в авіаційній сфері, а Мінінфраструктури розробив проекти стратегічних планів розвитку окремих видів до 2023 року, які закладають основи розвитку транспорту на найближчі 5 років. Зокрема, йдеться про основні принципи, стратегічні напрями, цілі та завдання розвитку авіації [59].

Все це призводить до швидкого зниження трафіку. Так, у 2021 р. порівняно з 2020 р. вантажообіг залізничного транспорту зменшився на 4,5 %, автомобільного – на 5,1 %, авіаційного – на 11,7 %, а за 10 місяців 2021 р. порівняно з січнем-жовтнем 2020 р. скорочення, відповідно. 8,7%, 10,4% і 10,8%. У 2020 році транспортні компанії (без трубопровідного транспорту) перевезли 571,5 млн тон вантажів, а за 10 місяців 2021 року – 415,7 млн т (табл. 3.1). Виходячи із табл. 3.1 варто зазначити, що у структурі вантажоперевезень найбільша частка належить залізничному транспорту, а з перевезень пасажирів домінує автомобільний транспорт.

Обсяг перевезень в 2020-2021 рр. [43]

Вид транспорту	Перевезено вантажів, млн т		Перевезено пасажирів, млн осіб	
	2020	2021	2020	2021
всього	71,5	415,7	3311,5	2229,8
залізничний	387,0	289,6	389,1	328,0
автомобільний	178,4	120,5	2915,3	1895,8
водний	6,0	5,5	0,6	0,5
авіаційний	0,1	0,1	6,5	5,5

Низький рівень техніко-технологічних та економічних параметрів більшості видів вітчизняної техніки, що не відповідає міжнародним стандартам, призводить до неминучої втрати глобальної конкуренції на ринку транзитних послуг. Тому на українському транспортному ринку зростають іноземні транспортно-експедиторські компанії.

Особливо гостро ця ситуація спостерігається на морському та повітряному транспорті. Слід також зазначити, що в транспортній сфері питання приватизації, розвитку державно-приватного партнерства, залучення інвестицій, технічних інновацій та технологічного оновлення є вкрай незадовільними, не задовольняються навіть мінімальні соціальні потреби працівників, безпека та контроль. система зруйнована.

Оскільки транспортна галузь є однією з найважливіших в економіці будь-якої країни, рівень розвитку державної транспортної системи є одним із найважливіших показників інтеграції соціально-економічної сфери у світову економіку.

Розвиток авіаційної промисловості України безпосередньо залежить від інтеграції до Європейського економічного простору та світової транспортної системи, що зумовлено як зовнішніми факторами, такими як глобальна, так і національна криза – транспортні системи розвинених і країн, що розвиваються потребують суттєвих змін відповідно до з вимогами сучасного розвитку світової економіки.

Стратегія розвитку авіаційної промисловості України спрямована на розширення мережі транспортних комунікацій, збільшення їх завантаженості, покращення синхронності різних видів транспорту за рахунок великого фінансування в транспортній галузі [38]. Концепція розвитку дорожньо-транспортного комплексу України на період до 2023 року визначає основи інвестиційної політики, яка має забезпечити реалізацію завдань, що стоять перед галуззю в умовах зростання попиту на транспортні послуги та посилення інтеграції в Європейську транспортну систему. Проте, за даними Державної служби статистики України обсяг капітальних інвестицій до підприємств транспортної галузі у 2021 році склав 18833,3 млн. дол., що на 42,6% або на 13974,6 млн. дол. менше, ніж у 2020 році [32].

Аналіз загального стану транспортної системи України підтверджує, що країна має достатньо високий повітряний потенціал, який характеризується вигідним географічним положенням, сприятливими кліматичними умовами та наявністю достатньої ресурсної бази. Показники розвитку транспортної системи свідчать про те, що вона формується за ієрархічним принципом, тобто складається з кількох підсистем з різними показниками значення в загальній структурі національної економіки.

Розвиток авіаційної промисловості на відміну від інших транспортних галузей, які не передбачають значних структурних змін в інфраструктурі та є більш гнучкими з точки зору регулювання, хоча характеризуються такими ключовими проблемами розвитку, як недостатнє фінансування будівництва та реконструкції авіаційної інфраструктури, а отже, відсутність достатнього обладнання флоту. Проте конкурентні переваги цієї галузі мають певні обмеження, пов'язані в основному зі специфікою повітряного транспорту, а саме з розташуванням об'єктів, високим ступенем залежності від кліматичних умов, законодавчими обмеженнями щодо авіап перевезень на комерційних біржах тощо.

Завдяки наявності в кожному сегменті транспортної системи України, а також в окремих підсистемах конкурентних переваг і торговельних обмежень,

основними завданнями держави в рамках сталого економічного розвитку є розвиток чесної конкуренції між видами транспорту для досягнення максимальна економічна ефективність (табл. 3.2). При цьому конкурентні переваги окремих видів транспорту мають використовувати динамічний розвиток окремих транспортних підсистем.

Таблиця 3.2

Завдання авіаційної галузі України в умовах інтеграції до ЄС [38]

законодавчі	гармонізація вітчизняного законодавства з транспортним законодавством ЄС; розробка та впровадження відповідно до міжнародних вимог технічних і технологічних регламентів і стандартів уніфікація вимог до перевізників
економічні	забезпечення розвитку експорту транспортних послуг, ефективне використання транзитного потенціалу; підвищення конкурентоспроможності національної авіації на міжнародному ринку транспортних послуг; удосконалити систему використання митної статистики для відстеження та прогнозування транзиту товарів
технічні	забезпечення сумісності транспортних мереж України та сусідніх держав, модернізація інфраструктури пунктів пропуску через державний кордон, впровадження автоматизованої системи
завдання щодо покращення функціонування прикордонних пунктів	спрощення процедури перетину державного кордону та розумне скорочення часу, необхідного для здійснення контрольних процедур у пунктах пропуску по інший бік державного кордону; привести умови роботи цих пунктів пропуску у відповідність до європейських стандартів; створення багатофункціональної комплексної системи «Електронна митниця»; створення міждержавної системи обміну інформацією з використанням електронних баз даних митних органів ЄС для забезпечення ефективної роботи прикордонних переходів; створення ефективної системи контролю габаритних параметрів транспортних засобів у пунктах пропуску по інший бік державного кордону
посилення міжнародного співробітництва	дотримання міжнародних транспортних конвенцій та угод та їх виконання; забезпечити співпрацю з ЄС для розвитку міжнародних транспортних коридорів і осей, визначених Групою високого рівня Європейської Комісії; забезпечення розвитку співпраці з Польщею, Білоруссю та іншими країнами щодо організації контейнерних перевезень; забезпечення співробітництва у використанні систем супутникової навігації в рамках Угоди про співробітництво у сфері цивільних супутникових навігаційних систем між Україною та Європейським Співтовариством та його державами-членами; укладання двосторонніх угод про транспортне сполучення між Україною та країнами-членами ЄС

Інтеграція транспортної системи України в єдину транспортну систему ЄС є одним із основних напрямків розвитку. З початку зовнішньої політики сусідства ЄС Україна стала першою країною, яку відвідали представники Європейської комісії для обговорення спільних дій. Найперспективнішим напрямком транспортної стратегії України є інтеграція повітряної мережі до європейського повітряного простору та повітряної мережі ЄС. Інтеграційні процеси в Україні відбуваються в складних економічних і політичних умовах, що гальмують процес структурної перебудови економіки [30].

Проте, незважаючи на досить широкий спектр існуючих інтеграційних стратегій та планів, транспортна політика України не враховує потреби модернізації та вирішення проблем, пов'язаних із підвищенням безпеки повітряного транспорту пасажирів та вантажів у процесі «входу» в повітряний простір ЄС. У зв'язку з цим ми запропонували концептуальні рекомендації щодо інтеграції повітряної мережі України в повітряний простір ЄС з урахуванням правових, економічних, технічних та соціальних аспектів інтеграції. (рис. 3.1).

Оскільки механізмів реалізації напрямів інтеграції недостатньо внутрішніх реформ на різних рівнях влади, Україні слід активно брати участь у спільних програмах розвитку авіаційних мереж ЄС, а також залучатися до різних міжнародних транспортних організацій. Слід зазначити, що стратегія розвитку авіаційної мережі України має бути спрямована на розширення мережі транспортних комунікацій, збільшення їх завантаженості, покращення синхронності роботи з іншими видами транспорту.

Сьогодні Україна бере участь у двох європейських проектах, спрямованих на активізацію інтеграційних процесів у сфері транспорту – твінінг-проекті «Підтримка розвитку та реалізації транспортної політики в Україні» та проекті «Підтримка інтеграції України до TEN-T». транс'європейська транспортна мережа». ці проекти мають дорадчий характер.



Рис. 3.1. Євроінтеграційні аспекти української авіаційної галузі [38]

Результатом реалізації проектів має стати єдиний план розвитку транспортних мереж, який передбачав би оптимальне використання їх суб'єктами транспортної системи відповідно до конкретних вимог до перевезення пасажирів і вантажів (рис. 3.2). Зусилля транспортної політики України мають бути направлені на збільшення кількості транспортних потоків, що є основою формування проектів розвитку Програми допомоги ЄС в рамках інтеграції транспортної системи України Twinning «Підтримка розробки та імплементації транспортної політики в Україні».

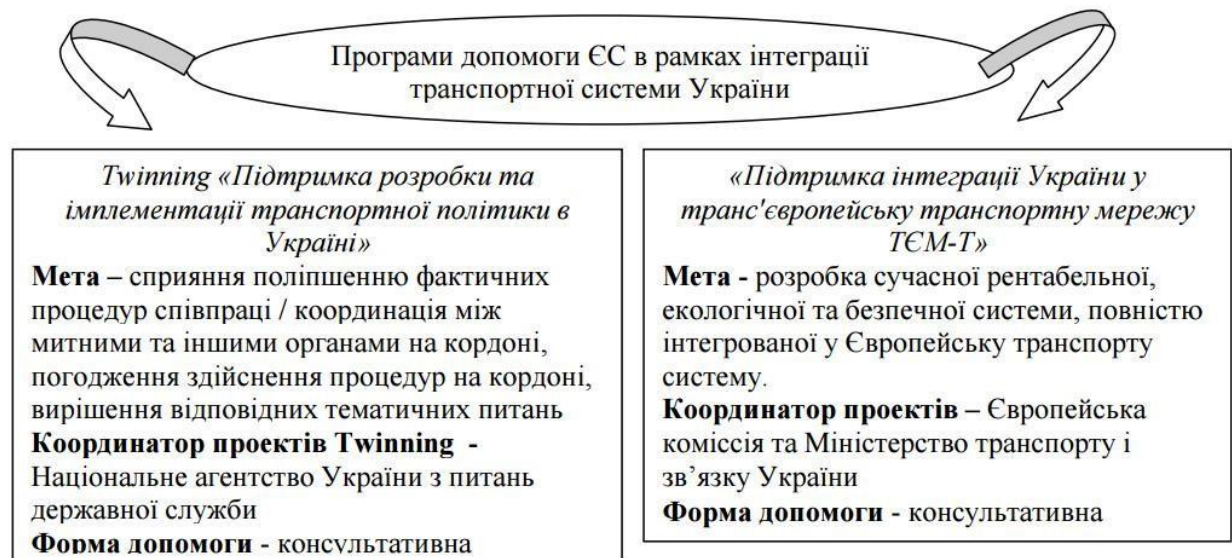


Рис. 3.2. Європейські програми допомоги модернізації транспортної галузі в рамках інтеграції [34-38]

Мета – сприяти вдосконаленню фактичних процедур співпраці/координації між митними та іншими прикордонними органами, координації прикордонних процедур, вирішенню відповідних тематичних питань Координатор проекту Twinning – Національне агентство з питань форми допомоги державній службі – Рада транспортної мережі TEN T «Мета – розробити сучасну, економічно ефективну, екологічно чисту та безпечну систему, повністю інтегровану в європейську транспортну систему. Координатор проекту – Європейська Комісія та Міністерство транспорту та зв'язку України Форма допомоги – консультація. Цей фактор є одним з основних факторів залучення іноземних інвестицій, що сприятиме розширенню можливостей України у сфері реконструкції та модернізації існуючих транспортних мереж, а також розвитку нових з використанням інноваційних технологій. [35-36].

Завдання інтеграції повітряної мережі України в повітряний простір ЄС тісно пов'язані з основними напрямками стратегії інтеграції. Проте сьогодні українська авіамережа, як і транспортна система в цілому, не готова до активної реалізації більшості завдань, зазначених у стратегії.

У зв'язку з недостатнім розвиненістю нормативно-правового забезпечення функціонування та розвитку галузі та низькими інвестиціями поступово збільшується знос технічних засобів, що негативно впливає на безпеку руху та забезпечує безперебійний стан навколишнього середовища. Ці фактори в умовах жорсткої конкуренції, що призведе до активізації інтеграційних процесів, призведе до витіснення українських перевізників не лише з європейського ринку, а й з внутрішнього ринку транспортних послуг, що створить реальну загрозу для економічної безпеки. Тому необхідно розробити певні послідовні етапи інтеграції повітряної мережі України в межах кожної із зон.

У рамках правової допомоги для реалізації інтеграції авіаційної мережі необхідно вжити наступних заходів:

I етап – імплементація Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, що передбачає активізацію процесів зближення та взаємозв'язку національних господарств та відповідних механізмів регулювання економічних, соціальних та політичних відносин країн;

II етап – формування робочих груп з посадових осіб та підрозділів на всіх рівнях управління державою з метою забезпечення реалізації стратегії інтеграції транспортної політики України з транспортною політикою ЄС за рахунок встановлення прямих контактів між міністерствами, експертними комісіями та робочими групами різних держав;

III етап – створення механізмів приведення проектів нормативноправових актів України відповідно до норм ЄС;

IV етап – приведення загальних стандартів функціонування авіаційної мережі України до єдиних стандартів ЄС.

Глобалізація світової економічної системи, уніфікація національних засад політики міжнародних відносин на основі відповідних конвенцій та угод, посилення тенденції збільшення пасажиропотоків і вантажопотоків з України до країн-членів ЄС та потенційної взаємної вигоди від створення єдиний

повітряний простір є важливими факторами, що стимулюють економічну інтеграцію.

Кінцевим результатом (4-й етап) економічної інтеграції має стати лібералізація транспорту та одночасне відкриття національних ринків України та країн-членів ЄС, що може бути досягнуто шляхом впровадження наступних кроків:

I етап – на основі взаємовигідного режиму сприяння економічному розвитку введення єдиного правового поля та єдиних стандартів в сфері конкуренції та інвестування;

II етап – стимулювання експорту авіаційних послуг України з метою розширення географії перевезень та диференціації транспортних потоків;

III етап – поступова ліквідація обмежень в розвитку конкуренції через скорочення використання засобів протекціонізму національних ринків та перевізників.

Матеріально-технічна база українських авіапідприємств у рамках інтеграції української повітряної мережі в повітряний простір ЄС має бути модернізована. Державне інфраструктурне обладнання не відповідає європейським стандартам (швидкість, коефіцієнт завантаженості, забезпечення сучасними засобами регулювання роботи). Інтеграція повітряних мереж в єдиний європейський повітряний простір зумовлена низьким рівнем конкурентоспроможності флоту, необхідністю модернізації авіаційної інфраструктури та структурної реорганізації управління повітряним рухом.

Таким чином, пріоритетним завданням реалізації технічного напрямку інтеграції авіаційної мережі України в повітряний простір ЄС є реконструкція, модернізація та збільшення пропускної спроможності, підвищення якості обслуговування пасажиропотоку та вантажоперевезень, наближення експлуатаційно-технічних та економічних показників повітряних мереж до стандартів.

Таким чином, Україна демонструє стійку тенденцію до поглиблення європейської інтеграції. Визнання світовою спільнотою України європейською

державою висуває жорсткі вимоги до уряду щодо створення в Україні ефективної транспортної системи, яка могла б бути залучена до мережі міжнародних коридорів та сприяти розвитку геополітичного потенціалу та транзиту країни.

Орієнтири інтеграції авіаційної мережі України в повітряний простір ЄС визначають основні кроки для вирішення проблем подальшого розвитку авіаційної галузі, виходячи з нових викликів, з якими стикається авіація в контексті відновлення та відновлення реальний сектор економіки.

3.2. Інтеграція авіаційної промисловості України до європейської транспортної системи

Інтеграція національної цивільної авіації в систему міжнародних відносин є стратегічно важливою метою національної економічної політики. Досягнення цієї мети дає змогу Україні стати учасником єдиної програми розвитку європейського повітряного простору. Встановлення так званих «повітряних мостів» сприятиме співпраці українських авіаперевізників з європейськими колегами, виведенню цих відносин на більш високий рівень.

Ініціатива такого масштабу вимагає розробки спеціальних операційних заходів, які забезпечать високий рівень безпеки польотів під час аеронавігаційного обслуговування, а також з урахуванням того, що на відкритому ринку могли б успішно конкурувати з компаніями, які зуміли «зміцнитися» під «крило». а країни, які нехтували належною державною протекціоністською політикою, фактично втратили свої національні повітряні сили.

Метою угоди САР є поступове впровадження понад 60 стандартів і директив ЄС у сфері безпеки польотів, авіаційної безпеки, управління повітряним рухом тощо. Після цього українські авіаперевізники отримають необмежені комерційні права при перельотах між будь-якою точкою ЄС за

умови, що рейс є частиною послуги, яка обслуговує пункт в Україні. Авіакомпанії ЄС матимуть необмежені комерційні права на рейси в Україну та з неї. Додатковою перевагою для України буде визнання державами-членами ЄС усіх виданих Україні сертифікатів щодо управління повітряним екіпажем та управління повітряним рухом.

Створення спільного авіаційного простору між ЄС та низкою третіх країн має на меті розширити європейські авіаційні правила, включаючи вимоги безпеки. Відкриття ринків і поступова гармонізація нормативно-правових актів здійснюються на послідовних етапах у поєднанні зі створенням технічної допомоги для підтримки цих країн-партнерів у процесі вжиття необхідних заходів [31].

Виконання норм Угоди про САП дасть можливість країні збільшити свою конкурентоспроможність на міжнародному ринку і здійснити вплив:

- 1) на державне регулювання цієї сфери

У системі державних контролюючих органів у сфері цивільної авіації угода САП передбачає запровадження нового спільного за формою та правового характеру органу, рішення якого стають обов'язковими для виконання сторонами. Крім того, з моменту набрання чинності цією Угодою компетентний національний орган України включений до складу Комітету Єдиного Неба як спостерігач.

- 2) на авіабудування

Важливим фактором підписання угоди про створення САП є виробництво та оновлення авіапарку сучасними літаками, покращення обслуговування пасажирів та модернізація модернізації аеропорту.

Також зазначається, що механізм Змішаного комітету передбачається в процесі технічної допомоги та фінансування місії Угоди. У зв'язку з нездатністю іноземних громадян законодавчо закріплювати норми та стандарти УП (та складати норми техніки, установки, конфігурації обладнання) це змішаний комітет, який визначає пріоритетні напрямки інвестування та фінансову допомогу.

Угода визначає основні об'єкти виробничої кооперації сторін (ст. 12) щодо розвитку відносин між основними виробниками сторін, для створення та розробки спільних проектів розвитку та розвитку промислової промисловості. Купуйте свою інфраструктуру, технічну співпрацю, щоб відповідати стандартам виробників, і купувати розвиток інвестицій. Отже, ці механізми визначають оновлення техніки та матеріалу авіаційної промисловості України.

3) на авіап перевезення

Угода САП передбачає об'єднання ринків авіатранспорту нашої країни та ЄС через процес лібералізації ринку, зняття бар'єрів для доступу до цих ринків. Це дозволить більш ефективно організувати перевезення та підвищити якість наданих послуг. Угода сприятиме розвитку транзитного потенціалу України та сприятиме інтеграції в європейські повітряні структури, зміцненню авторитету країни на міжнародній арені [47].

Крім того, підписання угоди означає забезпечення європейських стандартів безпеки, підвищення рівня обслуговування пасажирів, збільшення кількості рейсів і маршрутів, а також розширення цінового діапазону послуг авіатранспорту.

Реалізація угоди з ЄС сприятиме залученню нових авіакомпаній в Україну і, зокрема, в аеропорт «Бориспіль», у тому числі потужних лоукостерів, посиленню конкуренції та, як наслідок, розширенню пропозиції, покращенню якості та здешевленню авіап перевезень. . Документ передбачає, що всі українські авіакомпанії, починаючи з літнього навігаційного сезону, зможуть виконувати прямі рейси в напрямки ЄС з будь-якого міста України, а європейські авіакомпанії матимуть однакові права виконувати рейси до українських аеропортів.

4) на пасажиропотік

Коли Україна підпише Угоду про єдиний авіаційний простір з ЄС, найбільше виграють пасажирів, оскільки вартість авіаквитків може бути значно знижена за рахунок збільшення кількості перевізників, що посилює конкуренцію на ринку. Тарифи на внутрішні перевезення будуть знижені в

кілька разів, а на міжнародні – в 1,5-2 рази. Це станеться у зв'язку зі збільшенням пропозицій авіакомпаній і, відповідно, посиленням конкуренції. Деякі статті угоди присвячені недискримінаційній системі ціноутворення, що також призведе до зниження вартості авіаперельотів. Крім того, угода передбачає застосування правил конкуренції та механізмів контролю державної допомоги у сфері цивільної авіації відповідно до рамкових угод між Україною та ЄС (на даний момент угода про партнерство та співробітництво, у разі підписання новий договір – угоду про асоціацію). Іншими словами, таке посилення тексту цього договору на більш детальні положення рамкової угоди призведе до застосування правил конкуренції, що в кінцевому підсумку піде на користь споживачам (пасажирам). На підтвердження цього, угода САР містить положення про недискримінаційне незалежне ціноутворення на основі чесної конкуренції. Система виставлення рахунків і ціноутворення позбавлена будь-якого механізму сповіщень або налаштування.

5) на управління повітряним простором України;

Відповідно до окремого розділу угоди про регуляторне співробітництво, що включає заходи авіаційної безпеки, участь в управлінні повітряним рухом тощо, сторони будуть співпрацювати з метою імплементації в Україні відповідної нормативної бази ЄС. Для організації цього процесу планується проводити періодичні консультації в рамках Спільної комісії з питань адаптації законодавства України.

Таким чином, протягом першого перехідного періоду забезпечується взаємний доступ авіаперевізників із наданням необмежених тарифних прав між сторонами. Відповідно до рішення Спільного комітету, з урахуванням вимог першого періоду, другий перехідний період передбачає поступове включення до національного законодавства України права ЄС у сфері управління повітряним простором. Другий перехідний період передбачає взаємне визнання сертифікатів, виданих компетентними національними органами на підставі рішення Спільного комітету згідно з Регламентом 216/2008. Відповідно, Україна отримує статус спостерігача в комітеті, створеному Регламентом

2111/2005. У зв'язку з повною реалізацією другого перехідного періоду передбачається організувати повітряний простір України в рамках спільних ліній ЄС.

Рішення спільного комітету, створеного угодою, повністю реалізує положення угоди, що надає українським перевізникам повний доступ до ринків Єдиного авіаційного простору ЄС. Крім того, цей доступ надається також перевізникам ЄС на території України, незалежно від пункту призначення відповідного маршруту.

6) на систему захисту довкілля у цивільній авіації;

Угода передбачає, що сторони визнають важливість охорони навколишнього середовища у розробці та реалізації авіаційної політики. Сторони визнають, що ефективне глобальне, регіональне, національне та/або місцеве управління має на меті мінімізувати вплив цивільної авіації на навколишнє середовище. Зазначається, що Сторони визнають важливість спільної роботи, а також шляхом багатосторонніх обговорень для розгляду впливу авіації на навколишнє середовище, щоб гарантувати, що будь-які заходи з пом'якшення наслідків повністю відповідають цілям цієї Угоди.

Він містить положення про співпрацю між сторонами з метою вдосконалення національного законодавства України з метою його відповідності стандартам ЄС, які чітко визначені в Додатку I до Угоди.

7) на формування в Україні системи комп'ютерного бронювання квитків

Оскільки в національному законодавстві України ще не визначено детальне правове регулювання комп'ютерних систем бронювання та резервування, то в Угоді САР містяться положення про необхідність впровадження цих положень протягом перехідного періоду, визначеного в додатках. Щоб бути більш зрозумілим, імплементація положень Регламенту 80/2009 має відбуватися під час другого перехідного періоду, рішення якого буде вирішено Спільним комітетом. Текст угоди передбачає, що після повного впровадження та створення комп'ютеризованої системи бронювання сторони гарантують вільний доступ до цих систем на ринках сторін [20].

Рекомендації щодо узгодження законодавства України з вимогами ЄС у сфері цивільної авіації:

1. У повітряному просторі України залишається багато невирішених питань, серед яких одним із центральних можна виділити нестабільність у розробці та реалізації державної політики у промисловості. У зв'язку з цим, як рекомендацію, можна запропонувати розробку та ухвалення на законодавчому рівні комплексної програми підготовки до укладення та набуття чинності угоди САМР між Україною та ЄС.

2. Відсутність чіткого плану лібералізації ринку пасажирських повітряних перевезень призводить до відсутності чіткого плану підготовки інтеграції авіаційних ринків України та ЄС, який міг би зменшити негативні наслідки «відкритості». небо» та лібералізація ринку повітряних перевезень як для промисловості, так і для пасажирів.

3. З метою зниження можливих ризиків через високий рівень конкуренції в умовах загальної лібералізації повітряного транспорту рекомендується узгодити та чітко визначити політику протекціонізму національного виробництва літаків. Чинний Повітряний кодекс України дозволяє операторам аеропортів передавати права на наземне обслуговування в аеропорту юридичним та фізичним особам. Це створить конкуренцію на ринку наземного обслуговування.

4. З метою приведення національного законодавства у відповідність до вимог ЄС рекомендується внести зміни до Повітряного кодексу України, прийняти нове законодавство, особливо у сфері покращення управління повітряним простором в Україні, запровадити комп'ютеризовану систему бронювання. та охорона навколишнього середовища.

5. З метою забезпечення безперебійного процесу лібералізації відповідно до Угоди про САП між Україною та ЄС, рекомендується посилити українську частину Спільного комітету, створеного згідно з Угодою, з метою кращого узгодження розкладу перехідних періодів. Україні потрібен перехідний період

для лібералізації ринку авіап перевезень. Цей період дозволить провести реорганізацію, відновити авіапарк та оптимізувати обслуговування.

Розроблена транспортна стратегія в авіаційній галузі на період до 2023 року визначає пріоритетні напрями розвитку авіаційної галузі в рамках державної підтримки створення та подальшого розвитку умов для транспорту. інтеграція авіаційної промисловості в транс'європейську повітряну мережу, а саме:

- приведення інфраструктури повітряного транспорту у відповідність до міжнародних вимог та сприяння концентрації пасажирських і вантажних транзитних перевезень через українські аеропорти та створення провідної термінальної зони в Україні на базі міжнародного аеропорту «Держави «Бориспіль»;

- впровадження європейських стандартів та вимог у сфері безпеки польотів, зокрема Загальних авіаційних вимог (JAR) та вимог Європейської організації з безпеки аеронавігації, включаючи багатосторонню угоду про сплату маршрутних зборів;

- прийняття та виконання цільової національної програми безпеки авіації на період до 2025 року відповідно до міжнародних стандартів ІКАО;

- адаптація нормативно-правової бази України до вимог і стандартів ІКАО та Європейського Союзу;

- виконання процедур обслуговування (управління) повітряним рухом, передбачених Планом конвергенції та впровадження для України (LCIP) відповідно до Європейського плану конвергенції та впровадження (ECIP) тощо [45].

У 2012 році міністри транспорту країн-членів ЄС ухвалили план зі створення на території ЄС єдиної транспортної системи. План розрахований на строк до 2030 року та враховує модернізацію транспортних мереж країн-членів до 2050 року. В рамках розвитку мереж передбачається облаштування десяти транспортних коридорів.

Створення Єдиного європейського неба проходить поступово. У червні 2013 року ЄК виступила з ініціативою, що отримала назву Єдине європейське небо 2+ (SES 2 +). В рамках оновленої версії проекту особливу увагу пропонується приділити розвитку програми SESAR, створенню функціональних авіаційних блоків (FABs) і посилення співпраці між державами-членами. SES 2+ спрямована на прискорення реформування системи контролю за авіаційним трафіком і розвиток супроводжуючих сервісів (аеронавтики, метеорології, навігації комунікацій і контролю). В рамках SES 2+ пропонується також розмежувати операторів, що здійснюють контроль за авіаційним трафіком, передавши ці функції Євроконтролю, і національних регуляторів ринку [38].

Для стабільного розвитку авіатранспортної галузі, збільшення обсягів перевезень та частки ринку пропонується реалізація заходів, що зображено на рис. 3.3.



Рис. 3.3. Напрями вдосконалення авіатранспорту України з метою підвищення ефективності його функціонування

Розвиток інноваційної діяльності. В умовах конкуренції наукові винаходи та новітні технологічні процеси відіграють вирішальну роль у економічному виживанні та розвитку авіакомпаній. Із зростанням вимог до авіаційних систем щороку впроваджуються сучасні технології та вдосконалюється інформаційне забезпечення.

Створити сприятливі умови для швидкого оновлення флоту. Нині у більшості національних авіакомпаній України у списку досі є радянські літаки, які потребують заміни на більш сучасні, з високим рівнем паливної ефективності та низькими витратами на технічне обслуговування.

Розвиток інфраструктури. Стан інфраструктури повітряного транспорту має відповідати міжнародним стандартам. А саме: розвиток діяльності, пов'язаної з наземним обслуговуванням на аеродромах (наприклад, поточне технічне обслуговування та ремонт повітряних суден в аеропортах); підвищення активності аеропортів та інших терміналів; наземні - діяльність протипожежних і протипожежних служб в аеропортах, а також ефективне управління аеропортами та повітряним рухом.

Забезпечення безпеки польотів. Варто включити інтегруючу концепцію авіаційної безпеки та економічної безпеки авіапідприємств, що особливо актуально для авіакомпаній країн, що розвиваються, у тому числі України, які працюють в умовах жорсткої конкуренції зі світовими лідерами авіатранспорту.

Удосконалювати послуги бронювання, встановлювати знижки та пільги на ціни квитків. Розвиток системи онлайн-бронювання підвищить ефективність роботи авіакомпаній, полегшить роботу менеджерів з продажу, забезпечить швидкість та зручність у наданні послуг електронного бронювання пасажирів.

Розвиток інвестиційної діяльності. Важливе місце займає пошук інвесторів, які будуть готові вкладати кошти в діяльність авіакомпаній та аеропортів. Інвестори, які вклали кошти в українські авіакомпанії, зацікавлені у збільшенні вантажного та пасажиропотоку.

Сьогодні досить актуальним є питання розвитку галузі авіатранспорту. Враховуючи специфіку авіатранспортної галузі та шлях її розвитку,

авіакомпанії повинні своєчасно реагувати на зміни, що вже відбулися у зовнішньому та внутрішньому середовищі, вміти ризикувати та готувати майбутні зміни, щоб залишатися конкурентоспроможними та утримувати певні позиції на міжнародному рівні. ринок авіаційних послуг.

ВИСНОВКИ

В кваліфікаційній роботі подано теоретичне узагальнення, обґрунтування значення авіаційної галузі як однієї з ключових галузей економіки Європейського Союзу, в тому числі України, перспективи розвитку та орієнтири модернізації національної авіаційної галузі у співпраці з ЄС. Результати дослідження дозволили зробити наступні висновки:

1. Сучасна авіаційна промисловість є важливою галуззю економіки. По суті, авіаційна галузь – це глобальна мережа постачальників авіаційних, аеропортів та аеронавігаційних послуг. Вона відповідає за підключення до глобальної економіки, забезпечення мільйонів робочих місць і покращення якості життя сьогодні.

2. Авіаційна промисловість належить до високотехнологічних галузей національної економіки, її розвиток визначає можливість переходу на новий технологічний уклад і, отже, має значний вплив на модернізацію економіки в цілому. Авіаційна промисловість займає важливе місце в суспільстві, будучи задіяна в багатьох сферах життя: пасажирському транспорті, пошті, вантажоперевезеннях і багажі, сільськогосподарських роботах, будівництві. Розвиток міжнародних відносин і глобалізація економічних процесів стимулюють розвиток повітряного транспорту, збільшуючи попит на швидкі та зручні транспортні сполучення.

3. Повітряний транспорт є важливим фактором, що впливає на розвиток світової економіки. У сфері повітряного транспорту досить яскраво продемонстровано гармонійне поєднання міжнародного права та наднаціонального рівня правового регулювання. Особливістю правового регулювання повітряного транспорту в Європейському Союзі є те, що він є природно міжнародним видом транспорту і поєднується з повітряним простором інших країн. Повітряне сполучення в Європейському Союзі регулюється Чиказькою конвенцією та мережею двосторонніх угод між урядами країн-членів ЄС. Приєднання України до Чиказької конвенції про

міжнародну цивільну авіацію сприяє розвитку та вдосконаленню основи національних стандартів, закріпленню принципу визнання державного суверенітету. Державне регулювання повітряного транспорту здійснюється органами, що встановлюють їх порядок та реалізують державну політику у сфері повітряного транспорту. Управління авіаційною галуззю України здійснює Національне авіаційне управління України.

4. Розвиток транспортних мереж є одним із найважливіших економічних факторів, що сприяють поглибленню інтеграційних процесів. Зменшення навантаження на автомобільний транспорт є одним із перспективних напрямків розвитку транспортних мереж, оскільки найбільше негативно впливає на навколишнє середовище, удосконалення транспортних мереж для забезпечення безпеки перевезень, удосконалення транспортної інфраструктури, впровадження інноваційних транспортних систем та ін. Дивлячись на розвиток авіаційної галузі в Європейському Союзі, можна відзначити динамічні темпи зростання пасажирообігу повітряних мереж і вантажів, особливо у 2019-2020 рр. Діяльність авіакомпаній має значний вплив на розвиток національного та міжнародного повітряного транспорту. Конкуренція в розвитку авіаційної промисловості сприяє злиттю великих компаній з різних країн Західної Європи. Мета такого європейського союзу – протистояти американським авіавиробникам.

5. Українське авіабудування сьогодні залишається однією з тих високотехнологічних галузей, які можуть швидко вплинути на розвиток конкурентоспроможності України та її регіонів зокрема, адже авіабудування розташовані в 15 регіонах України. При цьому особливість авіабудування полягає в тому, що виробництво літаків та їх деталей здійснюється лише за конкретними замовленнями, що, оцінюючи конкурентоспроможність галузі, визначає ключову роль такого показника, як обсяги виробництва. Однак, аналізуючи динаміку експорту авіаційної промисловості за період 2017-2020 рр., можна відзначити тенденцію до зниження. Фактично це означає, що

літакобудування втрачає свої позиції у зовнішній торгівлі України, власне виробництво літаків в Україні практично зводиться до нуля.

6. Одним із пріоритетних напрямків державної підтримки співпраці України з ЄС є потенціал транзитного використання повітряного транспортного простору. Співпраця в галузі управління повітряним рухом має на меті координацію процесів планування та управління потоками повітряного руху та вжиття заходів щодо збільшення пропускної спроможності міжнародних повітряних маршрутів держав-членів майбутнього спільного повітряного простору. Крім того, раціональний розвиток повітряного простору та систем управління повітряним рухом має враховувати інтеграцію в європейські та глобальні аеронавігаційні системи. Бажання України стати повноправним членом Європейського Союзу потребує ефективного та якісно нового розвитку галузі авіатранспорту.

7. Оскільки транспортна галузь є однією з найважливіших в економіці будь-якої держави, рівень розвитку державної транспортної системи є одним із найважливіших показників соціально-інтеграції.-економічний у світовій економіці. Розвиток авіаційної промисловості України безпосередньо залежить від інтеграції до Європейського економічного простору та світової транспортної системи, що зумовлено як зовнішніми факторами, такими як глобальна, так і національна криза – транспортні системи розвинених і країн, що розвиваються потребують суттєвих змін відповідно до з вимогами сучасного розвитку світової економіки. Інтеграція транспортної системи України в єдину транспортну систему ЄС є одним із основних напрямків розвитку. З початку зовнішньої політики сусідства ЄС Україна стала першою країною, яку відвідали представники Європейської комісії для обговорення спільних дій.

8. Інтеграція національної цивільної авіації в систему міжнародних відносин є стратегічно важливою метою національної економічної політики. Досягнення цієї мети дає змогу Україні стати учасником єдиної програми розвитку європейського повітряного простору. Встановлення так званих «повітряних мостів» сприятиме співпраці українських авіаперевізників з

європейськими колегами, виведенню цих відносин на більш високий рівень. Ініціатива такого масштабу потребує розробки конкретних експлуатаційних положень, які забезпечуватимуть високий рівень безпеки польотів під час аеронавігаційного обслуговування. Підписання Україною Єдиного авіаційного простору, зняття бар'єрів для доступу до цих ринків. Це дозволить більш ефективно організувати перевезення та підвищити якість наданих послуг. Угода сприятиме розвитку транзитного потенціалу України та сприятиме інтеграції в європейські авіаційні структури, зміцненню авторитету країни на міжнародній арені.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Atlanta Chamber of Commerce. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.metroatlantachamber.com/>
2. Aviation: Benefits Beyond Borders – Providing employment, trade links, tourism and support for sustainable development through air travel. [Електронний ресурс] // Air Transport Action Group. – March 2017. – Режим доступу: <https://www.iaa.ie/media/aviationbenefitsbeyondborde.pdf>
3. Aviation: Benefits Beyond Borders 2020 Report. [Електронний ресурс] // Air Transport Action Group, April 2021. – Режим доступу: http://aviationbenefits.org/media/26786/ATAG__AviationBenefits2021_FULL_LowRes.pdf
4. Cassard, Jean-Christophe (2018). Dictionnaire d'histoire de Bretagne (in French). Morlaix: Skol Vreizh. ISBN 978-2-915623-45-1.
5. Chernega O. B. Key features of formation and development of European aviation network = Основні риси формування та розвитку європейської авіаційної мережі / О. В. Chernega, К. М. Dorofeyeva // Актуал. Проблеми економіки. – 2020. – № 12. – С. 75-84. – Бібліогр.: 83 назв. – англ.
6. European Organisation for the Safety of Air Navigation, Eurocontrol, Guidelines for ATCO Common Core Content, Initial Training Part 3: Rating Training – Module 1: Aerodrome Control Visual Rating (ADV), T14 – Module 1, Edition Number 2.0, 84 Edition Date 10.12.2014, Subject 12: Aerodromes. Europeanair Traffic Management.
7. FAA – Financial Services. [Електронний ресурс] // Federal Aviation Administration – Режим доступу: http://www.faa.gov/about/office_org/headquarters_offices/aba/overflight_fees/
8. Geometric Specifications of Airfields Amedeo R. Odoni, Massachusetts Institute of Technology, 1.231J/16.781J/ESD.224J Airport Systems– Fall 2007

9. Germa Bel and Xavier Fageda – Getting There Fast: Globalization, Intercontinental Flights and Location of Headquarters // Journal of Economic Geography (2018) 8 (4) pp. 471-495.

10. ICAO – Secreteriat – Legal Affairs and External Relations Bureau – Current lists of parties to multilateral air law treaties. [Електронний ресурс] // International Civil Aviation Organization. – Режим доступу: http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Transit_EN.pdf

11. Lurpo A. European centralized services of air navigation system = Централізоване обслуговування аеронавігаційної системи в Європі / A. Lurpo, G. Argunov, O. Prygara // Вісн. Нац. авіац. ун-ту. – 2019. – 60, № 3. - С. 43-48. - Бібліогр.: 9 назв. - англ.

12. Pavlova S. Analysis of free route airspace and performance based navigation implementation in the European air navigation system = Аналіз упровадження концепцій повітряного простору вільних маршрутів та навігації, заснованої на характеристиках, у європейській аеронавігаційній системі / S. Pavlova, A. Zadorozhnia // Вісн. Нац. авіац. ун-ту. – 2019. – 61, № 4. – С. 28-35. – Бібліогр.: 11 назв. - англ.

13. Paweska M. Transport law and the certification process in European Union = Транспортне право та сертифікаційний процес у Європейському Союзі / M. Paweska, D. Bugayko, M. Grigorak, R. Mendrun // Вісн. Нац. авіац. ун-ту. – 2018. – 57, № 4. – С. 151-154. – Бібліогр.: 153 назв. - англ.

14. The Single European Sky (SES). [Electronic resource] / Skybrary – Access mode : <http://www.eurocontrol.int/dossiers/single-european-sky>

15. Travel & Tourism, Economic Impact 2019, World. – World Travel & Tourism Council. [Електронний ресурс] // The Authority on World Travel&Tourism. – Режим доступу: http://www.wttc.org/site_media/uploads/downloads/world2019.pdf

16. Авиационная отрасль Европы "чрезвычайно привлекательна" – JPMorgan. – Режим доступу: <http://bizavnews.com/237/5462>

17. Аналіз міжнародної конкурентоспроможності авіаційної галузі України / Джобулда Ю.П. – Режим доступу: <http://nauka.kushnir.mk.ua/?p=15945>

18. Боярська З. І. Актуальні проблеми екологічного оподаткування цивільної авіації в контексті правових ініціатив Європейського Союзу [Електронний ресурс] / З. І. Боярська, Н. М. Терещенко // Юридичний вісник. Повітряне і космічне право. – 2019. – № 3. – С. 11-15. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Npnau_2019_3_4

19. Водоласкова К. Ю. Вплив державних закупівель на подальший розвиток авіаційної галузі в Україні в контексті Європейської інтеграції [Електронний ресурс] / К. Ю. Водоласкова // Наше право. – 2018. – № 3. – С. 172-176. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nashp_2018_3_32.

20. Водоласкова К. Ю. Державні закупівлі як інструмент екологічної безпеки в авіаційній галузі (наземне обслуговування) [Електронний ресурс] / К. Ю. Водоласкова // Юридичний вісник. Повітряне і космічне право. – 2021. – № 2. – С. 13-18. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Npnau_2021_2_4.

21. Голляк Ю. Б. Формування основних напрямів реалізації стратегії розвитку авіаційної галузі України в межах сталого зростання світового авіаринку [Електронний ресурс] / Ю. Б. Голляк // Актуальні проблеми економіки. – 2019. – 4. – С. 125-130. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ape_2019_4_16.

22. Григоров О.М. Міжнародні та національні стандарти аеропортової діяльності. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://journals.iir.kiev.ua/index.php/apmv/article/viewFile/1025/978>

23. Дорожня карта єдиного європейського транспортного простіру. Офіційний сайт Законодавства ЄС. [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:EN:PDF>

24. Дорофеева К.М. Участие Украины в международных транспортных коридорах /К.М. Дорофеева // Економічна політика країн ЄС : матер. міжнар. наук.-практ.конф., 1-3 жовт. 2018 р. м. Познань, Польща / М-во освіти і науки

України, Донец. нац. ун-т економіки і торгівлі ім. М. Туган-Барановського, Акад. готел.менедж. та харчування ; редкол. : Шубін О.О. (голов. ред.) [та ін.]. – Донецьк : [ДонНУЕТ], 2018. – С. 85-87

25. Дорофєєва Х.М. Стратегія інтеграції авіаційної мережі України до єдиного повітряного простору Європейського Союзу / О.Б. Чернега, Х.М. Дорофєєва // 200 Економіка. Управління. Інновації.: електронне наукове фахове видання Житомирського державного університету імені Івана Франка ДУ. – 2020. – Т. 19, вип. 2/1. – С. 104-108.

26. Европейский Союз: факты и комментарии. (Электронное издание) [Електронний ресурс] // Режим доступу : <http://www.edc-aes.ru/site/ru/union/archive.html>.

27. Єдине небо Європи. - Режим доступу: https://uk.wikipedia.org/wiki/Єдине_небо_Європи

28. Єряшов Є. К. Вплив європейських інтеграційних процесів на формування нормативно-правового регулювання цивільної авіації України [Електронний ресурс] / Є. К. Єряшов // Юридичний вісник. Повітряне і космічне право. – 2018. – № 1. – С. 19-23. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Npna_u_2018_1_6

29. Зальна інформація по проекту «Twinning». Офіційний сайт Державної фіскальної служби України [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://stasumy.gov.ua/diyalnist-/mijnarodne-/spivrobitnitstvo-mij-ukrainoyu-ta-evrop/texdopomoga/inshi-programi/twinning/>

30. Захарова О.В. Особливості розвитку процесів глобальної інтеграції в транспортному секторі / О.В. Захарова // Вісник МДУ. Серія: Економіка. – 2018. – Вип. 5. – С.100-106. Офіційний сайт: The Federal Geographic Data Committee [Електронний ресурс] // Режим доступу : <https://fgdc.gov/>

31. Зимовец А.В. Международные транспортные операции: Классификация авиаперевозчиков Таганрог: Издательство ТИУиЭ, 2008. Оглавление Лекция 6. 6.1. Особенности организации воздушных перевозок 6.1.2. Классификация авиаперевозчиков На сегодняшний день, система

мирового повітряного транспорту налічує близько 600 авіатранспортних компаній. По http://www.aup.ru/books/m207/6_1_2.htm

32. Іваницька О. М. Сучасний стан авіаційної галузі та проблеми державного регулювання розвитку авіалізингу в Україні [Електронний ресурс] / О. М. Іваницька, А. Г. Гадіак. // Теорія та практика державного управління і місцевого самоврядування. – 2018. – № 1. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Ttpdu_2018_1_8.

33. Калиновський А. О. Тенденції та стратегії розвитку авіаційної галузі України / А. О. Калиновський, Н. І. Горбаль, Н. Л. Калиновська // Бізнес Інформ. – 2021. – № 8. – С. 88-94.

34. Коваленко О. В. Ефективність маркетинго-іноваційного мультистратегічного напрямку реалізації національного авіабренду авіаційної галузі України [Електронний ресурс] / О. В. Коваленко // Збірник наукових праць Таврійського державного агротехнологічного університету (економічні науки). – 2019. – № 4. – С. 54-63. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/znptdau_2019_4_11.

35. Коваленко О. В. Формування системи макроекономічного регулювання маркетинго-іноваційного розвитку авіаційної галузі в межах національного господарства [Електронний ресурс] / О. В. Коваленко // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер. : Економіка і управління. – 2018. – Вип. 25. – С. 162-168. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Znpdetut_eiu_2018_25_24.

36. Командровська В. Є. Проблеми і перспективи розвитку авіатранспортної галузі України [Електронний ресурс] / В. Є. Командровська, М. В. Колесник, І. І. Любезна // Збірник наукових праць Черкаського державного технологічного університету. Серія : Економічні науки. – 2020. – Вип. 40(3). – С. 93-101. – Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Znpchdtu_2015_40\(3\)__16](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Znpchdtu_2015_40(3)__16).

37. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2023 року. Офіційний сайт

Міністерства транспорту і зв'язку України [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://mintrans.gov.ua/mintrans/control/uk/publish/articl>.

38. Латишева О. В. Інструменти еколого – економічного регулювання авіаційної галузі [Електронний ресурс] / О. В. Латишева // Економічний форум. – 2019. – № 3. – С. 22-25. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecfor_2019_3_6.

39. Марінцева К. В. Наукові основи та методи забезпечення ефективного функціонування авіатранспортних систем : монографія / К. В. Марінцева ; Нац. авіац. ун-т. – Київ, 2019. – 503 с.

40. Милян О.С. Відповідність національних аспектів регулювання в системі цивільної авіації до європейських стандартів в розрізі укладення Угоди про спільний авіаційний простір. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.rusnauka.com/8_NMIV_2018/Economics/2_131591.doc.htm

41. Мінтранс зв'язку. Нарада високого рівня та семінар щодо впровадження ініціативи ЄС «Єдине Європейське Небо» та Спільного підприємства SESARJU. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.mintrans.gov.ua/https://docviewer.yandex.ua/?url=http://www.nbuv.gov.ua/old_jrn/Soc_Gum/ppei/2020_25/anchuk.pdf&name=anchuk.pdf&lang=uk&c=58998eef71be&page=5

42. Мних О. Б. Фундаментальні зміни на європейському конкурентному ринку авіапослуг і необхідність упровадження якісних змін у діяльності українських авіакомпаній у контексті інтеграції України у спільний авіаційний простір [Електронний ресурс] / О. Б. Мних // Вісник Національного університету "Львівська політехніка". Логістика. – 2019. – № 811. – С. 233-240. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/VNULPL_2019_811_37

43. Новини співпраці з ЄС. Бюлетень Представництва Європейського Союзу в Україні [Електронний ресурс] / вип. № 52 21.05.2010. – Режим доступу : http://eeas.europa.eu/delegations/ukraine/documents/eucooperationnews/52_eucooperationnews_uk.pdf.

44. Офіційний портал Державної авіаційної служби України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.avia.gov.ua
45. Офіційний сайт : European Airlines [Електронний ресурс] // Режим доступу : <http://www.europeanairlines.no>.
46. Офіційний сайт : European Aviation Safety Agency [Електронний ресурс] // Режим доступу : <http://easa.europa.eu>.
47. Офіційний сайт : Київ Бориспіль міжнародний аеропорт [Електронний ресурс] //Режим доступу : <http://kbp.aero/ru/about/airport/>
48. Офіційний сайт : International Air Transport Association [Електронний ресурс] // <http://www.iata.org/about/Pages/index.aspx>.
49. Офіційний сайт : International Civil Aviation Organization [Електронний ресурс] <http://www.icao.int/Pages/default.aspx>
50. Офіційний сайт : The United Nations Economic Commission for Europe [Електронний ресурс] // Режим доступу : <http://www.unece.org>.
51. Офіційний сайт : World Aero Data [Електронний ресурс] // Режим доступу : <http://worldaerodata.com>.
52. Офіційний сайт : World Bank [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://www.worldbank.org>
53. Офіційний сайт : Авіалінія «Антонова» [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://www.antonov.com>.
54. Офіційний сайт Державної служби статистики України. [Електронний ресурс] //Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
55. Офіційний сайт Державної служби статистики України. [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
56. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20.10.2010 р. № 2174-р Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2023 року [Електроннийресурс] // Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-p>.
57. План розвитку єдиного європейського простору – на шляху доконкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи. Біла

книга – Транспорт. [Електронний ресурс] // Режим доступу : http://www.transportukraine.eu/sites/default/files/white_book_transport_2050_ukr_0.pdf.

58. Проект «Підтримка інтеграції України у транс'європейську транспортну мережу ТЄМ-Т» [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://cstei.lviv.ua/ua/item/432>.

59. Радченко М. В. Повітряний кодекс як правова основа діяльності авіаційної галузі [Електронний ресурс] / М. В. Радченко // Вісник Запорізького національного університету. Юридичні науки. – 2019. – № 4(1). – С. 210-217. – Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vznu_Jur_2014_4\(1\)__29](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vznu_Jur_2014_4(1)__29).

60. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20.10.2010 р. № 2174-р Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2023 року [Електронний ресурс] // Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-p>.

61. Статистичний збірник «Діяльність суб'єктів господарювання» за 2020 рік. – Державна служба статистики України, 2021. – 447 с.

62. Указ Президента України від 19 жовтня 2007 року № 981 «Про делегацію України для участі у переговорах з Європейським Союзом щодо укладення Угоди між Україною та Європейським Союзом про Спільний авіаційний простір» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.president.gov.ua/documents/9812007-6516>

63. Україна парафувала з ЄС Угоду про Спільний авіаційний простір / О. Вілкул Урядовий портал. 28.11.2013. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.kmu.gov.ua/control/publish/article?art_id=246883289

64. Чернега О. Б. Стратегія інтеграції авіаційної мережі України до єдиного повітряного простору Європейського Союзу [Електронний ресурс] / О. Б. Чернега, Х. М. Дорофєєва. // Економіка. Управління. Інновації. – 2020. – № 1. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/eui_2020_1_41

65. Швець Л. І. Актуальні проблеми розвитку сучасної авіаційної галузі як складової системи сервісного обслуговування [Електронний ресурс] / Л. І.

Швець // Вісник Донецького університету економіки та права. – 2018. – № 2. – С. 27-31. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/vduetp_2018_2_7.

66. Штангрет А. М. Теоретико-методичні засади побудови системи моніторингу економічної безпеки підприємств авіаційної галузі [Електронний ресурс] / А. М. Штангрет // Науковий вісник НЛТУ України. – 2018. – Вип. 23.12. – С. 206-211. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/nvnltu_2018_23.

67. Юрченко М. В. Повітряний кодекс України як правова основа діяльності авіаційної галузі [Електронний ресурс] / М. В. Юрченко // Актуальні проблеми держави і права. – 2019. – Вип. 70. – С. 216-223. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/apdp_2019_70_35.

68. Яковлева А. В. Аналіз європейської практики у сфері сертифікації авіаційного палива [Електронний ресурс] / А. В. Яковлева, К. О. Лейда, С. В. Бойченко, О. О. Вовк // Вісник Національного транспортного університету. – 2019. – № 30(1). – С. 399-409. – Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vntu_2019_30\(1\)_51](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vntu_2019_30(1)_51)