

міжнародний центр перспективних досліджень

**Проблеми та перспективи
розвитку ринку
пасажирських
авіаційних перевезень
в Україні**

київ 2005

Цей документ підготовано консультантами Міжнародного центру перспективних досліджень (МЦПД) за результатами обговорень із зацікавленими сторонами під час круглого столу “Яку стратегію розвитку авіаційних перевезень потрібно обрати Україні в контексті “відкритого неба”?”

Консультанти МЦПД вдячні всім організаціям і фахівцям, які надали підтримку під час організації обговорень і підготовки аналітичної доповіді.

Цей документ підготувала група консультантів у складі: Олексій Блінов, Льдар Газізулін та Ігор Шевляков.

Літературний редактор: Надія Цісик
Дизайн і верстка: Остап Стасюк

Зміст

Головне	2
Симптоми та наслідки проблем ринку авіаперевезень	5
Проблеми	7
Державна політика в галузі	11
Варіанти реалізації транзитного потенціалу країни	12
Зовнішні умови, що визначатимуть варіанти та наслідки обраної політики	14
Додаток 1. Авіаційний транспорт у цифрах	15
Додаток 2. Програма круглого столу	18
Додаток 3. Список учасників круглого столу	19

Головне

Мета цієї публікації – визначити питання державної політики на ринку пасажирських авіап перевезень України, що потребують пріоритетного вирішення. Аналіз підготовано на основі обговорень із зацікавленими сторонами під час круглого столу “Яку стратегію розвитку авіаційних перевезень потрібно обрати Україні в контексті “відкритого неба”?”

Ринок пасажирських авіап перевезень має найшвидші з-поміж всіх видів транспорту України темпи зростання. Розвиток і регіональних, і міжнародних перевезень упродовж останніх п'яти років (див. **ДОДАТОК 1**) обумовлено зростанням економіки країни та обсягів транзитного трафіку. Основні інструменти державної політики збільшення пасажироперевезень – запровадження перехресного субсидування регіональних перевезень впродовж 2003–2004 років і скасування 2005 року в'їзних віз для громадян ЄС, США та деяких інших країн.

Національний інтерес у розвитку цивільної авіації становить:

- Збільшення доходів вітчизняних підприємств і податкових надходжень до бюджету.
- Забезпечення надання населенню якісних послуг за оптимальними цінами.
- Забезпечення національної безпеки у сфері пасажирських авіаційних перевезень.

Стратегічними завданнями державної політики, що мають забезпечити національні інтереси, є:

- Ефективне використання транзитного потенціалу України через перетворення міжнародного аеропорту “Бориспіль” на сучасний вузловий аеропорт (“хаб”) Центральної та Східної Європи.
- Лобіювання інтересів вітчизняних авіакомпаній і підприємств ринку в процесі міжнародних переговорів.

Україна може надалі суттєво збільшувати обсяги і пасажирських, і вантажних перевезень авіаційним транспортом. По-перше, вдале географічне розташування України та наявність міжнародних аеропортів, передусім міжнародного аеропорту “Бориспіль”, дає змогу країні залучити вагомий транзитний пасажирський потік. Тому, попри невелику частку авіаційного транспорту у структурі перевезень всього транспортного сектору, транзитний авіаційний потенціал України можна зіставити з транзитним потенціалом трубопровідного транспорту країни. По-друге, давні традиції розвитку авіаційної промисловості та транспорту обумовлюють наявність кваліфікованого персоналу й освітньої та технічної бази.

Обрана державою політика визначатиме перспективи подальшого розвитку ринку, оскільки з-поміж всіх видів транспорту

¹ Чиказька конвенція – основний документ міжнародного права, що регулює авіап перевезення. Дедалі важливішими стають міждержавні угоди в рамках: 1) регіональних союзів, наприклад, вимоги інституцій Європейського Союзу: European Aviation Safety Agency (EASA) та Joint Aviation Authorities (JAA) та 2) міжнародних торговельних об'єднань, наприклад, Світова організація торгівлі регулює міжнародні вантажні перевезення авіаційним транспортом.

авіаційний транспорт має найбільшу питому вагу міжнародних перевезень і тому функціонує в системі міжурядових домовленостей¹. Ефективність зовнішньої політики України відіграватиме ключову роль у реалізації бізнес-планів приватних учасників ринку також через те, що український ринок досі не лібералізовано і розвиток міжнародних маршрутів між Україною та рештою світу дотепер регулюється на міжурядовому рівні.

Тому низка суперечливих публічних заяв посадових осіб України про майбутню державну політику щодо авіаційного транспорту, а головне – спосіб, в який ці заяви оголошуються, зумовили ситуацію невизначеності щодо майбутнього розвитку ринку серед його учасників, а також потенційних інвесторів:

- **Одноосібне, непрозоре і без пояснення причин рішення держави про зміну правил гри.** До оголошення ініціативи уряду розробити Концепцію розвитку ринку пасажирських авіаперевезень не було: 1) проведено аналізу ефективності попередньої політики в галузі та актуальності чинних законодавчих актів² (або результати такого аналізу не було доведено до відома громадськості) та 2) визначено причин і напрямів змін, які, на думку нового керівництва в транспортній галузі, необхідно запровадити на ринку. Проект Концепції не було представлено учасникам ринку. Відсутність консультацій щодо очікуваних змін політики негативно сприймається бізнесом з огляду на збільшення міжнародної конку-

ренції та необхідність довгострокового планування й інвестування в галузі³.

- **Швидкий поступ України до лібералізації ринку пасажирських авіаперевезень.** 3 червня 2005 року Україна та ЄС парафували Угоду про певні аспекти повітряного сполучення (т.зв. горизонтальну угоду), підписання якої уможливить європейським авіалініям доступ до українського ринку з будь-якої країни ЄС. Це означає крок до заміни паритетних міждержавних домовленостей України та країн ЄС політикою “відкритого неба”, що збільшить конкурентний тиск на національні авіакомпанії.
- **Гальмування розвитку пропускної спроможності аеропорту “Бориспіль”.** Зволікання з реалізацією політики розвитку міжнародного вузлового аеропорту призводить до втрати пасажиропотоків через активний розвиток альтернативних Києву вузлових аеропортів у Відні, Москві, Мюнхені та Стамбулі.

Нині жодна з українських авіакомпаній не спроможна на рівних конкурувати з провідними міжнародними авіакомпаніями в умовах більшої лібералізації ринку. Досвід країн Центральної Європи, які зі вступом до ЄС лібералізували внутрішні ринки авіаперевезень, свідчить, що невеликі національні компанії не витримують конкуренції з потужними європейськими авіакомпаніями і зазвичай: 1) банкрутують, 2) відмовляються від обслуговування міжнародних маршрутів (пе-

² Дороговказом розвитку ринку є Державна комплексна програма розвитку авіаційного транспорту України на період до 2010 року, затверджена постановою Кабінету Міністрів України № 919 від 27 липня 2001 року. Згідно з інтерв'ю та заявами високопосадовців Державіаслужби та Міністерства транспорту і зв'язку, Концепцією, зокрема, передбачатиметься створення флагманського (провідного) перевізника в Україні, що дублюватиме передбачені чинною Програмою заходи.

³ У середньому період часу, який охоплює типовий план розвитку, становить: для авіакомпанії – 7–10 років; аеропорту – 15–20 років; авіаційної промисловості – 25–30 років.

редусім далекомагістральних) або з) поглинаються конкурентами.

Ініціація та проведення реструктуризації галузі і підприємств державою необхідні для подальшого розвитку ринку, оскільки приватний сектор, представлений на ринку провідними міжнародними авіакомпаніями (наприклад, Austrian Airlines в МАУ) і портфельними інвесторами, може мати протилежні або несумісні з інтересами українського суспільства інтереси.

Збереження поточної ситуації невизначеності щодо подальшої державної політики може мати довгострокові негативні наслідки для України. Непрозорість державної політики гальмуватиме реалізацію стратегічних планів розвитку учасників ринку, а неспроможність захищати інтереси національних перевізників під час міжнародних переговорів призведе до скорочення їхніх доходів і податкових надходжень до бюджету. Україна може втратити переваги транзитної авіаційної держави, а домінування іноземних компаній ускладнюватиме забезпечення національної безпеки у сфері цивільної авіації.

Симптоми та наслідки проблем ринку авіаперевезень

Обмеження пропускної спроможності аеропорту “Бориспіль”

Державний міжнародний аеропорт “Бориспіль” досяг межі пропускної спроможності, що спричиняє появу великих черг у години пік⁴, і рівень обслуговування в терміналі не відповідає сучасним стандартам. Розвиток аеропорту, зокрема його транзитного потенціалу, гальмується через ненадходження упродовж останніх трьох–чотирьох років (від часу спорудження злітно-посадкової смуги 2001 року) державних і приватних інвестицій, необхідних для забезпечення пасажирообороту.

Активізація конкуренції на регіональних і міжнародних маршрутах

“Відкриття неба” призведе до збільшення кількості маршрутів між Україною та ЄС і зменшить бар’єри до входження на український ринок міжнародних авіакомпаній. Імовірна втрата міжнародних і частини внутрішніх маршрутів вітчизняними компаніями внаслідок лібералізації ринку означатиме нереалізацію транзитного потенціалу України (з огля-

ду на спрямування потоків транзитних пасажирів через “хаби” іноземних компаній) і скорочення доходів галузі та бюджетних надходжень. Нині Austrian Airlines – один з основних конкурентів вітчизняних авіакомпаній на міжнародних рейсах з України – окрім Києва також виконує польоти в Дніпропетровськ, Одесу, Харків; а одна з найпотужніших європейських компаній Lufthansa окрім Києва 2005 року починає опановувати маршрутами в аеропорти Дніпропетровська та Донецька.

Обмеження доступу національних авіакомпаній на ринки Північної Америки

Через невідповідність державної системи з управління безпекою польотів в Україні вимогам США⁵ українська авіакомпанія “АероСвіт” втратила можливість розвивати нові трансатлантичні маршрути.

Висока вартість лізингу та придбання сучасної авіатехніки

Розширення парку літаків національних авіакомпаній ускладнюється нарахуванням ПДВ на ввезену в Україну авіатехні-

⁴ Після того, як Президент України спростив в’їзний режим (зокрема скасував в’їзні візи) для громадян ЄС, Канади, Швейцарії, США та Японії, в аеропортах так і не було спрощено процес паспортного контролю. Це сповільнює процес оформлення іноземних пасажирів і призводить до збільшення черг у години пік. За оцінками, пропускна спроможність термінального комплексу аеропорту в ці години менша за попит у 1,5–2 рази.

⁵ Федеральна авіаційна адміністрація США оголосила 2005 року про зниження оцінки безпеки польотів для України з першої до другої категорії, що позиціонує Україну як державу, яка не повною мірою дотримується стандартів безпеки, встановлених Міжнародною організацією цивільної авіації (International Civil Aviation Organization).

ку⁶, високими ставками мита і проблемою проведення сертифікації в країні завезеної техніки. Державі (в особі компанії “Укртранслізинг”) та українським виробникам не вдалося створити ефективні й довготривалі механізми для використання українськими чи іноземними авіакомпаніями авіатехніки вітчизняного виробництва.

Брак кваліфікованих кадрів у галузі

Представники наземних служб та авіакомпаній визнають факт браку спеціалістів необхідної кваліфікації, що зумовлює необхідність збільшення витрат на додаткове навчання співробітників і залучення іноземних фахівців (переважно льотного персоналу). Це також гальмує розвиток підприємств галузі, оскільки на підготовку кваліфікованого авіаційного фахівця потрібно сім–десять років.

⁶ До 2005 року ця проблема тимчасово вирішувалася спеціальними рішеннями уряду, згідно з якими підприємства, що завозили літаки на умовах оперативного лізингу, звільнялися від сплати ПДВ. У лютому 2005 року через політику скорочення податкових пільг це стало неможливим. 7 липня 2005 року парламент ухвалив закон (що ще має бути підписаний Президентом), яким передбачається звільнення підприємств від сплати ПДВ на ввезені на умовах лізингу (терміном до 12 місяців або до кінця календарного року) літаки.

Проблеми

Брак координації у виробленні державної політики в галузі

Впродовж останніх 13 років статус Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації (Державіаслужби) змінювався кілька разів – відомство функціонувало як окремий орган та як департамент Міністерства транспорту. Такі зміни негативно впливають на ефективність вироблення політики в галузі через: 1) збільшення плинності персоналу Державіаслужби та 2) нечіткий розподіл сфер відповідальності Державіаслужби та Міністерства транспорту і зв'язку щодо виконання функціональних обов'язків і розпоряджень Кабінету Міністрів. (Міністерство досі має функції координації транспортної політики в галузі авіаційного транспорту.)

На відміну від країн ЄС, де за розробку національних програм розвитку цивільної авіаційної промисловості зазвичай відповідає профільна установа, в Україні ці функції покладено на Міністерство промислової політики, якому бракує достатнього досвіду та кадрового забезпечення для довгострокового планування і адаптації авіапромисловості до ринкових умов господарювання і сучасних потреб авіакомпаній. Це, поміж іншого, також обумовлює неузгодженість кроків Міністерства та Державіаслужби (яка відповідає за сертифікацію виробництва авіатехніки в Україні) у виробленні політики щодо гармонізації українських стандартів з виробництва авіаційної техніки зі стан-

дартами ЄС (зокрема, JAR-25/Part-25 EASA) та щодо повноправного вступу України до Об'єднаних авіаційних влад Європи (JAA).

Гальмування реструктуризації галузі та підприємств

Від 2000 року обговорюється (але постійно відкладається) реалізація державної стратегії створення конкурентоспроможного національного перевізника та міжнародного транзитного “хаба” в аеропорту “Бориспіль”. Уряд дотепер не визначився з остаточним варіантом консолідації національних авіакомпаній для створення національного перевізника⁷. Державі не вдається здійснювати цілісний і ефективний корпоративний управління підприємствами галузі, якими вона володіє (державні аеропорти і найбільші авіакомпанії України з державними пакетами акцій (див. **Графік 8**). Зокрема це спричинило виникнення конфлікту навколо варіантів розвитку аеропорту “Бориспіль”.

Поєднання функцій економічного регулювання та корпоративного управління державними підприємствами в цивільній авіації призводить до виникнення конфлікту інтересів під час здійснення управління або регулювання⁸. Розподіл функцій означає передачу функцій управління підприємствами професійним менеджерам, тимчасом як органи виконавчої влади та регуляторні органи здійс-

⁷ Міжнародний досвід консолідації компаній є великим: наприклад, консолідація Austrian Airlines з трьома іншими австрійськими авіакомпаніями та компанії Air France з KLM.

⁸ Розмежування цих функцій, зокрема, передбачено Законом України від 20 квітня 2000 року “Про природні монополії”. У міжнародній практиці щодо авіакомпаній таке розмежування досягається через їх приватизацію, а щодо аеропортів – через їх корпоратизацію, концесію або створення холдингів з управління аеропортами (British Airports Authority, Aeroports de Paris, Czech Airports Authority та ін.).

нюють лише незалежне технічне й економічне регулювання і забезпечують умови для розвитку підприємств, без права втручання в їхню господарську діяльність.

Невеликі мережа та парк літаків українських авіакомпаній

Мережа маршрутів національних авіакомпаній і парк літаків, більшість з яких взято в лізинг, невеликі порівняно з основними конкурентами. Парк літаків, які відповідають міжнародним стандартам, у жодної з компаній-лідерів не перевищує 12 машин. Українські авіакомпанії не є членами жодного з трьох провідних глобальних альянсів⁹ – відповідно, вони не можуть скористатися перевагами розширення міжнародної мережі. Приєднання до одного з альянсів малоімовірно через завершення процесу формування головних альянсів та їхню незацікавленість у невеликих за розміром українських авіакомпаніях.

Відсутність чіткого плану лібералізації ринку пасажирських авіаперевезень

Уряд не має чіткого плану підготовки до інтеграції авіаційних ринків України та ЄС, що може зменшити позитивні наслідки від “відкритого неба” та лібералізації ринку авіаперевезень і для галузі, і для пасажирів. За відсутності стра-

тегії лібералізації Україна може повторити помилки країн, що вступили до ЄС 2004 року або мають невдовзі вступити (Болгарія та Румунія). Уряди цих країн не змогли захистити національні компанії від наслідків розширення через надто короткий перехідний період. Крім того, після виконання цими країнами вимог ЄС щодо лібералізації ринку цими країнами з’ясувалося, що старі члени ЄС не дотримуються всіх вимог, надаючи державну підтримку або обмежуючи доступ на ринок компаній інших країн.

Жодна з чотирьох провідних українських авіакомпаній¹⁰ не може конкурувати на рівних з міжнародними в умовах “відкритого неба”. Невеликий парк літаків, обмежена маршрутна мережа, набагато менший обсяг доходів, а також відсутність розвиненого транзитного “хаба” в Україні не дають національним компаніям змоги скористатися перевагами ефекту економії від збільшення чисельності маршрутів (economies of scope) або на завантаженні літаків (economies of density) трансферними пасажиропотоками, які мають міжнародні конкуренти.

Неефективний протекціонізм вітчизняного виробництва авіатехніки

Встановлення перешкод до завезення в країну авіатехніки – один з основних інструментів захисту вітчизняного вироб-

⁹ Основні міжнародні альянси – Oneworld, Sky Team та Star Alliance. Стратегічні альянси сформовано наприкінці 90-х років з метою об’єднати мережі маршрутів і системи продажу авіаперевезень авіакомпаній-лідерів, що базуються на різних континентах. В основу альянсів покладено договори спільного комерційного використання маршрутів (code-share arrangements) і пререференційні умови для партнерів, що дало змогу розширити мережу польотів та обсяги продажу практично без збільшення кількості польотів, а також скоротити час перельоту, створивши зручні розклади для стиковок рейсів партнерів по альянсу.

¹⁰ Чотири національні авіакомпанії “АероСвіт”, “МАУ”, “Українсько-Середземноморські Авіалінії” та “Донбасаеро” 2005 року виконували 81% перевезень пасажирів серед усіх авіакомпаній України. Збільшення концентрації – 2002 року частка компаній-лідерів становила лише 55% ринку – відбувається переважно через високі темпи зростання міжнародних перевезень і частково за рахунок витіснення невеликих регіональних авіакомпаній.

ника, що пропонується Міністерством промислової політики. Неефективність такої політики обумовлюється тим, що бар'єри не диференційовано відповідно до різних типів літаків – регіональних, середньо- та далекомагістральних. Очевидно, у виробництві літаків деяких із цих типів (особливо пасажирських літаків на 100 і більше пасажирів) українська промисловість не може конкурувати з компаніями – лідерами ринку Airbus і Boeing, оскільки не має аналогічних розробок. Відповідно національні авіакомпанії можуть ефективно конкурувати на більшості міжнародних ринків тільки за умови використання сучасної авіатехніки іноземного виробництва¹¹.

Відсутність чіткої політики розвитку аеропортів

Розвиток аеропортів гальмує несприятлива податкова політика. Вона передбачає перерахування державними аеропортами суттєвої частки доходів до Державного бюджету, незважаючи на високу собівартість їхньої діяльності, необхідність капіталовкладень у забезпечення сертифікаційної придатності та розвиток.

Провідні аеропорти є природними монополіями, що зумовлює необхідність запровадження економічного регулювання надання аеропортових послуг і встановлення зборів для забезпечення балансу інтересів користувачів послуг (пасажирів, авіакомпаній та ін.) і самих аеропортів. Наявна система зміни розміру аеропортових зборів на запит аеропортів є бюрократизованою та затягнутою в часі (чотири–п'ять місяців). Це обмежує можливості ефективного фінансового управління аеропортами, оскільки зазвичай не дає змоги своєчасно реагувати на зміни собівартості аеропортових послуг та/або кон'юнктури на ринку.

Міжнародні аеропорти. Розвиток аеропортів стримує відсутність координації стратегій розвитку маршрутної мережі авіакомпаній, що користуються послугами аеропорту, та аеропорту. Не налагоджено також координацію між аеропортами в обслуговуванні пасажиропотоків у межах однієї системи (наприклад, між аеропортами “Бориспіль” і “Жуляни”).

Регіональні аеропорти. На відміну від міжнародних основна проблема регіональних аеропортів – їхня низька завантаженість. Це пов'язано з малими обсягами внутрішніх авіаперевезень, низькою фінансовою та технічною спроможністю більшості регіональних авіаперевізників та умовною перенасиченістю регіонів аеропортами (всього в Україні близько 30 аеропортів, 18 міжнародних зокрема). Відсутність або невеликі обсяги державного фінансування не тільки не дозволяють розвивати інфраструктуру регіональних аеропортів відповідно до сучасних стандартів, а й підтримувати відповідність сертифікаційним вимогам. На розвиток окремих регіональних аеропортів негативно вплинуло передання їх з державної власності в комунальну, оскільки органи місцевої влади не мають відповідних джерел для їх дотування та чіткої стратегії розвитку цих аеропортів.

Повільна гармонізація українських технічних стандартів зі стандартами ЄС

Через проблеми неналежного фінансування та матеріально-технічного і кадрового забезпечення державні установи в галузі не встигають впроваджувати політику адаптації вітчизняних норм і стандартів до законодавства ЄС: вимоги до технічного регулювання та доступу до

¹¹ Крім того, іноземні та більшість українських пасажирів надають перевагу авіатехніці саме іноземного виробництва.

ринку послуг наземних служб в аеропортах та окремих технологічних комплексів (зокрема послуг з обслуговування у терміналах), внесення змін у Повітряний кодекс, регулювання всіх аспектів використання електронних квитків вітчизняними та іноземними авіакомпаніями в Україні (зокрема щодо захисту прав споживачів)¹².

Неефективність національної системи підготовки авіаційного персоналу

Брак кваліфікованих авіаційних кадрів пояснюється: 1) звільненням спеціалістів старшого віку через поліпшення пенсійного забезпечення осіб льотного складу; 2) невідповідністю освітніх програм поточним вимогам до фахівців у галузі¹³; 3) відставанням модернізації системи державного регулювання та освітніх програм з підготовки авіаційного персоналу (застаріла матеріально-технічна база та недостатнє державне фінансування закладів освіти, що здійснюють підготовку авіаційного персоналу). Негативний вплив на деякі освітні заклади авіаційної галузі спричинило їх перепідпорядкування Міністерству освіти і науки України, яке не має фахівців з розробки вимог і схвалення освітніх програм для авіаційного персоналу.

¹² Міжнародна асоціація повітряного транспорту (International Air Transport Association) вимагає від своїх авіакомпаній-членів перейти на повне використання електронних авіаквитків до кінця 2007 року.

¹³ Спробою поліпшити ситуацію є сертифікація та подальше інспектування щодо відповідності сертифікаційним вимогам навчальних закладів – нині в країні сертифіковано десять навчальних центрів і закладів.

Державна політика в галузі

Основні сфери впливу держави на ринок

Вироблення державної політики. Визначення стратегії розвитку авіаційного транспорту й узгодження функціонування та розвитку авіаційного й інших видів транспорту.

Корпоративне управління. Створення ефективних механізмів управління державними пакетами акцій у підприємствах цивільної авіації (у тому числі корпоратизація державних підприємств) для забезпечення загальнонаціональних інтересів (розширення ринків авіатранспортних послуг і забезпечення ефективного контролю міжнародних ринків з боку компаній України, підвищення економічної ефективності підприємств, збільшення кількості висококваліфікованих робочих місць, збільшення податкових надходжень до бюджетів та ін.).

Технічне й економічне регулювання. Встановлення єдиних для галузі стандартів, їх гармонізація з міжнародними стандартами, забезпечення ефективного контролю за безпекою авіації (безпека польотів, авіаційна безпека, екологічна безпека), регулювання ринку авіаційних послуг для створення рівних умов для всіх учасників ринку та забезпечення національних інтересів України, а також створення системи надійного захисту прав споживачів.

Пріоритетні напрями державної політики

- Ефективне використання транзитного потенціалу України через перетво-

рення міжнародного аеропорту “Бориспіль” на сучасний вузловий аеропорт Центральної та Східної Європи.

- Підвищення ефективності технічного й економічного регулювання.
- Зменшення законодавчих та інших перешкод оновленню парку вітчизняних авіакомпаній (зокрема створення сприятливих умов щодо лізингу та придбання сучасної авіатехніки).
- Забезпечення достатнього фінансування та регуляторного контролю системи професійної освіти в галузі (через профільну сертифікацію навчальних закладів зокрема).
- Запровадження законодавчих норм ЄС щодо демонополізації деяких аеропортових послуг (зокрема послуг наземного обслуговування на пероні та терміналах).
- Запровадження в Україні міжнародної практики публічного обговорення та проведення відкритих консультацій із зацікавленими сторонами в процесі вироблення рішень щодо внесення змін у систему регулювання чи напрямів розвитку цивільної авіації. Зокрема створення ефективної системи зворотного зв'язку між державними органами виконавчої влади та учасниками авіаційного ринку.

Варіанти реалізації транзитного потенціалу країни

Варіант 1.

Збереження статус-кво

- Держава не впливає прямо на зміни у структурі ринку, надаючи можливість учасникам ринку досягти оптимального результату самостійно.
- Хиба – уповільнене та негарантоване досягнення національних інтересів через принципову відмінність у позиціях різних зацікавлених сторін, узгодження яких неможливе без участі держави.

Варіант 2.

Створення державної компанії-перевізника

- Держава створює нову державну авіакомпанію або авіакомпанію на базі ВАТ “Авіакомпанія “Авіалінії України” чи ДАП “Україна”.
- Запровадження варіанта ускладнено відсутністю відповідного авіапарку, мережі маршрутів¹⁴ і налагодженої системи продажу авіаперевезень, що потребуватиме великих державних інвестицій.
- Створення ще однієї авіакомпанії призведе до економічно невиправданої додаткової конкуренції серед авіакомпаній України¹⁵. Це призведе до посилення позицій іноземних авіакомпаній-конкурентів.

Варіант 3.

Створення міжнародного мережевого перевізника на базі однієї з компаній-лідерів

- Створення єдиного перевізника на базі компанії “АероСвіт” чи “Міжнародні Авіалінії України”.
- Такий варіант призведе до запровадження умов недобросовісної конкуренції щодо іншої компанії на міжнародних і внутрішніх маршрутах.
- Враховуючи, що мережі маршрутів цих компаній доповнюють одна одну, варіант посилення лише одного перевізника може призвести до втрати контролю України над використанням сукупної мережі міжнародних маршрутів.

Варіант 4.

Консолідація компаній-лідерів “АероСвіт” і “МАУ”

- Створення єдиного перевізника або комерційного альянсу на базі двох компаній.
- Поеднання мереж міжнародних маршрутів.

¹⁴ Нині на більшість міжнародних маршрутів вже призначено наявні авіакомпанії України. Державіаслужба розглядає варіант перерозподілу маршрутів, які не використовують або експлуатація яких не відповідає ліцензійним умовам.

¹⁵ В Україні існує понад 60 комерційних авіакомпаній, зокрема щонайменше три авіакомпанії з державними пакетами акцій. Усі ці авіакомпанії на міжнародних ринках конкурують з низкою потужних світових авіаперевізників.

- Складність отримання згоди на консолідацію від акціонерів авіакомпаній.

Цей варіант відповідає міжнародній практиці і цілям політики забезпечення національних інтересів на міжнародному ринку авіатранспортних послуг. Варіант консолідації двох провідних компаній може розглядатися як оптимальний, оскільки передбачає поєднання географічно полярних повітряних маршрутів двох компаній у сукупну збалансовану маршрутну мережу:

- **“АероСвіт”**: Центральна, Південна і Північна Європа, Північна Америка, Близький Схід, Південно-Східна Азія та Далекий Схід;
- **“Міжнародні Авіалінії України”**: Західна Європа і Північна Африка.

Консолідація може відбуватися через: 1) злиття компаній або 2) запровадження спільної комерційної співпраці (альянсу) на ринку міжнародних сполучень¹⁶:

- Перший варіант має більші хиби, оскільки злиття компаній, окрім необхідності отримати згоду більшості акціонерів обох компаній, також потребує проходження тривалої процедури отримання дозволу на “еко-

номічну концентрацію” згідно з анти-монопольним законодавством України через теоретично можливу домінуючу позицію новоствореної компанії на окремих міжнародних маршрутах.

- Реалізація варіанта комерційної співпраці (створення альянсу) за антимонопольним законодавством України трактується як “узгоджені дії” і має спрощену процедуру державного узгодження. Створення альянсу саме на міжнародних маршрутах дає змогу уникнути можливої проблеми погіршення конкуренції на внутрішньому ринку внаслідок злиття компаній¹⁷.

Вибір і реалізація того чи іншого варіанта консолідації визначатимуться через: 1) попереднє узгодження позицій акціонерів авіакомпаній щодо стратегії розвитку, принципів побудови об’єданого розкладу та ролі базового аеропорту в разі злиття/співпраці компаній; 2) досягнення та дотримання домовленостей щодо оптимального для обох компаній розкладу польотів з метою організації стикування в аеропорту “Бориспіль”, перехресного продажу авіаперевезень, обміну парком повітряних суден і спільного використання наземної інфраструктури та обслуговуючого персоналу.

¹⁶ Див. аналіз варіантів консолідації українських авіакомпаній у Volodymyr Bilotkach (2004) “Issues in Network Development by National Airlines: Case of Ukraine” (manuscript).

¹⁷ Результати досліджень ринку авіаперевезень США (Borenstein (1989), Evans and Kessides (1993), Berry et al. (1996) вказують на те, що контроль авіакомпанії понад вузловим аеропортом призводить до обмеження конкуренції на внутрішньому ринку.

Зовнішні умови, що визначатимуть варіанти та наслідки обраної політики

Реалізація задекларованої політики ЄС щодо України як “сусіда ЄС” у сфері авіаційного транспорту передбачає співробітництво щодо інтеграції України та ЄС в рамках роботи спільних спеціалізованих комітетів. Визначення термінів запровадження режиму “відкритого неба” залежатиме від подальших переговорів урядів ЄС та України.

Збільшення світових цін на авіаційне паливо та собівартості авіатransпортних послуг водночас із загальною тенденцією

щодо зниження тарифів на авіаперевезення в країнах Європи, призведе до зменшення прибутковості авіатransпортної галузі.

Активізація процесу концентрації на світовому ринку авіаперевезень, посилення впливу і рівня конкуренції провідних авіакомпаній Європи, які є лідерами глобальних світових альянсів (British Airways у Oneworld, AirFrance/KLM у SkyTeam та Lufthansa у StarAlliance), на маршрутах вітчизняних авіакомпаній.

Тенденції на світовому ринку

Найближчими роками прискоряться процеси укрупнення компаній і консолідації на світовому ринку. За оцінками Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA), внаслідок різкого подорожчання авіаційного пального сумарні збитки у світовій авіаційній галузі 2005 року становитимуть більше 6 млрд. доларів США. Це призведе до зростання частки низьковитратних (low-cost) авіакомпаній на ринку прямих середньомагістральних авіаперевезень, стимулюватиме процеси консолідації компаній, а також збільшить обсяги державної підтримки авіакомпаній.

ЄС активно здійснює політику інтеграції і внутрішніх, і міжнародних ринків авіаперевезень. У квітні 2004 року ухвалено чотири групи регулювань політики “Єдиного неба” (Single European Sky), мета яких – забезпечення єдиних стандартів безпеки польотів і збільшення ефективності європейських авіаперевезень. Зовнішню політику ЄС у сфері авіаційного транспорту спрямовано на реалізацію цілей політики сусідства (через укладення угод про “відкрите небо” зокрема), а також розширення доступу європейських авіакомпаній на ринки Китаю, Росії та Японії.

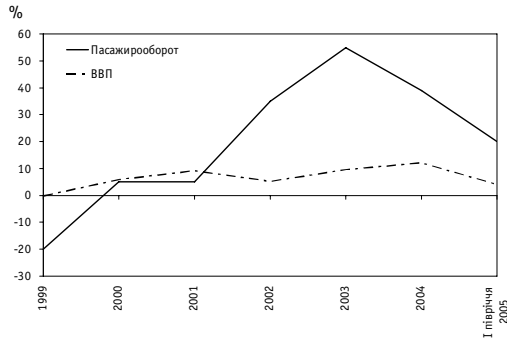
¹⁸ Див. комюніке Європейської комісії щодо авіаційної політики з країнами – сусідами ЄС від 9 лютого 2004 року (http://europa.eu.int/comm/transport/air/international/doc/com_2004_0074_en.pdf).

¹⁹ Рентабельність великих авіакомпаній світу становить близько 3%, а міжнародних аеропортів –15%.

Додаток 1

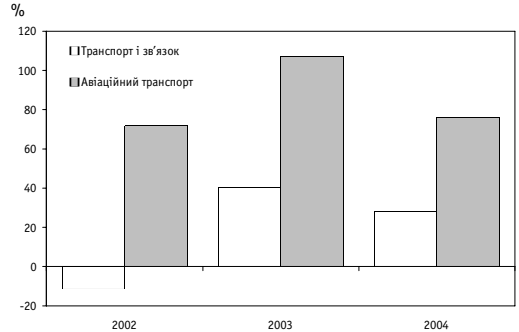
Авіаційний транспорт у цифрах

Графік 1. Темпи зростання пасажирообороту авіаційного транспорту та ВВП України



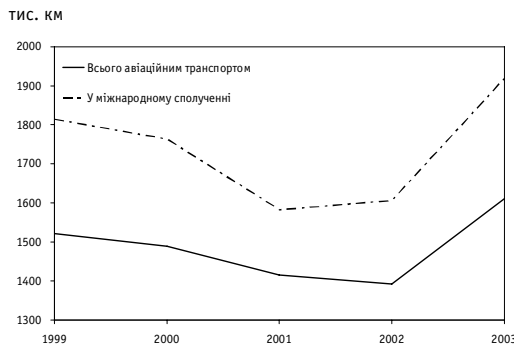
Джерело: Держкомстат

Графік 2. Темпи зростання інвестицій в основний капітал



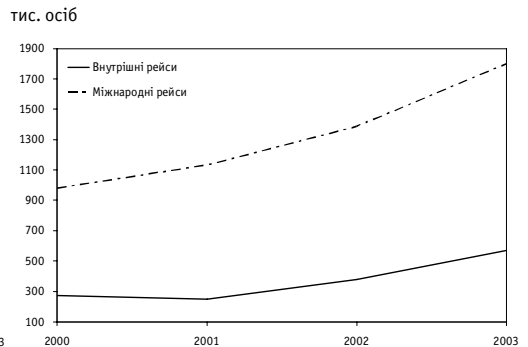
Джерело: Держкомстат. Розрахунки: МЦПД

Графік 3. Середня відстань перевезення одного пасажирів



Джерело: Держкомстат

Графік 4. Обсяги перевезень пасажирів

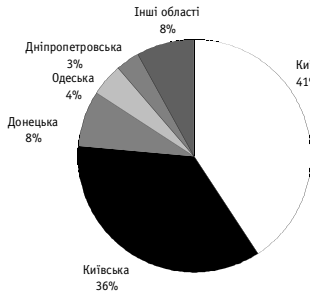


Джерело: Держкомстат

Графік 5. Структура пасажирообороту за регіонами

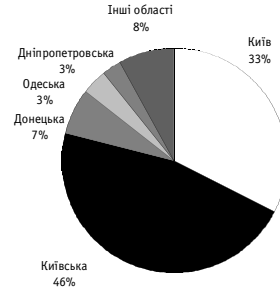
млн. пасажиро-кілометрів

2002 рік



Джерело: Держкомстат

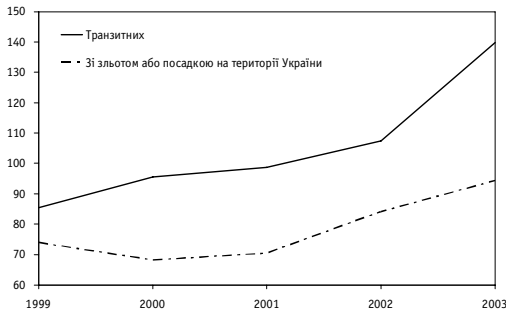
2003 рік



Джерело: Держкомстат

Графік 6. Виконано польотів, тис.

всього польотів



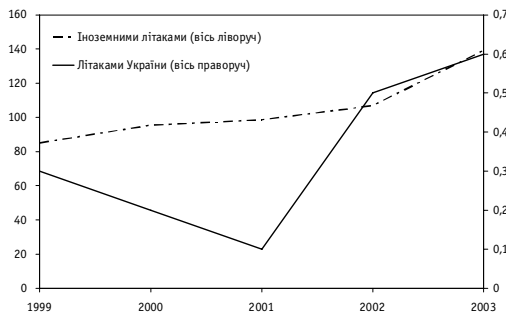
Джерело: Держкомстат

всього польотів



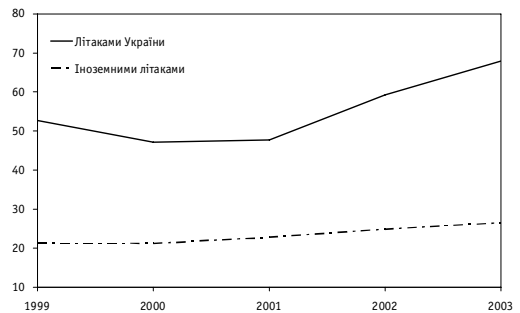
Джерело: Держкомстат

всього транзитних польотів



Джерело: Держкомстат

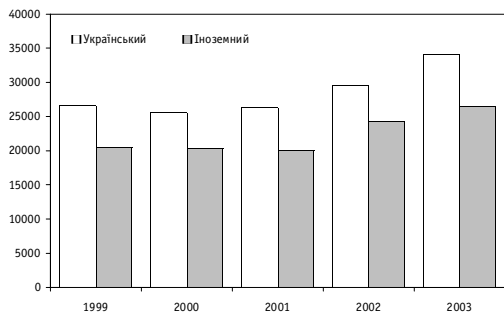
всього польотів зі зльотом і посадкою в Україні



Джерело: Держкомстат

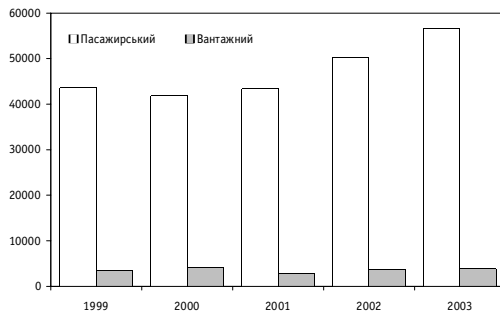
Графік 7. Пропуск авіаційного транспорту через кордон України, літаків

ВСЬОГО



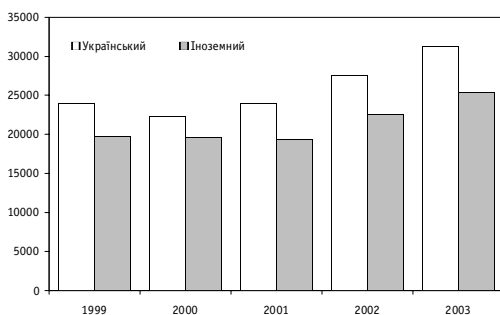
Джерело: Держкомстат

ВСЬОГО



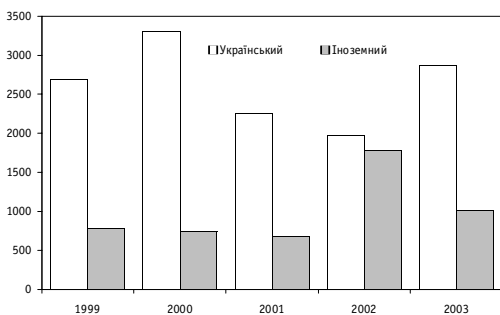
Джерело: Держкомстат

пасажирський транспорт



Джерело: Держкомстат

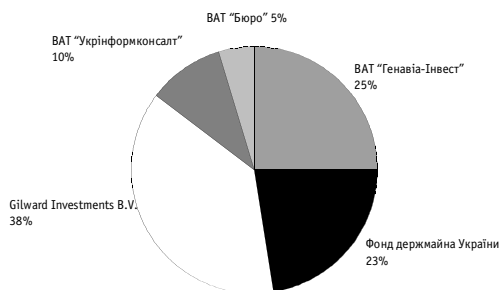
вантажний транспорт



Джерело: Держкомстат

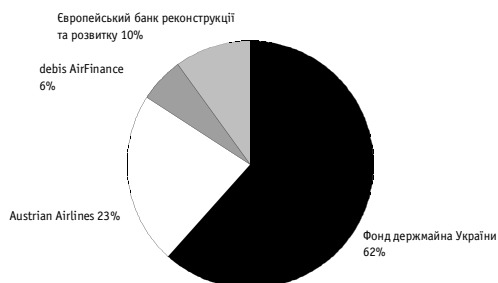
Графік 8. Власники компаній – лідерів на ринку пасажирських авіаперевезень (на липень 2005 року)

ЗАТ "АероСвіт – Українські авіалінії"



Джерело: дані компанії

ЗАТ "Міжнародні Авіалінії України"



Джерело: дані компанії

Додаток 2

Програма круглого столу

28 липня 2005 року Міжнародний центр перспективних досліджень провів круглий стіл на тему “Яку стратегію розвитку авіаційних перевезень потрібно обрати Україні в контексті “відкритого неба”?”

Його мета – організація змістовного публічного діалогу влади, авіаперевізників, підприємств авіаційної інфраструктури

та експертів щодо варіантів стратегії розвитку галузі і способів подолання наявних проблем. Круглий стіл мав на меті визначити позиції зацікавлених сторін, забезпечити обмін думками між ними щодо основних проблем і причин їх існування, а також виробити пропозиції з їх подолання та сформулювати конкретні рекомендації щодо державної політики.

09:30–10:00	Реєстрація учасників
10:00–10:15	Відкриття круглого столу Вступне слово: Віра Нанівська, директор Міжнародного центру перспективних досліджень
10:15–10:30	Презентація “Аналіз проблем і перспектив розвитку галузі авіаперевезень в Україні” Доповідач: Льдар Газізуллін, економіст Міжнародного центру перспективних досліджень
10:30–10:50	Презентація “Актуальні проблеми розвитку галузі авіаційних перевезень в Україні. Питання концепції розбудови авіаційного транспорту” Доповідач: Віктор Зеленков, директор департаменту, Державна служба України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації
10:50–11:10	Презентація “Стратегія розвитку авіаційних перевезень з погляду українських перевізників” Доповідач: Григорій Гуртовий, співголова Наглядової ради компанії “АероСвіт”
11:10–11:20	Запитання щодо презентацій
11:20–12:45	Загальне обговорення за такими питаннями: <ol style="list-style-type: none">1. Якими повинні бути цілі державної політики щодо розвитку авіаперевезень?2. Якими були наслідки попередніх спроб втілення політики довгострокового розвитку повітряних перевезень?3. Який стратегічний напрям розвитку галузі пріоритетний для України?4. Які проблеми необхідно вирішити для успішного розвитку національної пасажирської авіації?5. Якими мають бути пріоритетні кроки для успішного розвитку авіатранспортної галузі?
12:45–13:00	Підсумки круглого столу
13:00	Завершення круглого столу

Додаток 3

Список учасників круглого столу

№	Ім'я та прізвище	Організація
1.	Володимир Ануфрієв	Генеральний директор Державного міжнародного аеропорту "Сімферополь"
2.	Ольга Володченко	Помічник прес-секретаря ЗАТ "АероСвіт – Українські авіалінії"
3.	Льдар Газізулін	Економіст МЦПД
4.	Григорій Гуртовий	Співголова наглядової ради ЗАТ "АероСвіт – Українські авіалінії"
5.	Павел Добковський	Представник консультаційної компанії Oktagon Ltd (Польща)
6.	Віктор Зеленков	Директор департаменту фінансово-економічного регулювання Державіаслужби
7.	Сергій Коршук	Директор департаменту авіаційних перевезень і ліцензування Державіаслужби
8.	Володимир Крижевський	Економіст Міністерства фінансів України
9.	Сергій Куций	Прес-секретар ЗАТ "АероСвіт – Українські авіалінії"
10.	Григорій Ліповський	Генеральний директор авіакомпанії "Українсько-Середземно-морські Авіалінії"
11.	Сергій Лукін	Декан факультету менеджменту і логістики Національного авіаційного університету
12.	Сергій Малютін	Генеральний представник авіакомпанії "ТрансАеро" в Україні
13.	Юрій Молод	Генеральний директор авіакомпанії "Південні авіалінії"
14.	Олег Молчанов	Начальник відділу маркетингу Державного міжнародного аеропорту "Сімферополь"
15.	Василь Момот	Генеральний директор КП Міжнародний аеропорт "Київ" (Жуляни)
16.	Сергій Мурашкін	Заступник генерального директора Державного міжнародного аеропорту "Бориспіль"
17.	Віра Нанівська	Директор МЦПД
18.	Лариса Непочатова	Президент АСТ "Бусін"
19.	Володимир Поляковський	Директор авіакомпанії "ARP 410"
20.	Віталій Потьомський	Генеральний директор ЗАТ "АероСвіт – Українські авіалінії"
21.	Олександр Рудой	Менеджер проекту, FIM Consulting
22.	Андрій Соболь	Комерційний директор авіакомпанії "ARP 410"
23.	Євген Трескунов	Директор з питань стратегічного розвитку ЗАТ "АероСвіт – Українські авіалінії"
24.	Юлія Шевчук	Радник з юридичних питань проекту "Розвиток лізингу в Україні", Міжнародна фінансова корпорація
25.	Андрій Шкатюк	Виконавчий директор ЗАТ "АероСвіт – Українські авіалінії"
26.	Олексій Яковець	Перший заступник генерального директора КП Міжнародний аеропорт "Київ" (Жуляни)