

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ФАКУЛЬТЕТ МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН
КАФЕДРА МІЖНАРОДНИХ ЕКОНОМІЧНИХ ВІДНОСИН І БІЗНЕСУ

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ
Завідувач випускової кафедри
_____ Л. М. Побоченко
« _____ » _____ 2023 р.

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

(ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА)

ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ БАКАЛАВРА
ЗА СПЕЦІАЛЬНІСТЮ 292 «МІЖНАРОДНІ ЕКОНОМІЧНІ ВІДНОСИНИ»
ОСВІТНЬО-ПРОФЕСІЙНОЮ ПРОГРАМОЮ
«МІЖНАРОДНИЙ БІЗНЕС»

Тема: «Економічні проблеми розвитку міжнародних авіаційних сполучень України в воєнний період»

Виконавець: Кравчук Юлія Олександрівна, група МБ-403

_____ (підпис виконавця)

Керівник: к.е.н., професор, професор кафедри міжнародних економічних відносин і бізнесу ФМВ НАУ
Татаренко Наталія Олексіївна

_____ (підпис керівника)

Нормоконтролер: Набок Інна Іванівна

_____ (підпис нормоконтролера)

Київ – 2023

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
Факультет міжнародних відносин
Кафедра міжнародних економічних відносин і бізнесу
спеціальність 292 «Міжнародні економічні відносини»
освітньо-професійна програма «Міжнародний бізнес»

ЗАТВЕРДЖУЮ
Завідувач кафедри
_____ Побоченко Л.М.
«__» _____ 2023 р.

ЗАВДАННЯ

на виконання кваліфікаційної роботи

Кравчук Юлії Олександрівни

1. Тема роботи «Економічні проблеми розвитку міжнародних авіаційних сполучень України в воєнний період» затверджена наказом ректора від «29» березня 2023 р. №423/од.
2. Термін виконання роботи: з 22 травня 2023 року по 25 червня 2023 року.
3. Вихідні дані до роботи: нормативно-правові акти України та інших держав, офіційні дані Міністерства інфраструктури України, ДП «Украерорух», Державної авіаційної служби, Київської школи економіки, Національної ради з відновлення від наслідків війни, наукові праці вітчизняних та закордонних вчених, матеріали періодичних видань, щорічні звіти IATA, ICAO, EUROCONTROL, STATISTA.
4. Зміст пояснювальної записки: міжнародні авіаційні сполучення як галузь національної економіки, аналіз економічних проблем розвитку міжнародних авіаційних сполучень України в воєнний період, шляхи вирішення економічних проблем розвитку міжнародних авіаційних сполучень України у повоєнний період.
5. Перелік обов'язкового ілюстративного матеріалу: у роботі розміщено 3 таблиці, 12 рисунків, 3 додатки.
6. Презентація основних результатів кваліфікаційної роботи в електронному вигляді. Розроблена презентація в Microsoft Office Power Point, складає 25 слайдів.

7. Календарний план-графік

№ пор.	Завдання	Термін виконання	Відмітка про виконання
1.	Вивчити літературні джерела з предмету дослідження та написати заяву про затвердження теми кваліфікаційної роботи	08.03.2023	Виконано
2.	Затвердити план дослідження та отримати завдання до виконання кваліфікаційної роботи	27.03.2023	Виконано
3.	Обґрунтувати теоретичні засади міжнародних авіаційних сполучень як галузі національної економіки	01.05.2023 – 10.05.2023	Виконано
4.	Виконати аналіз економічних проблем розвитку міжнародних авіаційних сполучень України в воєнний період	11.05.2023 – 21.05.2023	Виконано
5.	Окреслити шляхи вирішення економічних проблем розвитку міжнародних авіаційних сполучень України у повоєнний період	22.05.2023 – 28.05.2023	Виконано
6.	Написати реферат, вступ, висновки та оформити список використаних джерел і додатки	29.05.2023 – 04.06.2023	Виконано
7.	Оформити кваліфікаційну роботу та пройти перевірку на плагіат	05.06.2023	Виконано
8.	Передати кваліфікаційну роботу рецензенту для рецензування (за 10 днів до захисту)	09.06.2023	Виконано
9.	Попередній захист кваліфікаційної роботи	12.06.2023	Виконано
10.	Передати кваліфікаційну роботу науковому керівникові для написання відгуку (за 7 днів до захисту)	12.06.2023	Виконано

8. Дата видачі завдання: «27» березня 2023 р.

Керівник кваліфікаційної роботи _____
(підпис керівника)

Татаренко Н.О.
(П.І.Б)

Завдання прийняв до виконання _____
(підпис випускника)

Кравчук Ю.О.
(П.І.Б)

РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка до кваліфікаційної роботи «Економічні проблеми розвитку міжнародних авіаційних сполучень України в воєнний період»: 88 сторінок, 3 таблиці, 12 рисунків, 3 додатки, 65 літературних джерела.

Перелік ключових слів (словосполучень): ПОВІТРЯНИЙ ТРАНСПОРТ, МІЖНАРОДНІ АВІАЦІЙНІ СПОЛУЧЕННЯ, АВІАЦІЙНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ, МІЖНАРОДНІ УГОДИ, ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ, ВОЄННИЙ ПЕРІОД.

Об'єкт дослідження: міжнародні авіаційні сполучення.

Предмет дослідження: проблеми міжнародних авіаційних сполучень України в воєнний період.

Мета кваліфікаційної роботи: дослідити економічні проблеми організації міжнародних авіаційних сполучень України у воєнний період та можливі перспективи їх відновлення та розвитку у післявоєнний період.

Методи дослідження: загальні методи (аналіз, синтез, індукція, дедукція, класифікація), теоретичні методи (системний аналіз), економіко-статистичні, графічні та інші.

Отримані результати та їх новизна: полягають у теоретичному обґрунтуванні та розробці прикладних питань щодо можливих шляхів розвитку міжнародних авіаційних сполучень України у воєнний та повоєнний періоди.

Значущість виконаної роботи та висновки: подальше створення належних і достатніх умов для розвитку міжнародних авіаційних сполучень України, а саме створення правових, організаційно-адміністративних та економічних умов для відновлення авіаційної галузі України.

Рекомендації щодо використання результатів: матеріали кваліфікаційної роботи рекомендується використовувати для застосування при написанні звітів щодо проблем відновлення авіаційної галузі України.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	6
РОЗДІЛ 1	
МІЖНАРОДНІ АВІАЦІЙНІ СПОЛУЧЕННЯ ЯК ГАЛУЗЬ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ.....	9
1.1. Основні поняття та принципи міжнародних авіаційних сполучень	9
1.2. Роль авіаційного транспорту в економічному розвитку країни.....	17
1.3. Економічні проблеми розвитку міжнародних авіаційних сполучень.....	22
РОЗДІЛ 2	
АНАЛІЗ ЕКОНОМІЧНИХ ПРОБЛЕМ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНИХ АВІАЦІЙНИХ СПОЛУЧЕНЬ УКРАЇНИ В ВОЄННИЙ ПЕРІОД	29
2.1. Аналіз міжнародних авіаційних сполучень України у довоєнний період	29
2.2. Вплив воєнного періоду на міжнародні авіаційні сполучення у світі та в Україні	34
2.3. Фінансові труднощі та економічні обмеження в експлуатації авіаційного транспорту (на прикладі авіакомпанії «SkyUp»).....	48
РОЗДІЛ 3	
ШЛЯХИ ВИРІШЕННЯ ЕКОНОМІЧНИХ ПРОБЛЕМ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНИХ АВІАЦІЙНИХ СПОЛУЧЕНЬ УКРАЇНИ У ПОВОЄННИЙ ПЕРІОД	62
3.1. Державна підтримка та стимулювання вітчизняної авіаційної галузі	62
3.2. Перспективи розвитку міжнародних авіаційних сполучень в контексті Угоди про спільний авіаційний простір із ЄС для галузі пасажирських авіаперевезень	71
ВИСНОВКИ.....	80
СПИСОК БІБЛІОГРАФІЧНИХ ПОСИЛАНЬ ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	82
ДОДАТКИ.....	89

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. Сьогодні повітряний транспорт є найбільш глобальним з усіх видів транспорту порівняно з автомобільним, залізничним, водним і трубопровідним транспортом. Глобальна система повітряного транспорту була створена завдяки міжнародному співробітництву. Сьогодні це повноцінна глобальна транспортна структура, що забезпечує повітряні перевезення пасажирів, багажу, вантажу та пошти. Міжнародні польоти регулюються низкою міжнародних угод. У свою чергу, ці угоди дозволяють організувати міжнародне повітряне сполучення між країнами та регіонами світу. Вони регулюють польоти авіакомпаній, технічне обслуговування літаків тощо, роблячи авіаційну галузь більш ефективною та безпечною.

Актуальність кваліфікаційного дослідження полягає в необхідності аналізу проблем організації міжнародних авіаційних сполучень та виявлення особливостей їх в Україні у воєнний та повоєнний періоди.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Питанням розвитку та особливостей сучасних тенденцій у сфері міжнародних авіаційних сполучень, пасажирських та вантажних авіаперевезень займаються такі науковці: Бабенко А.Є., Грінченко Ю. Л., Крейдич І. М., Мінакова С. М., Набок І.І., Побоченко Л.М., Салоїд С. В., Сидоренко К.В., Соловей Н. В., Татаренко Н.О., Товмасян В. Р. та ін.

Мета кваліфікаційної роботи – дослідити економічні проблеми організації міжнародних авіаційних сполучень України у воєнний період та можливі перспективи їх відновлення та розвитку у післявоєнний період.

Відповідно до поставленої мети виділяються **основні завдання**:

- розкрити основні поняття та принципи міжнародних авіаційних сполучень;
- визначити роль авіаційного транспорту в економічному розвитку країни;
- охарактеризувати економічні проблеми розвитку міжнародних авіаційних сполучень;

- провести аналіз міжнародних авіаційних сполучень України у довоєнний період;
- визначити вплив воєнного періоду на міжнародні авіаційні сполучення у світі та в Україні;
- окреслити труднощі та економічні обмеження діяльності українських авіакомпаній на прикладі авіакомпанії «SkyUp»;
- розглянути державну підтримку та можливі напрями відновлення вітчизняної авіаційної галузі в повоєнний період;
- охарактеризувати перспективи розвитку міжнародних авіаційних сполучень в контексті Угоди про спільний авіаційний простір із ЄС для галузі пасажирських авіаперевезень.

Об'єкт дослідження: міжнародні авіаційні сполучення.

Предмет дослідження: проблеми міжнародних авіаційних сполучень України у воєнний період та перспективи їх розвитку у повоєнний період.

Методологія дослідження. У першому розділі, розкриваючи сутність і поняття міжнародних авіаційних сполучень використано методи дедукції та індукції, аналізу та синтезу, структурно-системного підходу, метод причинно-наслідкового зв'язку. У другому розділі роботи, в аналітичній частині, де досліджувалися та аналізувалися міжнародні авіаційні сполучення у світі та в нашій країні, що зазнали змін внаслідок воєнних дій в Україні, використовувалися методи логічного й історичного, кількісно-якісного аналізу, статистичні методи, методи порівняльного аналізу. У останньому третьому розділі основним науковим методом був метод причинно-наслідкових, логічних та функціональних зв'язків і залежностей.

Інформаційну базу кваліфікаційної роботи становлять нормативно-правові акти України та інших держав, офіційні дані Державної авіаційної служби України, ДП «Украерорух», матеріали IATA, ICAO, EUROCONTROL, STATISTA, Міністерства інфраструктури України, Національної ради з відновлення від наслідків війни, наукові праці вітчизняних та закордонних вчених, матеріали періодичних видань, а також відповідні сайти в Internet.

Апробація результатів дослідження. Основні положення та висновки кваліфікаційного дослідження висвітлено у наукових публікаціях:

Кравчук Ю.О. Вплив війни в Україні на міжнародні авіаційні сполучення у світі / Ю.О. Кравчук // XIV Міжнародна науково-практична конференція «Національні економічні стратегії розвитку в глобальному середовищі», 11 травня 2023 р., НАУ. – м. Київ, – С. 110-113.

Кравчук Ю.О. Державна підтримка та можливі напрями відновлення вітчизняної авіаційної галузі в повоєнний період / Ю.О. Кравчук // III Всеукраїнська науково-практична конференція пам'яті академіка Академії наук вищої освіти України, професора Анатолія Володимировича Касперського «Актуальні проблеми та перспективи розвитку фундаментальних, прикладних, загальнотехнічних та безпекових наук». 21 червня 2023 р. – м. Київ, (подано до друку).

Структура кваліфікаційної роботи. Кваліфікаційної роботи складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку бібліографічних посилань використаних джерел та додатків. У роботі розміщено 3 таблиці, 12 рисунків. Список бібліографічних посилань використаних джерел включає 65 найменувань на семи сторінках.

РОЗДІЛ 1

МІЖНАРОДНІ АВІАЦІЙНІ СПОЛУЧЕННЯ ЯК ГАЛУЗЬ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

1.1. Основні поняття та принципи міжнародних авіаційних сполучень

Організація міжнародних авіаперевезень – це складний процес. Тому його необхідно розуміти на постійній і систематичній основі.

Світовий авіаційний транспорт – це велика, багатогранна і динамічна система, що складається з безперервно взаємодіючих і взаємозалежних компонентів. Основними компонентами цієї системи є наступні ієрархічні підсистеми: підсистеми авіакомпаній, підсистеми глобальних аеропортів, підсистеми регулювання повітряного транспорту, підсистеми регулювання повітряного транспорту, підсистеми управління повітряним рухом тощо [9, с.31].

Міжнародно-правові вимоги до міжнародних повітряних перевезень передбачають необхідність та обов'язковість дотримання таких вимог:

- 1) національного законодавства держави прапора перевізника, що виконує міжнародний рейс;
- 2) національного законодавства держави, з території або через територію якої здійснюються міжнародні перевезення.
- 3) двосторонні та багатосторонні договори, що регулюють міжнародні повітряні сполучення та міжнародні перевезення [9, с. 47].

Основними міжнародними договорами, що регулюють повітряні перевезення, є міжурядові угоди про повітряне сполучення. Ці угоди встановлюють умови здійснення міжнародних польотів і проведення міжнародних перевезень між договірними сторонами (див. Рис. 1.1). Зокрема, визначаються «договірні авіапідприємства», при цьому кожна сторона угоди дозволяє експлуатацію авіапідприємству, призначеному іншою договірною стороною для цієї мети, та комерційні права, надані кожній призначеній авіакомпанії. Під комерційними

правами розуміється право перевозити наступне: пасажирів, багаж, вантаж і пошту на територію договірної держави або з території третьої країни чи за її межі.

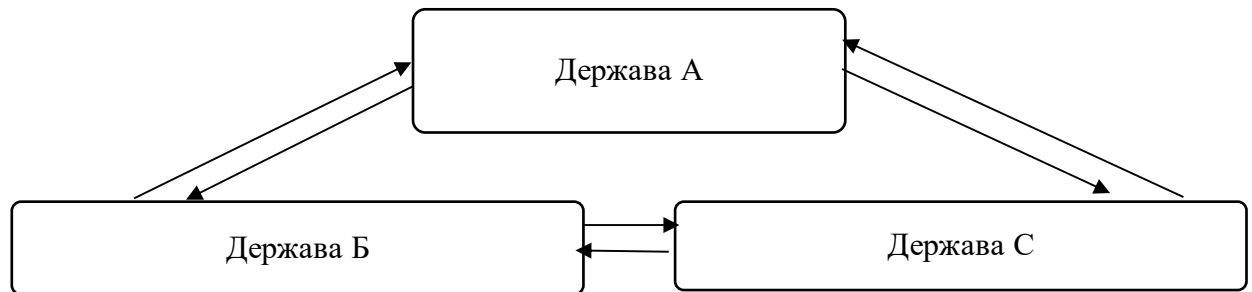


Рис. 1.1. Співробітництво держав шляхом підписання міжнародних угод у сфері міжнародних авіаційних сполучень.

Примітка. Побудовано автором самостійно.

До суб'єктів в авіаційному сполученні відносять:

- 1) агент – суб'єкт, що надає агентські послуги з продажу повітряних вантажних перевезень та здійснює заходи з організації перевезень вантажів повітряним транспортом з правом оформлення небезпечних вантажів або без права оформлення небезпечних вантажів;
- 2) авіаційний перевізник (далі – авіаперевізник) – суб'єкт господарювання, який надає послуги з перевезення пасажирів повітряним транспортом;
- 3) український авіаперевізник – авіаперевізник, що діє на підставі ліцензії, а також сертифіката експлуатанта, виданого Державною авіаційною службою України;
- 4) іноземний авіаперевізник – авіаперевізник, що діє на підставі відповідного документа компетентного органу іншої країни, який відповідає положенням міжнародних договорів, що є обов'язковими для України;
- 5) користувач – особа, яка користується повітряним транспортом або має намір користуватися ним;

б) пасажир транзитний – пасажир, який згідно з договором повітряного перевезення далі перевозиться тим самим рейсом, яким він прибув до проміжного аеропорту;

7) пасажир трансферний – пасажир, який згідно з договором повітряного перевезення направляється в пункт трансферу (пересадки) одним рейсом, а далі перевозиться іншим рейсом того самого або іншого авіаперевізника [1].

За винятком міжурядових угод, умови міжнародних повітряних перевезень визначаються різними установами, документами та ліцензіями. Зокрема, призначене авіапідприємство повинно отримати дозвіл від уповноваженого органу цивільної авіації іншої сторони на експлуатацію договірною маршруту.

Дозвіл органу цивільної авіації іншої сторони повинен бути отриманий на експлуатацію маршруту. Органи цивільної авіації можуть також видавати тимчасові адміністративні дозволи на виконання міжнародних польотів у своїх країнах до офіційного укладення угоди про повітряне сполучення між країнами [2].

Спеціальні дозволи видаються органами цивільної авіації в установленому порядку. Дозволи на виконання разових польотів, включаючи додаткові, чартерні та спеціальні рейси, якщо вони не потребують узгодження по дипломатичних каналах, якщо такі рейси не потребують узгодження по дипломатичних каналах.

Міжурядовими та міжвідомчими документами, як правило, встановлюються інші умови комерційної експлуатації міжнародних повітряних ліній. Інші умови комерційної експлуатації міжнародних повітряних ліній включають в себе наступні процедури взаємовідносин між призначеними авіапідприємствами, а також між авіапідприємствами та користувачами повітряних перевезень (тобто пасажирями) процедури взаємовідносин між авіапідприємствами та користувачами повітряного транспорту (пасажирями і замовниками) і третіми особами, включаючи рівні тарифів на пасажирські та вантажні перевезення, відповідальність перевізників тощо (див. Рис. 1.2).

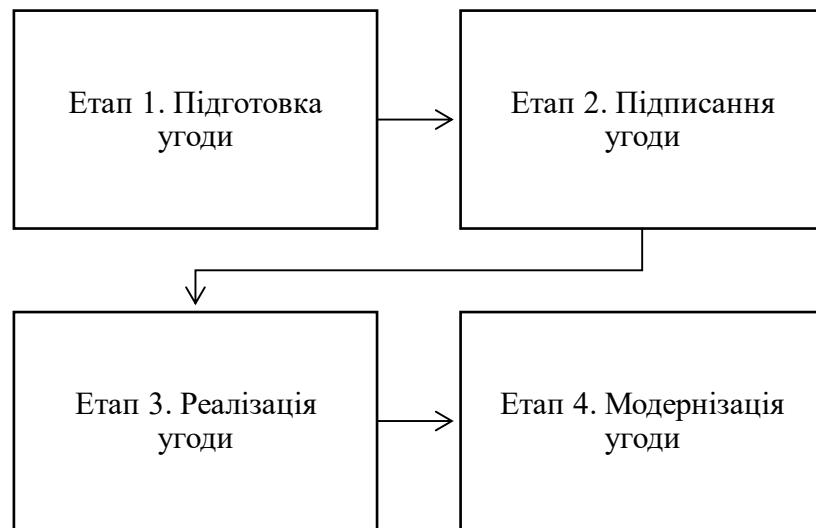


Рис. 1.2. Коротка схема життєвого циклу міжнародних угод сфері авіаційних сполучень.

Примітка. Побудовано автором самостійно.

Окрім міжурядових угод між державами та міжвідомчих документів про повітряне сполучення, умови експлуатації міжнародних маршрутів та організації повітряних перевезень визначаються двосторонніми та багатосторонніми угодами, укладеними між авіакомпаніями, а також різноманітними комерційними угодами між авіакомпаніями та посередниками. Наприклад, угодами між авіакомпаніями та туристичними агентствами.

Основними комерційними угодами є угоди про комерційне співробітництво, угоди про обслуговування повітряного транспорту, генеральні агентські угоди, пулінгові угоди, угоди про спільне використання кодів, інтерлайн-угоди тощо. Такі угоди ґрунтуються на виплаті комісійних за надання комерційного навантаження та продаж польотів відповідної авіакомпанії, а також на розподілі доходів між перевізниками [6, с. 81].

Крім того, міжнародно-правове регулювання міжнародних повітряних перевезень здійснюється також на багатосторонньому рівні через механізми різних міжнародних конвенцій у галузі цивільної авіації, а також через міжнародні авіатранспортні організації, головними з яких є ІКАО (Міжнародної організації цивільної авіації/ International Civil Aviation Organization, ICAO) та ІАТА

(Міжнародна асоціація повітряного транспорту/ International Air Transport Association, IATA) [7, с. 98].

Країни, які приєднуються до ІКАО, зобов'язуються всіляко сприяти успішній та прибутковій роботі міжнародних авіакомпаній. Економічні відносини між авіакомпаніями на багатосторонньому рівні регулюються тарифами та правилами ІАТА.

Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) є спеціалізованою установою Організації Об'єднаних Націй. Вона була створена в 1944 році з метою сприяння безпечному та впорядкованому розвитку міжнародної цивільної авіації. Організація є інструментом співпраці між 191 державою-членом у всіх сферах цивільної авіації [35].

Оскільки повітряне сполучення є ключовим каталізатором сталого розвитку, ІКАО сприяє появі узгодженої та гармонізованої глобальної нормативної бази, лібералізації міжнародного повітряного транспорту та усунення обмежень інфраструктури та пропускної здатності повітряного простору з метою забезпечення сталого розвитку економічно життєздатна система цивільної авіації.

ІКАО робить це шляхом сприяння співпраці між державами та шляхом надання економічної політики, нормативних вказівок, а також точних, надійних і узгоджених авіаційних даних.

Оскільки до складу цієї міжнародної організації входять суверенні держави, природно припустити, що вони будуть конкурувати за економічні та інші інтереси. Однак у реаліях сучасного світу відносини між державами, що належать до різних соціально-економічних систем, характеризуються діалектичною єдністю співробітництва і конфронтації. Найбільш яскраво це проявляється у функціонуванні світової авіатранспортної системи [35].

ІАТА – це глобальна організація, що регулює всі міжнародні повітряні перевезення, заснована в 1919 році і реорганізована після закінчення Другої світової війни в 1945 році. ІАТА – це професійна асоціація для авіакомпаній, що здійснюють міжнародні рейси. Її основними функціями є регулювання міжнародних комерційних повітряних перевезень, запровадження єдиних правил і процедур для всіх членів, а

також встановлення узгоджених тарифів і ставок на перевезення пасажирів повітряним транспортом на міжнародних маршрутах. Встановлення тарифів є однією з найважливіших складових роботи IATA [34].

Необхідність гармонізації тарифів між усіма авіакомпаніями-членами IATA є як політикою, так і практикою. Оскільки тарифи всіх міжнародних авіакомпаній контролюються урядами, вони повинні бути гармонізовані як в політиці, так і на практиці. Авіакомпанії контролюються урядами країн, яким вони належать. Кожна країна має власний повітряний простір і може заборонити або дозволити прольоти над своєю територією та встановлювати відповідні умови.

Сьогодні членами IATA є 290 авіакомпаній із 120 країн світу, що здійснюють міжнародні рейси. На ці авіакомпанії припадає приблизно 84% міжнародних регулярних перевезень [34].

Однією з найважливіших тенденцій у цивільній авіації сьогодні є лібералізація міжнародного повітряного сполучення. Сьогодні все більше країн стають учасниками комплексних угод про доступ до ринку. На національному рівні низка країн почала переглядати свою політику в галузі повітряного транспорту у відповідь на глобальну тенденцію до більшої лібералізації. Деякі з цих концепцій полягають у повній або частковій лібералізації повітряних перевезень в односторонньому порядку, без запровадження вимог до авіакомпаній, а також у тому, що авіакомпанії можуть в односторонньому порядку лібералізувати повітряні перевезення. Авіакомпанії можуть в односторонньому порядку лібералізувати повітряне сполучення, не висуваючи вимог замість надання порівнянних прав своїм партнерам за двосторонніми угодами. Інші концепції мають на меті лібералізувати внутрішній ринок повітряних перевезень і дозволити більшій кількості перевізників працювати на міжнародних маршрутах. працювати на міжнародних маршрутах [57]. Лібералізація ринку повітряних перевезень може значно збільшити активність як пасажирських, так і вантажних активність як пасажирських, так і вантажних перевезень.

На двосторонньому рівні понад 70% двосторонніх угод про повітряне сполучення містять певну форму домовленостей, які лібералізують певні аспекти

міждержавного авіаційного співробітництва, такі як необмежені комерційні права (третя, четверта, а в деяких випадках і п'ята свобода), призначення багатонаціональних перевізників, з маршрутами або без них, або з необмеженими маршрутами, свобода вводити ємності, свобода встановлювати тарифи і більш м'які критерії щодо власності та контролю над авіакомпаніями.

Відбулося значне збільшення кількості угод про «відкрите небо», які надають повний доступ до ринку без обмежень щодо пунктів призначення, маршрутів, місткості та пунктів призначення, маршрутів, ємності, частот, а також кодів і тарифів спільного використання, що забезпечують повний доступ до ринку. За останнє десятиліття було укладено понад 85 таких угод між 70 країнами. Ці угоди включають не тільки розвинені країни, а й зростаючу кількість країн, що розвиваються (які беруть участь у більш ніж 60% угод) [56].

Русійні сили повітряного транспорту – це ті фактори, які виступають основними русійними силами повітряного транспорту. Питання світової політики багато в чому впливають на функціонування міжнародного повітряного транспорту.

Сьогодні об'єктивною реальністю є те, що повітряний транспорт груп країн існує в рамках єдиної світової авіатранспортної системи. Економічні умови для розвитку повітряного транспорту в кожній групі країн суттєво відрізняються одна від одної. Слід визнати, що вирішення багатьох економічних проблем повітряного транспорту залежить від політичної ситуації у світі.

Особливості укладання міжнародних договорів у сфері міжнародного авіаційного сполучення:

- 1) процедура підготовки та укладення угод займає багато часу;
- 2) процедура підготовки та укладення угод залежить від політичних чинників.

Процедура підготовки та укладання угод залежить від політичних чинників тощо.

У сучасній економіці час стає найважливішим економічним ресурсом, а швидкість економічних процесів – ключовим фактором конкурентоспроможності. За таких умов економічна система з найменшою бюрократією та регулюванням демонструватиме найвищі темпи зростання [27, с. 13]. Також будуть вітатися неординарні способи прийняття рішень (інноваційні підходи). Тому, виходячи з

вищезазначеного, та з метою підвищення ефективності міжнародних авіаційних угод, скорочення часу та вартості їх підписання тощо, пропонується концепцію, яка дозволить зробити транспортні сполучення більш ефективними та привнести новий динамізм у розвиток міжнародної авіації (рис. 1.3):



Рис. 1.3. Процес удосконалення процедури укладання міжнародних угод про авіаційні сполучення.

Примітка. Побудовано автором самостійно.

Міжнародні угоди є основою для організації міжнародних повітряних сполучень і слугують інструментом розвитку міжнародних повітряних перевезень. Таким чином, можна зробити висновок, що необхідно прискорити процес підписання міжнародних угод і знайти спеціальні шляхи вирішення проблеми.

1.2. Роль авіаційного транспорту в економічному розвитку країни

Повітряний транспорт – це вид транспорту та економічна галузь, яка робить важливий внесок в економічне зростання країни, допомагаючи забезпечити перевезення вантажів для промисловості, просування та стимулювання торгівлі, туризму та створення робочих місць. Він також відіграє ключову роль в економічному та соціальному розвитку, особливо у віддалених районах. Навпаки, господарська діяльність підтримує та створює попит на повітряний транспорт, а економічна діяльність створює різноманітні потреби, які сприяють розвитку повітряного транспорту, а також покращують інфраструктуру та середовище для розвитку повітряного транспорту. тому Вивчення взаємозв'язку між повітряним транспортом та економічним зростанням було питанням, яке цікавило багатьох дослідників і політиків протягом останніх десятиліть, оскільки воно надає взаємодіючі сигнали, які служать основою для розробки політики як на макро-, так і на мікрорівнях [24, с. 87].

Повітряний транспорт є важливим фактором економічного зростання та розвитку. Повітряний транспорт сприяє інтеграції у світову економіку та забезпечує важливі зв'язки на національному, регіональному та міжнародному рівнях. Він сприяє розвитку торгівлі, вантажних перевезень, просуванню туризму та створенню можливостей для працевлаштування.

Повітряний транспорт є одним з найбільш швидкозростаючих транспортних секторів, оскільки світова економіка стає все більш взаємопов'язаною. Повітряний транспорт забезпечує понад 87,7 мільйона робочих місць у всьому світі. Він створює робочі місця безпосередньо для авіакомпаній, постачальників аеронавігаційних послуг та операторів аеропортів, а також через ланцюжок поставок для перевезення товарів і послуг [10, с. 82].

Авіаційний транспорт також відіграє важливу роль у туризмі та сприяє економічному зростанню, особливо в країнах, що розвиваються. Повітряний транспорт зумовив необхідність розвитку електронної комерції та технологічного прогресу в авіаційній галузі.

Очікується, що зростання електронної комерції в авіаційній галузі прискорить зростання світового ринку авіаперевезень. Це пов'язано зі зростаючою економікою, яка зміщується в бік електронної комерції, від споживача до бізнесу, від споживача до споживача і від бізнесу до бізнесу в онлайн-магазинах, перетворюючись на сучасного постачальника послуг і передбачаючи очікування споживачів.

З появою автоматизації почалися інновації в авіаційному транспорті. Очікується, що все більше впровадження автоматизованих методів буде рушійною силою світового ринку авіаперевезень у майбутньому. Це пов'язано з тим, що технології постійно розвиваються в кожній галузі по всьому світу. Наприклад, багато аеропортів світу, такі як Міжнародний аеропорт Піттсбурга, використовують автономних роботів з технологією ультрафіолетового освітлення для прибирання, а також автоматизованих роботів для вимірювання температури тіла на виходах, щоб зменшити ризик зараження COVID-19 [11, с. 19].

Основними факторами, які можуть перешкоджати зростанню світового авіаційного ринку, є зростання цін на паливо та високі операційні витрати. Витрати на паливо становлять приблизно від 15% до 30% загальних операційних витрат. Однак багато компаній розробили програми для уникнення витрат на паливо, укладаючи контракти, які фіксують витрати на певний період часу, перетворюючи їх на постійні витрати [16, с. 112].

Коли пандемія почалася в Китаї у 2020 році, вона сколихнула весь світ. У міру того, як кількість хворих зростала, це змусило уряди по всьому світу вжити серйозних заходів, таких як закриття кордонів, блокади та запровадження суворих заходів соціального дистанціювання, щоб зупинити катастрофу, що насувається. Ці дії мали величезний вплив на економіку, оскільки промисловці по всьому світу були змушені зупинити виробництво, що призвело до збоїв у ланцюгах поставок і погіршення ситуації в різних галузях промисловості. Як наслідок, світові ринки різко впали. Однак очікується, що в найближчі роки на ринку спостерігатиметься стійке зростання попиту, оскільки торговельна активність неухильно відновлюється, а літаки та аеропорти по всьому світу стають більш сучасними [18].

Повітряний транспорт має значний вплив як на економіку в цілому, так і на інші галузі промисловості та навколишнє середовище. Внесок повітряного транспорту зазвичай виражається через прямий, непрямий та індукований ефекти, а також каталітичні або побічні ефекти [7, с.100].

Прямі ефекти – це зайнятість та економічна активність в галузі повітряного транспорту. та економічну активність в галузі повітряного транспорту, опосередкований виражають зайнятість та економічну активність у ланцюгах поставок галузі повітряного транспорту.

Індуковані ефекти виражають зайнятість і економічну активність, що підтримуються витратами зайнятих у прямому і непрямому секторах. в прямому і непрямому секторах. Побічні ефекти або каталітичні ефекти – це загальноживані терміни для позначення впливу явища, дії або явища, дії або чогось іншого, що впливає або спричиняє інше явище, дію або щось інше.

Додаткові перспективи розглядають вторинні економічні ефекти, що виникають внаслідок впливу попиту та пропозиції на авіатранспортної галузі. Галузь з боку попиту представляє торгівлю і туризм, а з боку пропозиції – інвестиції, пропозицію робочої сили, структуру ринку і затори. інвестиції, пропозицію робочої сили, структуру ринку та перевантаження.

Поряд із вторинними економічними ефектами існують також екологічні та соціальні ефекти/ефекти добробуту споживачів, що є перевагами доступності подорожей [7, с. 101].

Загальний валовий внутрішній продукт авіаційної галузі не доступний через відсутність методологій, які б враховували ширші вторинні ефекти. Однак вплив авіації на економіку, включаючи первинні ефекти та туризм, становив у 2022 році 2,7 трлн дол. США, тобто 3,5 % світового ВВП. Вторинні ефекти представлені лише туристичним сектором і становили 895 млрд. дол. США, що становило приблизно 1,2 % світового ВВП [34].

Значні вторинні економічні ефекти також включають торгівлю, інвестиції та інші сектори, що індукуються авіаційною діяльністю. Очевидно, що існує потреба в

новій, вдосконаленій і дуже глибокої методології, яка б також враховувала інші вторинні ефекти, спричинені авіацією.

Згідно ІКАО, в основі визначення первинних впливів лежить визначення первинних впливів є структура авіаційної діяльності [35]. Ініціативою для цього документу є досконалість міжнародних стандартів, на яких він ґрунтується. Початкове формулювання методології включало визначення декількох сфер інтересів, які спочатку визначалися як:

- 1) повітряний транспорт та його вплив на людський розвиток;
- 2) зайнятість;
- 3) підприємництво;
- 4) державні підприємства;
- 5) аеропорти;
- 6) авіаційна мережа;
- 7) туризм.

Первинні ефекти розглядаються лише для компаній які можуть бути віднесені до галузі цивільної авіації відповідно до ІКАО, а також для компаній, результати діяльності яких можуть бути статистично зібрані та регулярно оцінені.

Вторинні ефекти описуються як споживання працівників первинного сектору первинного сектору та побічні ефекти, які уможливають і сприяють розвитку глобальних систем туризму, торгівлі та сприяють розвитку глобальних систем туризму, торгівлі, капітальних інвестицій, ринку праці, агломерації та інновацій.

Після найгіршого року в історії авіаційної галузі, відновлення перевезень у 2022 році було повільним через обмеження міжнародних перевезень. Однак споживча довіра відновилася після локдауну 2020 року, а накопичені доходи споживачів підтримали відновлення внутрішніх подорожей. За оцінками, глобальний обсяг пасажирських перевезень покращився на 18% у 2022 році, досягнувши 40% від докризового рівня. У 2022 році темпи розгортання вакцинації та урядова політика визначали динаміку міжнародних перевезень, тоді як внутрішні подорожі міжнародних перевезень залишились на високому рівні. Глобальний показник покращився на 51% у 2022 році, досягнувши 61% від докризового рівня [26, с. 35].

Хоча зростання витрат чинитиме тиск на фінансові показники авіакомпаній, реальні витрати на подорожі будуть нижчими за докризові, оскільки авіакомпанії намагатимуться стимулювати попит на ринках, що знову відкриваються.

Повітряний транспорт сьогодні є одним із найважливіших секторів світової економіки, технічний та сервісний доступ до якого є високоефективним інструментом розвитку. Прямий річний економічний ефект від діяльності світового парку цивільних повітряних суден становить 700 млрд. дол. США. Близько 25% компаній у світі залежить від повітряного транспорту, а використання цивільних літаків для 70% бізнесу є основним чинником розширення ринку [28, с. 15].

Постійно зростаючий попит на різні види повітряного транспорту призвів до створення інтегрованої авіатранспортної системи нового покоління, що має достатню гнучкість і економічність.

Суворі стандарти створення авіаційної транспортної системи нового покоління також висувають особливі вимоги до розвитку наземної інфраструктури аеропортів та авіакомпаній. Для зниження тимчасових та фінансових витрат на послуги аеропортів у майбутньому необхідне вирішення наступних завдань:

- 1) створення нових бізнес-моделей для розподілу вікон за графіком для авіакомпанії та управління розкладом;
- 2) запровадження автоматизованих комплексів обробки пасажирських та вантажних потоків;
- 3) створення більш ефективної системи управління рухом на аеродромі та координація часу початку/закінчення злітно-посадкової смуги [23, с.175].

Сучасні авіакомпанії вважаються національними надбаням країни із високим рівнем захисту. Захист такого роду було досягнуто завдяки вимогам держав діяти у рамках двосторонніх угод. Проте, Чиказька конвенція (Конвенція міжнародної цивільної авіації) скоротила вплив урядів держав на діяльність авіакомпаній. В результаті відбувається лібералізація, яка розширює права авіакомпаній та авіаційних підприємств у політичній та економічній сферах. Авіакомпанії максимально скоротили присутність уряду у цивільній авіації. Почали створюватись авіаційні

альянси, які відкрили доступ до нових маршрутів та аеропортів, раніше заборонених у силу укладених двосторонніх договорів держав.

Авіація відіграє важливу роль у майбутньому світової спільноти. Авіація стала рушійною силою глобального бізнесу і є важливим чинником досягнення Цілей сталого розвитку ООН [10, с.85]. Авіаційний сектор швидко розвивається і буде розвиватися. За останніми оцінками, протягом наступних 20 років попит на повітряний транспорт зростатиме в середньому на 3,3% на рік.

Якщо цей шлях зростання буде досягнутий до 2036 року, галузь повітряного транспорту забезпечить світову економіку 15,5 мільйонами прямих робочих місць і 1,5 трлн. дол. ВВП. Якщо врахувати вплив глобального туризму, ці цифри можуть зрости до 97,8 мільйонів робочих місць і 5,7 трлн. дол. ВВП. До середини 2030-х років очікується не менше 200 тисяч рейсів на день по всьому світу [22, с.75].

Загалом у світі, особливо в країнах, що розвиваються, спостерігається стійке інтенсивне зростання експлуатації повітряного транспорту, проте нові технології та матеріали в секторі виробництва авіаційної продукції приносять додаткові проблеми та можливості. За прогнозами Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA), до 2036 р. кількість пасажирів подвоїться і становитиме 7,8 млрд осіб, що зумовить зростання попиту на продукцію галузі.

1.3. Економічні проблеми розвитку міжнародних авіаційних сполучень

Авіація давно лежить в основі економічного успіху багатьох країн світу, з перших днів польоти допомагали налагоджувати міжнародні торгові зв'язки та створювати життєво важливі внутрішні зв'язки, які «зшивають» країну.

Міжнародне регулювання авіаційного сполучення тривалий час базувалось виключно на двосторонніх угодах, що ставило галузь поза угоди Світової організації торгівлі (СОТ) та її головного принципу про режим нації найбільшого сприяння. Додаток до генеральної угоди про торгівлю послугами СОТ містить положення про авіаційний транспорт, але виключно стосовно ремонту та обслуговування літаків,

організації маркетингу та продажу авіаційних послуг, послуг з інформаційного забезпечення та резервування, але право на організацію перевезення та послуги безпосереднього з перевезення не регулюються цим додатком [13, с. 180]. Переговори стосовно багатосторонньої угоди про міжнародну торгівлю послугами тривають, зокрема й стосовно авіаційного транспорту. Однак слід визнати, що саме частина про регулювання авіаційних перевезень залишається тією сферою, де переговори мають найменший прогрес. Спільний нагляд за комерційною діяльністю, механізм владнання суперечок, принципи дотримання конкуренції у розподілі маршрутів та прав на перевезення не знаходять поки підтримки всіх учасників переговорів. Європейський Союз прагне поширити свою модель конкурентного права, але на заваді тому стоїть відсутність бази для багатосторонніх угод, розмаїття регуляторних практик, закріплення у двосторонніх угодах преференції на користь певних перевізників. Тому поки не спостерігається ситуації, коли всі авіаційні перевізники знаходяться в однакових конкурентних умовах. Недискримінаційні умови регулювання ринку, усунення бар'єрів для вільної торгівлі, антидемпінгові заходи та загалом забезпечення справедливих конкурентних умов регулюються виключно двосторонньою угодами або між державами, або групою держав.

У двосторонніх угодах про регулювання авіаційних перевезень прописані принципи взаємності та відкритої та чесної конкуренції. Європейські країни використовують поняття «справедлива конкуренція», яке передбачає заборону державної допомоги та інших некомерційних заходів, які шкодять конкуренції.

Сторони угоди зобов'язуються надати доступ до всієї інформації, яка потрібна для прозорого моніторингу виконання угоди, запроваджують відповідні механізми розслідування випадків порушення угоди, але водночас зберігається можливість кожній країні відкликати права на здійснення перевезень, запровадити певні податки або вдатись до інших заходів, які вважатиме пропорційними відносно регулювання авіаційних перевезень. Таким чином, порівняно з багатосторонніми торгівельними угодами, у сфері авіаційного сполучення захист конкуренції виглядає слабким, а владнання суперечок не має визначеної процедури [12, с.25].

Європейський Союз у 2004 р. розробив положення стосовно захисту від протекціоністських заходів третіх країн, наприклад субвенцій, неконкурентного ціноутворення та дискримінаційних заборон. У випадку виникнення підозри про неконкурентну практику з боку третіх країн, Європейська Комісія уповноважена провести розслідування, та по його результатах вжити відповідних заходів стосовно перевізника, який отримав несправедливу перевагу, найчастіше у вигляді податку. Однак практичне застосування цих заходів стикається зі значними труднощами через непрозорість фінансової документації, що заважає зібрати доказову базу недобросовісних практик ціноутворення або субсидіювання. Європейська Комісія розробляє доповнення до двосторонніх угод про авіаційне сполучення саме у контексті можливості проводити ефективно розслідування випадків недобросовісної конкуренції та вживати більш суворі заходи, навіть обмеження доступу до авіаційного простору [31].

Неефективність поточної системи регулювання конкуренції на ринку авіаційних перевезень продемонстрована через швидкий розвиток перевізників з країн Перської затоки. За 2012-2015 рр. Європейська комісія проводила переговори із Радою зі співробітництва арабських країн Перської затоки стосовно дотримання умов фінансової прозорості та добросовісної конкуренції, однак прогрес у переговорах був незначний [21, с. 50].

Значні фінансові інвестиції з боку держави ставлять авіакомпанії з країн Перської затоки у привілейоване становище порівняно з європейськими компаніями, стосовно яких застосовано суворі обмеження з державного фінансування. Однак європейські країни зацікавлені саме у розвитку сполучення через країни Перської затоки, а не його обмеження, але на умовах рівної конкуренції. Тому міністерства транспорту Франції й Німеччині звернулись з пропозицією заморозити виділення нових маршрутів для цих країн та уповноважити Європейську Комісію підготувати глобальну багатосторонню угоду про умови добросовісної конкуренції.

У країнах Перської затоки держава або суверенні фонди зберігають повний контроль над цілими галузями економіки та проводять політику диверсифікації своїх національних економік за рахунок розвитку галузей наприклад у сфері туризму аби

зменшити залежність від експорту нафтопродуктів. Особливий режим державного регулювання та фінансування, що діє у цих країнах, сприймається перевізниками з інших країн як практика недобросовісної конкуренції.

Спільне дослідження американських авіакомпаній стосовно цього питання виявило, що три провідні компанії з країн Перської затоки за 2010-2014 рр. отримали державну допомогу у розмірі 42 млрд. дол. США [21, с.51]. Ця допомога здійснювалась у численних формах, таких як беззаставні та безпроцентні позики, авансові платежі, погашення боргових зобов'язань, надання державних гарантій, рекапіталізація компаній, безоплатні гранти та незворотні грошові перекази, податкові пільги та продаж пального за демпінговою ціною або компенсація цих витрат. Зі свого боку компанія Ethihad оцінила розмір допомоги держави трьом провідним перевізниками США в розмірі 70 млрд. дол. США [8, с.36]. Ця сума складає половину суми, що була виплачена по застосуванню закону про банкрутство в США, яка запроваджує захист від кредиторів та запускає механізм реорганізації боргів. Отже, дискусія про масштаб, інструменти та напрями втручання держави у розвиток авіаційної галузі залишається відкритою. Поки не існує гармонізації у режимах державного регулювання та участі в авіаційній галузі між різними країнами, авіакомпанії стикаються з різними вимогами та обмеженнями стосовно своєї діяльності, що може бути розцінене як недобросовісна конкуренція. Тому шлях переговорів залишається єдиною можливістю узгодити кроки із лібералізації авіаційної галузі, що почалась ще у 1980-х рр. [56]. Вагомим кроком стало формування у 2006 р. єдиного повітряного простору Європейського Союзу та укладання комплексних багатосторонніх угод про авіаційне сполучення із США та Канадою. Окрім країн Перської затоки, Європейська комісія веде переговори з Асоціацією країн Південно-Східної Азії (АСЕАН) та Туреччиною.

Надзвичайне агресивне входження повітряних перевізників з країн Перської на світовий ринок знову порушило питання про залучення авіаційної галузі до компетенції Світової організації торгівлі аби отримати багатосторонню угоду про вирішення спорів. Певну роль у вирішенні спорів відіграє ІКАО – Міжнародна організація цивільної авіації. Однак країни учасники не домовились стосовно

фундаментальних принципів державної політики у сфері авіаційної галузі, тому організація може лише наголошувати на важливості дотримання принципів справедливої конкуренції, надає відповідні рекомендації та заохочує діалог між країнами з питань розробки політики стосовно авіаційної галузі.

Поглиблення глобалізації та лібералізація галузі надали потужний поштовх розвитку авіації у кількісному та якісному вираженні. Збільшується кількість маршрутів, зростає кількість пасажирів, яка до початку пандемії перевищувала 4,5 млрд. пасажирів на рік. Особливо швидким був розвиток галузі в азійському регіоні, але зростали також потоки в Європі, США та інших частинах світу. Реалізувались масштабні програми з розширення ключових аеропортів. Змінювалась традиційна ієрархія суб'єктів, що складають авіаційну галузь. У результаті посилюється глобальна конкуренція, але водночас майже відсутня узгоджена міжнародна політика з регулювання авіаційної галузі [56].

Держави намагаються підсилити конкурентоздатність національних представників авіаційної галузі, але ринок вже багато років працює за умов лібералізації, що поширюється на все більші аспекти повітряних перевезень [57, с. 66]. Європейська Комісія просуває нову стратегію розвитку авіації задля підсилення конкурентоспроможності компанії країн ЄС на глобальному ринку. Подібна політика потребує ретельного та ґрунтовного аналізу факторів конкурентоспроможності в авіаційній галузі.

До початку пандемії зростання пасажирського потоку відбувалось темпами 5 % на рік, тобто подвоєння обсягу перевезень відбувалось кожні 15 років. Це зростання було нерівномірним, бо найвищі темпи демонстрував регіон Азії та Близького Сходу. Враховуючи сталі та високі темпи розвитку авіаційної галузі та її вагомий вплив на всю національну економіку, збереження та зростання міжнародної конкурентоспроможності авіаційної галузі загалом, а не тільки безпосередньо авіаційних перевізників. У більшості країн існують потужні авіалінії, що є нащадками колишніх національних перевізників. Наприклад, у Франції AirFrance забезпечує 40 % всього обсягу пасажирського потоку та 90 % від потоку, що припадає на французьких

перевізників на польоти за кордон. У структурах компанії працює близько 50 000 співробітників загальної чисельності 70 000 працівників, що працевлаштовані у компаніях з авіаперевезення [20, с. 7].

Однак, не зважаючи на домінуючу роль національного перевізника, неможливо не вказати, що іноземні авіаперевізники також створюють тисячі робочих місць.

Розвиток аеропортів неможливий у більшості країн без співпраці із потужним національним перевізником, але ця умова на сьогодні не є абсолютно достатньою. Аеропорти мають дбати про залучення іноземних перевізників та організації тривалого співробітництва. Авіакомпанії шукають можливості для розміщення бази для своїх літаків, й все частіше в глобалізованому світі аеропорт базування не обов'язково знаходиться у країні прапора авіаційного перевізника.

Підтримка повітряної галузі не обов'язково полягає у фінансуванні її розвитку за рахунок державних бюджетних коштів. Ефективне регулювання, дотримання балансу економічних інтересів, стимулювання інвестицій та заохочення ефективних стратегій стає пріоритетними інструментами галузевої політики держави стосовно авіації [22, с. 75]. Вартість навігаційних послуг, аеропортовські збори, регулювання часових слотів в аеропортах – є ключовими областями вдосконалення такої політики. Забезпечення ефективного функціонування конкурентного механізму на ринку послуг повітряного перевезення, відсутність дискримінаційного регулювання, прозорий розподіл використання повітряного простору, фокусування на споживчій вартості та зокрема на дотриманні прав пасажирів, акцент на сталому розвитку з урахуванням впливу галузі на довкілля, консолідація внеску авіаційної галузі у розвиток економічних та соціальних мереж на національному, регіональному та місцевому рівнях, забезпечення технічної досконалості та безпечності подорожей – усі ці напрями складають державну політику з підтримання та розвитку авіаційної галузі.

Висновки до розділу 1

Протягом десятиліть повітряний транспорт переважно пропонувався як державна послуга, з детальними двосторонніми угодами про повітряне сполучення та встановленими тарифами, які розраховувалися для покриття витрат.

Авіація має прямі наслідки для інших секторів, включаючи торгівлю, туризм і охорону здоров'я, і отже, впливає на міжнародні системи управління і перетинається з ними, в тому числі у сфері торгівлі, захисту навколишнього середовища, безпеки, охорони здоров'я та праці.

Розвиток світової економіки, посилення глобалізації, інтерналізація виробничих відносин обумовили зростання значення повітряного транспорту у структурі транспортного сполучення на глобальному, але також й на національному та регіональному рівнях.

Задля ефективного функціонування цього виду транспорту потрібно насамперед два види інфраструктурної підтримки, а саме аеропорт та його послуги та авіанавігаційний супровід та дозвіл на користування повітряним простором. Забезпечення конкурентної переваги авіаційного транспорту починається із відповідного інфраструктурного забезпечення. Це стосується як окремої авіакомпанії, так й галузі загалом. Галузевий розвиток тісно пов'язаний з економічним розвитком певних територій, й країни загалом.

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ ЕКОНОМІЧНИХ ПРОБЛЕМ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНИХ АВІАЦІЙНИХ СПОЛУЧЕНЬ УКРАЇНИ В ВОЄННИЙ ПЕРІОД

2.1. Аналіз міжнародних авіаційних сполучень України у довоєнний період

На сьогоднішній день, значення авіаційного транспорту в світовій економіці постійно зростає, чому сприяє як технологічний розвиток і новітні розробки в авіаційній галузі, так і глобалізація і все тісніші ділові та культурні зв'язки між різними країнами світу. Розвинена авіаційна галузь сприяє підвищенню інвестиційної привабливості країни і розширенню можливостей для діяльності на її території міжнародних компаній.

Авіакомпанії, оператори аеропортів, підприємства на території аеропортів (ресторани та роздрібна торгівля), виробники літаків та постачальники аеронавігаційних послуг забезпечують роботою 24000 осіб в Україні. Крім того, сектор підтримує ще 31000 робочих місць через закупівлю товарів і послуг у місцевих постачальників. За оцінками, сектор підтримує ще 52000 робочих місць через виплату заробітної плати працівникам, яка згодом використовується, частково або повністю, для споживання товарів і послуг. Іноземні туристи, які прибувають в Україну повітряним транспортом, витрачаючи гроші в місцевій економіці, підтримують ще 38000 робочих місць. Загалом, 146000 робочих місць були підтримані повітряним транспортом та відвідувачами, які прибувають завдяки йому [29].

Авіаційна галузь України, включно з авіакомпаніями та їхніми ланцюгами постачання, забезпечує приблизно 1,1 млрд дол. США ВВП України [36].

Витрати іноземних туристів становлять 300 мільйонів доларів США від ВВП країни, що в сумі становить 1,4 млрд. дол. США. Загалом, 1,1% ВВП країни підтримується за рахунок внесків сектору повітряного транспорту та іноземних туристів, які прибувають повітряним транспортом [38].

Найважливіші вигоди від повітряного транспорту отримують пасажирів та вантажовідправники, а також побічні ефекти для їхнього бізнесу. Цінність для пасажирів, вантажовідправників та економіки можна побачити у вартості витрат та експорту іноземних відвідувачів (але зауважте, що ці цифри включають всі види транспорту). Ключовим економічним потоком, стимульованим хорошим повітряним сполученням, є прямі іноземні інвестиції, які створюють виробничі активи і генерують довгострокові потоки ВВП.

Наразі укладено 70 міжурядових угод про регулярне повітряне сполучення, з яких 26 між Україною та країнами-членами Євросоюзу (Додаток А) [29].

2021 рік відзначився як початок відновлення підприємств авіаційної галузі України після значного зниження їх виробничих показників у 2020 році, що стало наслідком негативного впливу пандемії COVID-19 та пов'язаних з нею обмежень (див. Табл. 2.1). Із 15 червня 2020 року уряд України зняв обмеження на міжнародні авіаперельоти у зв'язку із послабленням карантину, який запровадили через пандемію коронавірусу. У МОЗ запровадили «адаптивну самоізоляцію» і оприлюднили список країн із «червоної» та «зеленої» зони.

У 2021 році, 28 авіакомпаній з України проводили пасажирські та вантажні перевезення, і загалом було виконано 74 тисячі комерційних рейсів. Це значний приріст у порівнянні з 2020 роком, коли було виконано 45,3 тисячі рейсів [29].

Протягом 2021 року, знімання або пом'якшення протиепідемічних обмежень в багатьох країнах, а також успіх процесу вакцинації, призвели до поступового зростання попиту на повітряний транспорт, особливо в активний туристичний сезон. Це сприяло поліпшенню ситуації на ринку авіаперевезень. За статистичними даними за 2021 рік, вітчизняними авіакомпаніями було перевезено 9348,1 тисяч пасажирів, що майже на 95 % перевищує показник попереднього 2020 року і становить 68,2 % від обсягів до пандемійного 2019 року [29].

Діяльність авіакомпаній України за підсумкам 2021 року

	Всього			у т. ч. міжнародні		
	2020р.	2021р.	%21/20	2020р.	2021р.	%21/20
Перевезено пасажирів, тис.чол.	4797,5	9348,1	194,9	4287,7	8622,3	201,1
в т.ч. на регулярних лініях, тис.чол.	1788,1	3322,7	185,8	1284,6	2608,9	203,1
Виконані пасажиро-кілометри, млрд.пас.км	10,1	18,7	185,1	9,8	18,4	187,8
в т.ч. на регулярних лініях, млрд.пас.км	3,1	5,6	180,6	2,9	5,2	179,3
Перевезено вантажів та пошти, тис.тонн	88,3	81,8	92,6	88,0	81,8	93,0
в т.ч. на регулярних лініях, тис.тонн	5,7	8,9	156,1	5,6	8,9	158,9
Виконані тонно-кілометри (вантажі+пошта), млн.ткм	316,2	346,3	109,5	316,1	346,2	109,5
в т.ч. на регулярних рейсах, млн.ткм	18,4	39,9	216,8	18,4	39,9	216,8
Виконано комерційних рейсів, тисяч	45,3	74,0	163,4	35,3	59,9	169,7
в т.ч. регулярних, тисяч	20,4	34,4	168,6	11,8	21,9	185,6
Відправлено та прибуло ПС, тис.од.	94,0	152,4	162,1	69,0	117,6	170,4
в т.ч. на регулярних рейсах, тис.од.	58,6	96,2	164,2	41,7	71,7	171,9
Пасажиропотоки, тис.чол.	8664,5	16221,0	187,2	7628,9	14753,8	193,4
в т.ч. на регулярних рейсах, тис.чол.	5643,5	10172,7	180,3	4627,2	8738,3	188,8
Поштовантажопотоки, тис.тонн	52,2	63,2	121,1	51,5	62,5	121,4
в т.ч. на регулярних рейсах, тис.тонн	40,8	52,5	128,7	40,4	51,9	128,5

Джерело: Державна авіаційна служба України: <https://avia.gov.ua>

Протягом 2021 року пасажирські перевезення здійснювали 16 українських авіакомпаній, причому чотири провідні авіакомпанії – «Міжнародні авіалінії України», «Скайап», «Азур Ейр Україна» та «Роза вітрів» – забезпечили майже 93 % загального обсягу перевезень у галузі. Варто також відзначити, що авіакомпанія «Біз Ейрлайн» зайняла п'яту позицію за обсягами пасажирських перевезень, почавши виконувати польоти у березні звітнього року.

Відповідно до затвердженого розкладу руху регулярні польоти до 42 країн світу здійснювали 9 вітчизняних авіаперевізників (у тому числі нова авіакомпанія «Біз Ейрлайн»). Кількість пасажирів, які скористались послугами українських

авіакомпаній упродовж 2021 року зросла порівняно з попереднім роком вдвічі та досягла 2608,9 тис. чол. При цьому процент пасажирського завантаження міжнародних регулярних рейсів українських авіакомпаній збільшився на 6,2 відсоткових пункти та склав 75,2% [29].

В той же час до аеропортів України виконували регулярні польоти 29 іноземних авіакомпаній з 34 країн світу, у тому числі чотири нові (авіаперевізник Республіки Кіпр Cyprus Airways, перевізник Королівства Саудівська Аравія Flynas, перевізник Федеративної Республіки Німеччина Eurowings та британська авіакомпанія Ryanair UK). Обсяги перевезень іноземних авіакомпаній у міжнародному регулярному сполученні зросли на 83,4 % та становили 6096,8 тис. пасажирів, що складає 70 % від загальних обсягів регулярних пасажирських перевезень між Україною та країнами світу [29].

Попри нестабільну ситуацію на ринку та чимало обмежень, українськими авіаперевізниками впродовж року розпочато виконання міжнародних регулярних пасажирських рейсів за 23 новими маршрутами, іноземними авіаперевізниками – за 28 новими маршрутами.

На відміну від міжнародних регулярних перевезень, які поки що лише частково відновилися (36,6% від обсягів 2019 року), сектор міжнародних нерегулярних перевезень українських авіакомпаній повністю відновився та продемонстрував високі темпи зростання. Так, за результатами 2021 року, 13 авіакомпаніями на міжнародних нерегулярних рейсах було перевезено 6013,4 тисяч пасажирів, що вдвічі більше, ніж у попередньому році, і на 10,9% перевищує показник до пандемійного 2019 року. При цьому майже 94% таких перевезень припадає на чотири провідні авіакомпанії, які були згадані раніше [29].

Регулярні пасажирські перевезення в межах України були здійснювані шістьма авіакомпаніями: «Роза вітрів», «Міжнародні авіалінії України», «Мотор-Січ», «Скайап», «Біз Ейрлайн» та «Ейр Оушен Ейрлайнс». Ці компанії забезпечували повітряне сполучення між 12 містами України. Протягом 2021 року, через регулярні внутрішні рейси, було перевезено 713,8 тисяч пасажирів, що на 41,8% більше, ніж у попередньому році. Крім того, середній коефіцієнт заповненості пасажирських місць

на внутрішніх регулярних рейсах українських авіакомпаній збільшився на 8,1 відсоткових пунктів і склав 70,7% [29].

У січні 2022 року обсяги пасажирських перевезень українських авіакомпаній зросли на 79,6% в порівнянні з аналогічним періодом попереднього року і склали 515,5 тисяч осіб, зокрема міжнародні перевезення зросли на 81% і становили 458,6 тисяч осіб.

Пасажиropотік через аерoпорти України збільшився на 135,3% і досяг 1225,8 тисяч осіб, включаючи міжнародні перевезення, які зросли на 143,8% і становили 1102,9 тисяч осіб.

Протягом січня 2022 року українські авіакомпанії здійснили 4,7 тисячі комерційних рейсів, що означає зростання на 51,6% в порівнянні з аналогічним періодом минулого року. З них 3,6 тисячі рейсів були міжнародними, що свідчить про зростання на 56,5% [40].

Україна отримала оцінку 5,1 із 10 за зручність для пасажирів, що вище середнього європейського показника (4). За Індексом конкурентоспроможності у сфері подорожей та туризму Всесвітнього економічного форуму Україна посідає 39 місце зі 140 країн за рівнем візової відкритості (у всіх цих показниках, чим вище показник, тим краще) [61].

Україна за Індексом спрощення повітряних перевезень (ATFI) через свою територію посідала за підсумками 2021 року 81 місце зі 124 країн та 83 місце зі 135 країн за Індексом сприяння електронним вантажним перевезенням (eFreight дружелюбності (EFFI) у світовому масштабі [61].

У Додатку Б наведено рейтинг країн на основі Індексу міжнародного сполучення (IATA's Global Air Connectivity Index) 2022 року[55]. Україна посідає в ньому, на жаль, 94 місце, продемонструвавши найбільші негативні зміни у цьому індексі, погіршивши свої позиції за останні 3 роки на 82% та втративши 49 позицій в рейтингу IATA.

2.2. Вплив воєнного періоду на міжнародні авіаційні сполучення у світі та в Україні

2020 та 2021 роки були періодом великих труднощів для внутрішньої та міжнародної авіації та туризму в Україні через пандемію. Авіаційна галузь поклала свої надії на 2022 рік, сподіваючись, що пандемія стане ендемічною в багатьох країнах світу. Але в лютому 2022 року Росія розпочала війну проти України. Незважаючи на те, що COVID став однією з найбільших гуманітарних катастроф у історії та суттєво вплинув на світову економіку, війна також призвела до зрушень у економіках поза російсько-українськими територіями і сильно вплинула на багато секторів, зокрема на туризм і подорожі.

Закриття російського повітряного простору для авіакомпаній з США, Канади та країн Європи призвело до збільшення тривалості рейсів до деяких ключових напрямків у цих регіонах та в Індії. Авіаційна галузь знаходиться на роздоріжжі, готуючись до наслідків війни, оскільки глобальна авіаційна мережа була змінена. Географічно росія завжди відігравала важливу роль у світовій авіації, через свій повітряний простір, який забезпечує життєвоважливі коридори між Азією та Європою. Це було великою перевагою для авіакомпаній у плані економії коштів і палива. Наслідки цього конфлікту викликали негайне занепокоєння стосовно подовження тривалості подорожей, збільшення витрат на паливо та його вплив на вантажні перевезення, оскільки глобальний ланцюжок поставок був серйозно порушений.

Довша тривалість рейсів призводить до збільшених витрат на паливо. Крім того, наслідками стали масштабні скасування рейсів і збільшення використання довших альтернативних маршрутів. Однак, з іншого боку, важливим позитивним кроком було останнє рішення уряду Казахстану про потроєння використання їх великого повітряного простору для альтернативних маршрутів польотів.

Оскільки російський повітряний простір залишається закритим для авіакомпаній з майже 40 країн, рейси змінюються або скасовуються у великих масштабах, особливо в Європі. Величезний масив території росії означає великі

об'їзні шляхи для багатьох авіакомпаній, які обслуговують пункти призначення, що вимагають польотів над російським повітряним простором. Згідно з нещодавнім дослідженням міжнародної організації авіакомпаній, Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA), Європа-Азія та Азія-Північна Америка найбільше постраждали від ринків або маршрутів. Рейси, які постраждали, особливо стосувалися між США та Північно-Східною Азією, Північною Європою та більшою частиною Азії.

У зв'язку з продовжуваним закриттям російського повітряного простору для авіакомпаній з понад 40 країн, великі масштаби рейсів зазнають змін або скасовуються, особливо в Європі. Великий розмір території росії означає, що багато авіакомпаній, що обслуговують пункти призначення, що потребують перельоту над російським повітряним простором, змушені брати обхідні маршрути. Згідно з останнім дослідженням Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA), яке вивчало вплив, найбільше постраждали ринки і маршрути між Європою та Азією, а також між Північною Америкою та Північно-Східною Азією. Особливо суттєві зміни стосуються рейсів між США та Північно-Східною Азією, Північною Європою та більшістю регіонів Азії.

Після початку конфлікту, попит на авіаперельоти до Європи на деяких маршрутах зменшився через збільшену невизначеність. Продажі квитків на поїздки зі США до Європи становили 73% від рівня 2019 року з 15 по 20 лютого 2022 року, а в перший тиждень березня впали до 65% від значень 2019 року. Однак, згідно з дослідженням IATA, відбулося швидке відновлення до рівня приблизно 74% з 12 по 15 березня 2022 року, що свідчить про обмежену тривогу мандрівників і певне відновлення їх впевненості. Загалом було зазначено, що погіршення було більш виразним, а відновлення менш сильним щодо подорожей до Східної Європи [34].

Закриття повітряного простору мало прямий вплив на тривалість подорожі, роблячи шлях між США та європейськими країнами, а також до та з Південної Азії приблизно на 90-180 хвилин тривалішим, ніж раніше. Авіакомпанія-гігант «Аерофлот» заявила про припинення всіх своїх міжнародних рейсів, за винятком тих, що прямують до Білорусі. Друга за розміром російська авіакомпанія S7 також

призупинила свої міжнародні рейси. Багатьом авіакомпаніям, що не є російськими, доводиться відхилитися від російського повітряного простору, а деякі європейські компанії зовсім скасували свої рейси до Азії. Наприклад, фінська авіакомпанія «Finnair» спочатку скасувала свої рейси до Японії, Китаю та Південної Кореї, але потім відновила рейси до Сеула, Токіо та Шанхаю, обійшовши повітряний простір Росії. Довші маршрути та відхилення рейсів стали необхідними змінами у роботі авіакомпаній [19].

Війна в Україні також спричинила різке зростання цін на нафту, які тимчасово перевищили рівень в 130 дол. США за барель. Це підвищення вартості палива створило додатковий тиск на авіаційну галузь, яка тільки поступово відновлюється після місяців обмежень, пов'язаних з пандемією. Багато рейсів із США до Південно-Східної Азії пролягають через територію Індії, що призводить до додаткових обхідних маршрутів між Європою та Східною Азією, збільшуючи час пересадок і підкреслюючи геополітичну роль Індії в найближчі роки.

Зростання цін на авіаквитки має свої причини, такі як скасування рейсів, використання довших маршрутів, подорожчання палива та загальне зростання інфляції. Ціни на російські рейси різко збільшилися після введення санкцій. Це призвело до високих цін на авіаквитки для росіян, які планують поїздку в Європу, що ускладнює доступність для них (див. Рис. 2.1). Крім того, це негативно впливає на популярні туристичні напрямки серед російських туристів. Паралельно з цим, через санкції ЄС, кілька орендованих російських літаків було відкликано або конфісковано, оскільки російська індустрія авіаперевезень стала нездатною забезпечувати літаки авіазапчастинами та технологіями. Це має значний вплив на російську авіаційну індустрію в цілому [17, с.163].

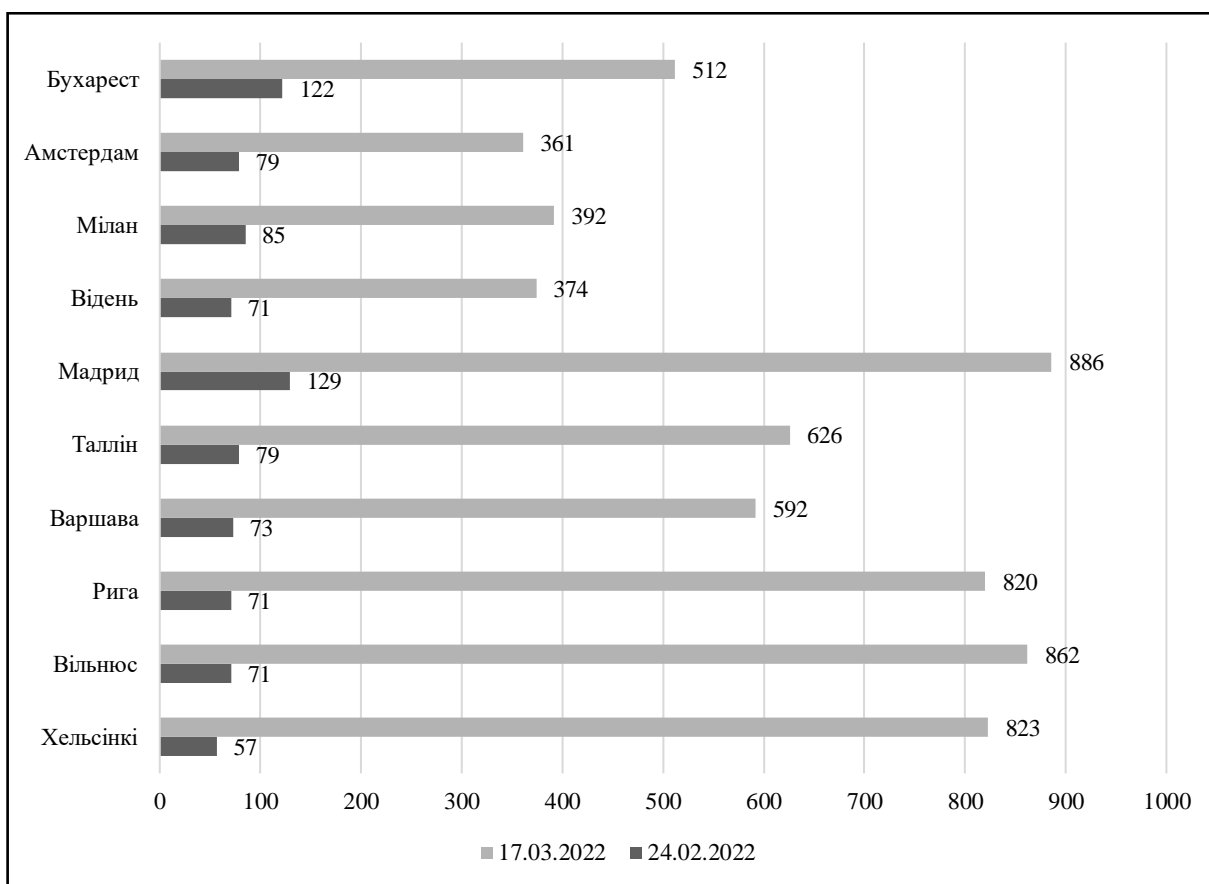


Рис. 2.1. Вартість авіаквитків в один бік з петербурзького аеропорту Пулково, заброньованих на 1 квітня 2022 року (фунтів стерлінгів)

Джерело: IATA: www.iata.org/contentassets/c81222d96c9a4e0bb4ff6ced0126f0bb/annual-review-2023.pdf

Якщо сконцентруватися лише на двох ворогуючих країнах, то Україна відповідає за 3,3% загального авіапасажиropотоку в Європі та 0,8% загального світового трафіку. У той же час, російські внутрішні польоти становлять 5,7% європейського трафіку у 2021 році та 4,5% глобальних доходів від пасажиро-кілометрів (РПК). РПК вимірює попит на авіап перевезення у певному ринку, обчислюючи кількість платних пасажирів на борту літака, помножену на пройдену ним відстань. При цьому до РПК не включаються працівники авіакомпанії, діти і немовлята, які не займають своїх місць, а також пасажирів, які оплачують квитки за милями, заробленими на попередніх рейсах. Хоча відсоток світового трафіку, що прямо пов'язаний з Росією чи Україною, є невеликим, війна та пов'язані з нею санкції мають глобальні наслідки для авіаційної галузі.

Невдовзі після вторгнення в Україну Канада, ЄС, Велика Британія та США оголосили про заборону польотів російських літаків у своєму повітряному просторі, а кілька інших країн наслідували їхній приклад. Росія відповіла взаємною забороною для цих країн.

Станом на 25 березня 2022 року 36 країн, включаючи країни ЄС, Велику Британію та США, закрили свій повітряний простір для російських авіакомпаній. Росія, у свою чергу, заборонила авіакомпаніям більшості з цих країн в'їзд до росії або польоти над нею. Кілька авіакомпаній з країн, на які санкції безпосередньо не вплинули, також тимчасово скоротили польоти до/з росії, наприклад, в Японії та Південній Кореї. У 2021 році міжнародний трафік між росією та рештою світу становив 5,2% світового міжнародного трафіку, але лише 1,3% від загального світового трафіку. Міжнародні авіаперевезення в росію і з росії склали 5,7% від загального європейського трафіку в 2021 році [62], (табл. 2.2):

Таблиця 2.2

Частки трафіку на окремих ринках, на які вплинув конфлікт

% частка пасажиропотоку у 2021 році	Загальний європейський трафік (за винятком внутрішніх перевезень в Росії)	Глобальний трафік
Україна	3,3%	0,8%
Білорусь	0,3%	0,1%
Молдова	0,4%	0,1%
Росія (міжнародні перевезення)	5,7%	1,3%

Джерело: The impact of the conflict between Russia and Ukraine on aviation. [Electronic resource].

– Access: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/the-impact-of-the-conflict-between-russia-and-ukraine-on-aviation/>

Санкції, а також заборона польотів змусили кілька авіакомпаній призупинити або змінити маршрути своїх рейсів. Флагманський російський авіаперевізник «Аерофлот» оголосив про призупинення всіх своїх міжнародних рейсів, окрім тих, що здійснюються до білорусі, тоді як друга за величиною авіакомпанія країни S7 також призупинила свої міжнародні рейси.

Багато неросійських авіакомпаній були змушені вжити заходів, щоб уникнути польотів через російський повітряний простір, а деякі європейські компанії взагалі скасували рейси до Азії. «Finnair» спочатку скасувала рейси до Японії, Китаю і Південної Кореї, але згодом відновила польоти до Сеула, Токіо і Шанхаю, обираючи маршрути, що оминають російський повітряний простір. Рейси до Осаки і Гонконгу були скасовані до кінця 2022 року.

Якщо розглядати окремі країни, то переважна більшість європейських економік не є суттєво вразливими до війни росії та України (рис. 2.2):

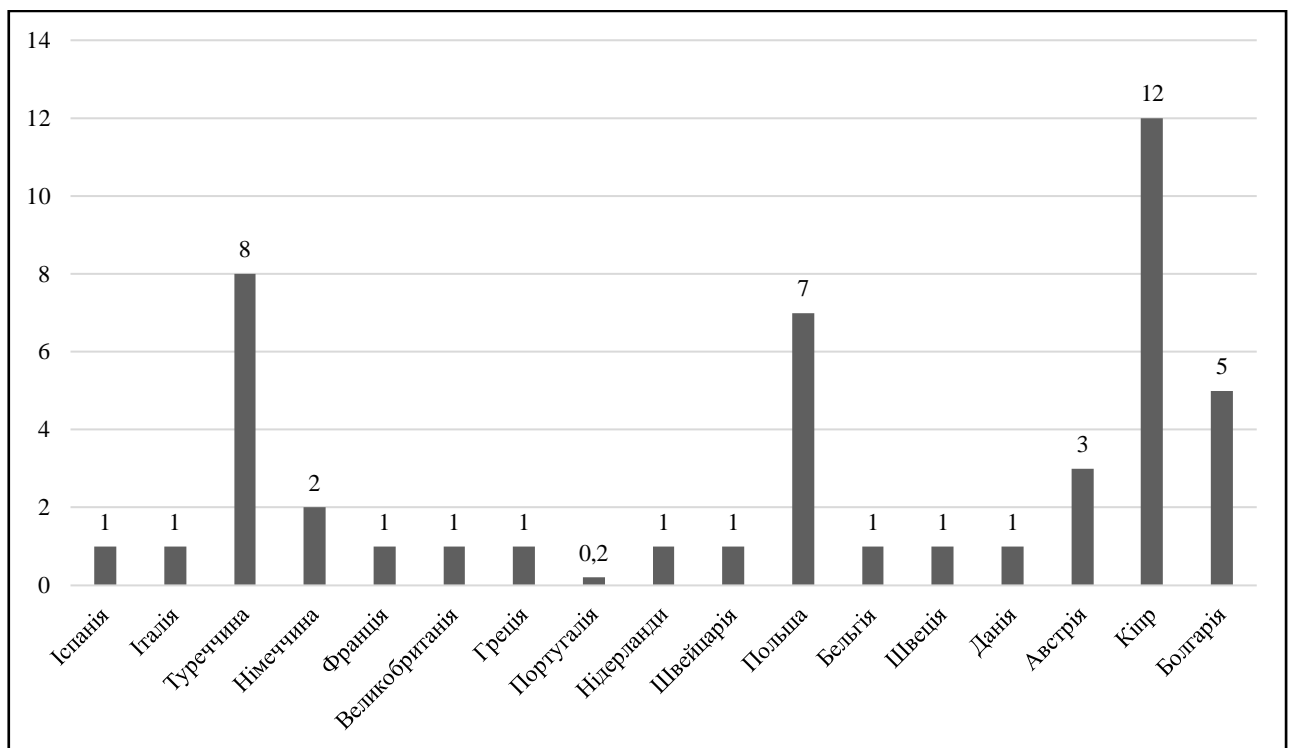


Рис. 2.2. Відкритість європейських ринків для росії та України у 2021 році: кількість пасажирів до/з росії та України, % від загального пасажиропотоку країни.

Примітка. Побудовано автором за даними IATA.

Кіпр, Туреччина, Польща та Болгарія мали найбільшу частку від загальної кількості пасажирів з цих двох країн у 2021 році (від 5% до 12%). Оскільки Туреччина залишається відкритою для росії, вона може фактично отримати вигоду від своєї популярності серед російських відпочивальників, оскільки можливості подорожувати до інших теплих країн будуть обмежені.

Російський внутрішній ринок пасажирських і вантажних авіаперевезень зазнає впливу санкцій щодо лізингу літаків, запасних частин, технічне обслуговування та підготовку кадрів. Наразі авіакомпанії продовжують виконувати регулярні рейси за межами повітряного простору, закритого для польотів з Україною. України, який був закритий. За оцінками галузевих експертів, масштаби перебоїв, ймовірно, стануть більш очевидними протягом двох місяців від початку війни [17, с. 165].

Кілька країн, які сильно залежать від росії та України у своїх пасажирських авіаперевезеннях, переважно ті, що які є сусідами росії та України, і які на даному етапі не запровадили заборону на польоти з росією. Таджикистан і Киргизстан є найбільш вразливими, на них припадає відповідно 86% і 73% від загальної кількості пасажирів (див. Рис. 2.3) [34].

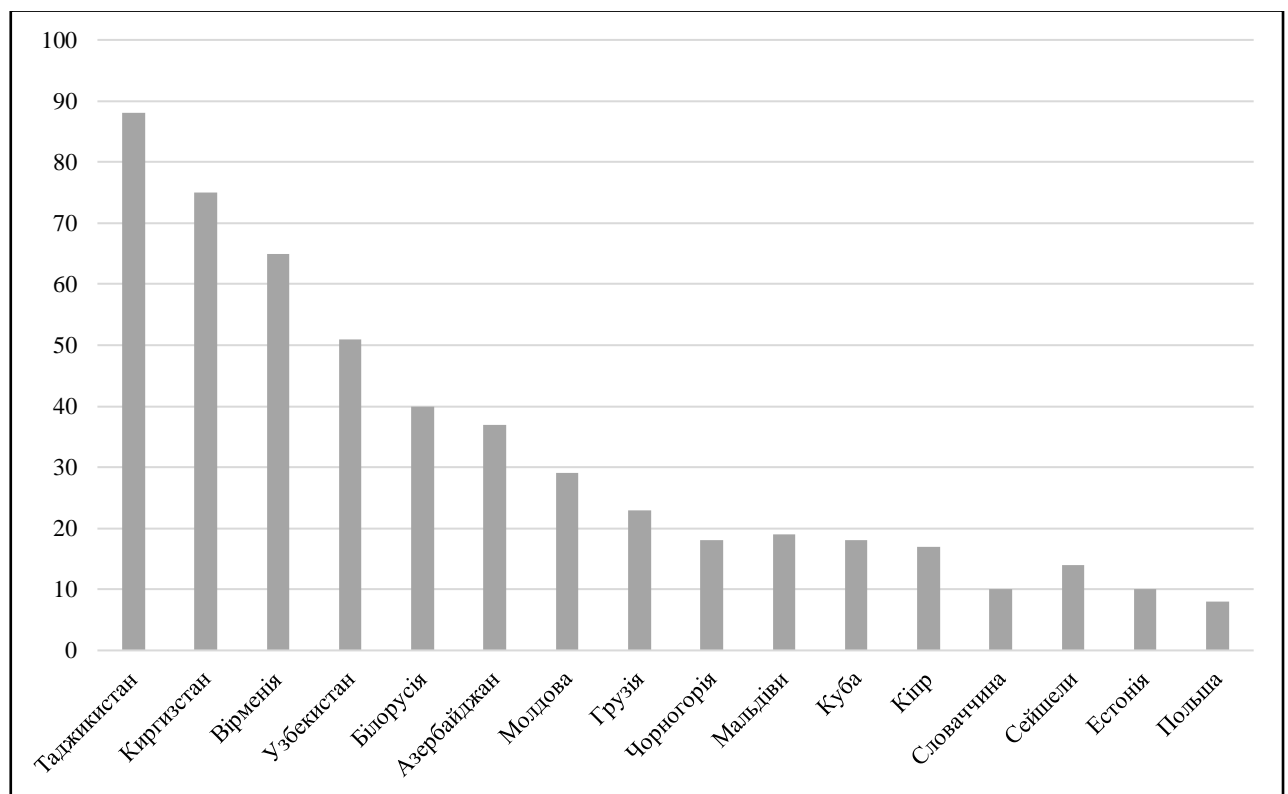


Рис. 2.3. Країни з високою часткою трафіку до та з Росії та України у 2021 році, частка від загального трафіку країни, (%).

Примітка. Побудовано автором за даними IATA.

Вплив війни на авіап перевезення до, з та всередині росії вже помітний у продажах авіаквитків. Міжнародні бронювання різко впали 24 лютого 2022 року. Ситуація продовжувала погіршуватися протягом наступних днів, а кількість повернень близька до кількості нових проданих квитків, згідно з останніми даними (14 березня 2023 року). Продажі квитків на внутрішні рейси часто значно перевищували докризовий рівень 2019 року, оскільки росіяни замінили міжнародні поїздки на внутрішні. росіяни замінили міжнародні поїздки на внутрішні, а також на тлі зусиль уряду, спрямованих на заохочення внутрішніх подорожей. Однак після початку військового конфлікту продажі квитків на внутрішні рейси впали на 40% нижче рівня 2019 року, хоча з тих пір вони дещо відновилися.

Кілька країн зазнали навіть більшого впливу, ніж росія. Повне закриття повітряного простору України та Молдови призвело до того, що кількість відшкодувань за раніше заброньовані подорожі перевищила кількість нових продажів квитків. Інші країни, які зіткнулися з впливом – це країни, які сильно залежать від транспортного сполучення з росією, такі як Таджикистан і Вірменія (див. Рис. 2.4).

Лише за тиждень від початку війни (11 березня 2022 року), інфляція в росії сягнула 12,5% у річному вимірі, збільшившись з 9% за тиждень, і стала найвищою приблизно за сім років. Ймовірно, вона зростатиме й надалі внаслідок санкцій та знецінення рубля. Російський центральний банк підвищив ключову процентну ставку до 20% 28 лютого 2022 року, але цей крок не зміг запобігти падінню обмінного курсу долара до рубля.

Станом на 22 березня 2022 року він становив близько 105 рублів за долар США порівняно з 77 рублів за долар США у січні 2022 року. Таким чином, російські споживачі втратили як внутрішню, так і міжнародну купівельну спроможність, що негативно вплинуло на витрати на авіап перевезення.

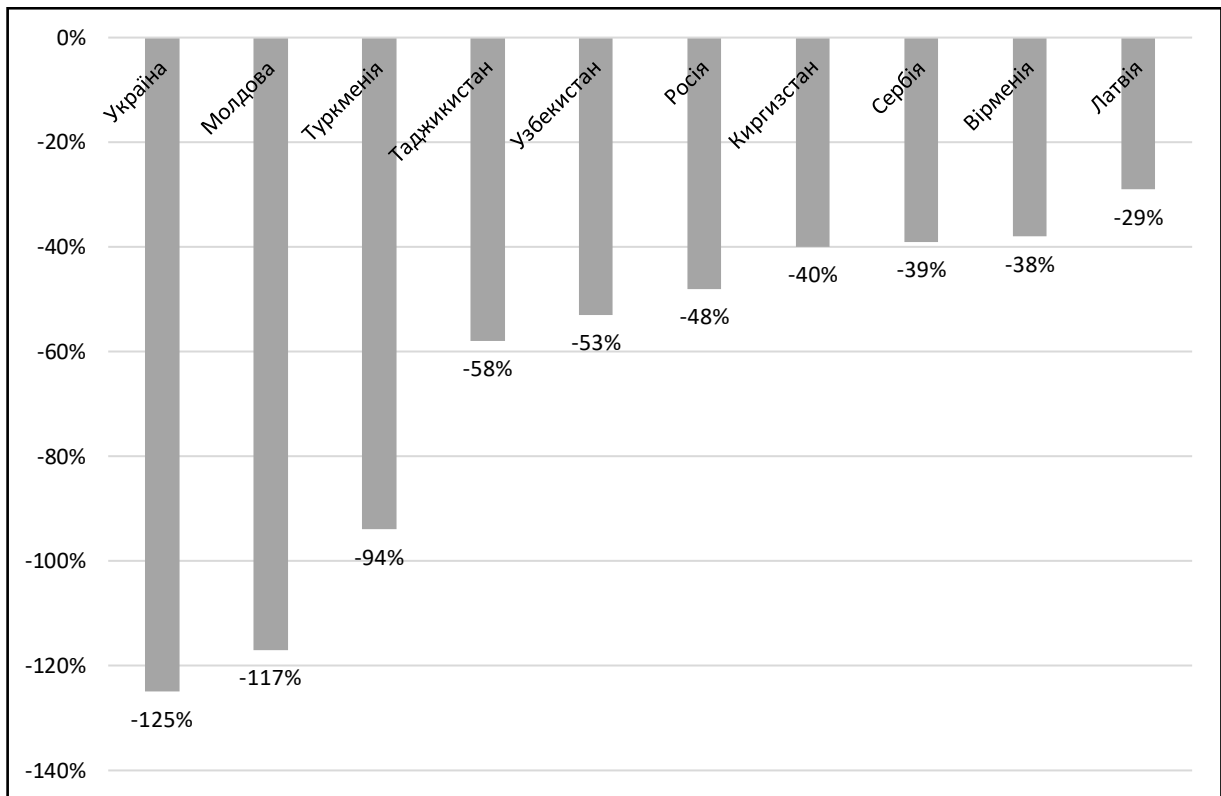


Рис. 2.4. Десять країн, що відчували найбільший вплив війни на попит на авіаперевезення: різниця у % чистих бронювань авіаквитків, здійснених у період з 24 лютого по 15 березня проти 4 лютого - 23 лютого 2022 року, для подорожей у будь-який час по всьому світу, (%).

Примітка. Побудовано автором за даними IATA.

Оскільки російський повітряний простір закритий для перевізників з майже 40 країн, рейси довелося перенаправляти або скасовувати. Найбільше постраждали ринки Європа-Азія та Азія-Північна Америка. Сюди входять рейси між США та Північно-Східною Азією, а також між Північною Європою та більшою частиною Азії. У 2021 році кількість рейсів між Азією-Північною Америкою та Азією-Європою становила Північна Америка і Азія-Європа становили 3,0% і 4,5% від світового обсягу міжнародних RPK відповідно, що нижче за їхні частки до пандемії [34], (див. Рис. 2.5).

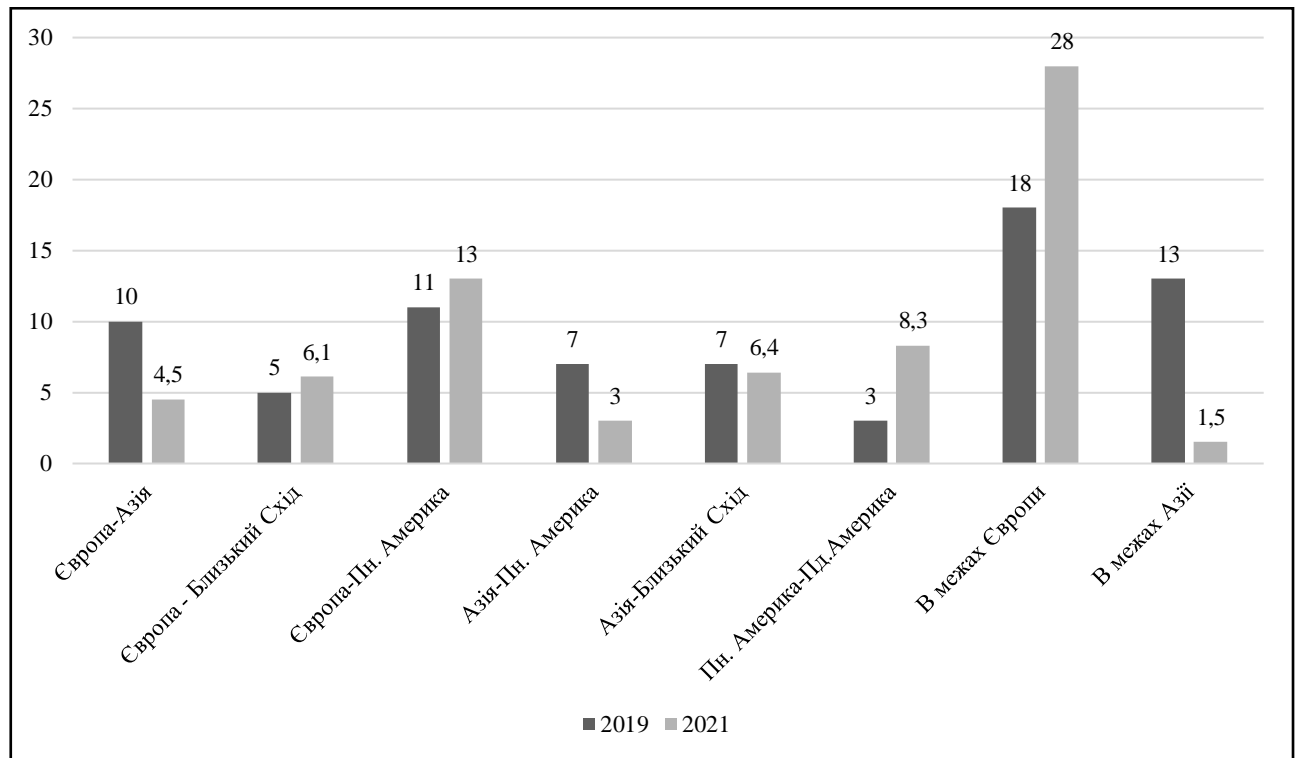


Рис. 2.5. Ключові міжнародні ринки, що найбільше постраждали від російсько-української війни та від пандемії COVID-19, частка від загального обсягу міжнародних RPK у 2019 та 2021 роках, (%).

Примітка. Побудовано автором за даними IATA Monthly Statistics.

Продажі міжнародних квитків на сукупних ринках поки що тримаються відносно непогано. У глобальному масштабі продажі міжнародних квитків на майбутні подорожі продажу міжнародних квитків на майбутні подорожі впали з приблизно 55% від рівня 2019 року за кілька днів до ескалації конфлікту 24 лютого до 50% у березні. лютого до 50% на початку березня 2022 року. При цьому бронювання, зроблені в середині березня, вже перевищують ті, що були зроблені до конфлікту, і становили майже таку саму величину, як до початку конфлікту - близько 57% від показників 2019 року. Навіть на маршрутах, які зазнають впливу довшого часу польоту та вищих витрат після закриття російського повітряного простору спостерігається стійкий попит на бронювання. Кількість бронювань на рейси між Азією та Європою впали лише на початку березня 2022 року, тоді як маршрут Північна Америка-Азія поки що не зазнав жодного видимого впливу взагалі.

Навіть більш вразливий ринок Північно-Східної Азії та Європи не погіршився після конфлікту, хоча частково це було пов'язано із суворими обмеженнями на поїздки до країн Північно-Східної Азії (в середині березня 2022 року кількість бронювань становила лише 12% від рівня 2019 року). Загалом, відновлення після COVID-19 на тлі послаблення обмежень на подорожі та високої готовності подорожувати все ще триває.

Після початку повномасштабного вторгнення росії в Україну попит на авіап перевезення до Європи на деяких маршрутах ненадовго впав через підвищену невизначеності. Так, продажі квитків на рейси зі США до Європи були на рівні 73% від рівня 2019 року протягом 15-20 лютого, а потім впали до 65% від рівня 2019 року лютого і впали до 65% від показників 2019 року в перший тиждень березня. За цим послідувало швидке відновлення до близько 74% 12-15 березня, що свідчить про те, що падіння впевненості мандрівників було обмеженим [62]. В цілому, погіршення було більшим, а подальше покращення слабшим щодо подорожей до Східної Європи.

Сумарний обсяг вантажів, перевезених повітряним транспортом до, з і в межах Росії та України, склав 0,9% від світового вантажопотоку в 2021 році. Ця цифра охоплює як трафік, що починається в цих двох країнах, так і трафік які проходять лише транзитом через ці країни. Транзитний трафік є значним завдяки великим авіап перевізникам, що базуються на обох ринках.

У 2021 році на росію припало 2,5% від загальної кількості світових спеціалізованих вантажних авіап перевезень [53]. Важливість цих рейсів для світових перевезень великовагових вантажів є значною, і відповідно ємність буде важко замінити. Як внутрішні, так і міжнародні спеціалізовані вантажні рейси для росії погіршилися помітно після ескалації конфлікту. За той же період міжнародні рейси скоротилися на 19% в порівнянні з аналогічним періодом минулого року, після зростання в межах 10-20% на початку 2022 року. Внутрішні рейси все ще зросли на 11% у річному обчисленні за тиждень, що розпочався 7 березня, але це менше, ніж 30-40% на початку 2022 року [53].

З точки зору авіап перевезень, ринок Європа-Азія склав 20,6% від усіх міжнародних СТК (вантажних тонно-кілометрів) за останні 12 місяців. На торгові

шляхи Азія-Північна Америка припадає 26,7% світового міжнародних СТК, а в межах Європи – 2,2% (включно з росією) за той самий період [52]. Заборони на польоти і санкції призведуть до втрати пропускнуї спроможності, особливо в напрямку Європа-Азія, і загострять нинішній дефіцит пропускнуї спроможності. Ймовірно, що авіакомпанії в інших частинах світу зможуть заповнити цю прогалину, наприклад, авіакомпанії-суперконнектори на Близькому Сході.

Цифри за останній період ще не стали доступними. Однак, спеціалізовані вантажні рейси дають попереднє уявлення про те, як розвивалися вищезгадані ринки останнім часом. Загальна кількість рейсів до Європи, з Європи та всередині Європи скоротилася з початку конфлікту, частково через зменшення кількості рейсів до росії. Маршрут Азійсько-Тихоокеанський регіон-Європа, як і очікувалося, зазнав значного впливу: кількість вантажних рейсів впала на 19% у річному обчисленні за тиждень, що розпочався 7 березня. Це порівняно з падінням на 3,1% в річному обчисленні за період між початком року і початком конфлікту на цьому ж ринку. Зростання в річному обчисленні показує, що маршрут Європа-Близький Схід дійсно може виграти від цих перебоїв, [33] (див. Рис. 2.6).

Прогнозувати розвиток цієї тривалої війни важко, але відомо, що наслідки для глобальної авіаційної галузі будуть значними, навіть якщо прямий вплив на ринок буде обмеженим, за словами генерального директора ІАТА.

Війна в Україні спричинила значну нестабільність цін на нафту. В останній заяві генерального директора ІАТА, Віллі Уолша, було зазначено: «Коли ми склали наш останній фінансовий прогноз для авіаційної галузі минулої осені, ми передбачали, що втрати галузі в 2022 році становитимуть 11,6 млрд. дол. США при ціні нафти Brent на рівні 67 дол. США за барель, а паливні витрати складатимуть 20% від загальних витрат. Проте ціна на нафту зросла майже до 130 дол. США за барель і коливалася в межах 95-110 дол. США [34]. Оскільки паливо є найбільш значущою змінною витратою для авіакомпаній, таке значне зростання цін становить великий виклик для промисловості, яка намагається вийти з дворічної кризи COVID-19. Якщо ціна на нафту продовжуватиме залишатися на такому високому рівні, то з часом це, безумовно, відобразиться на доходах авіакомпаній.

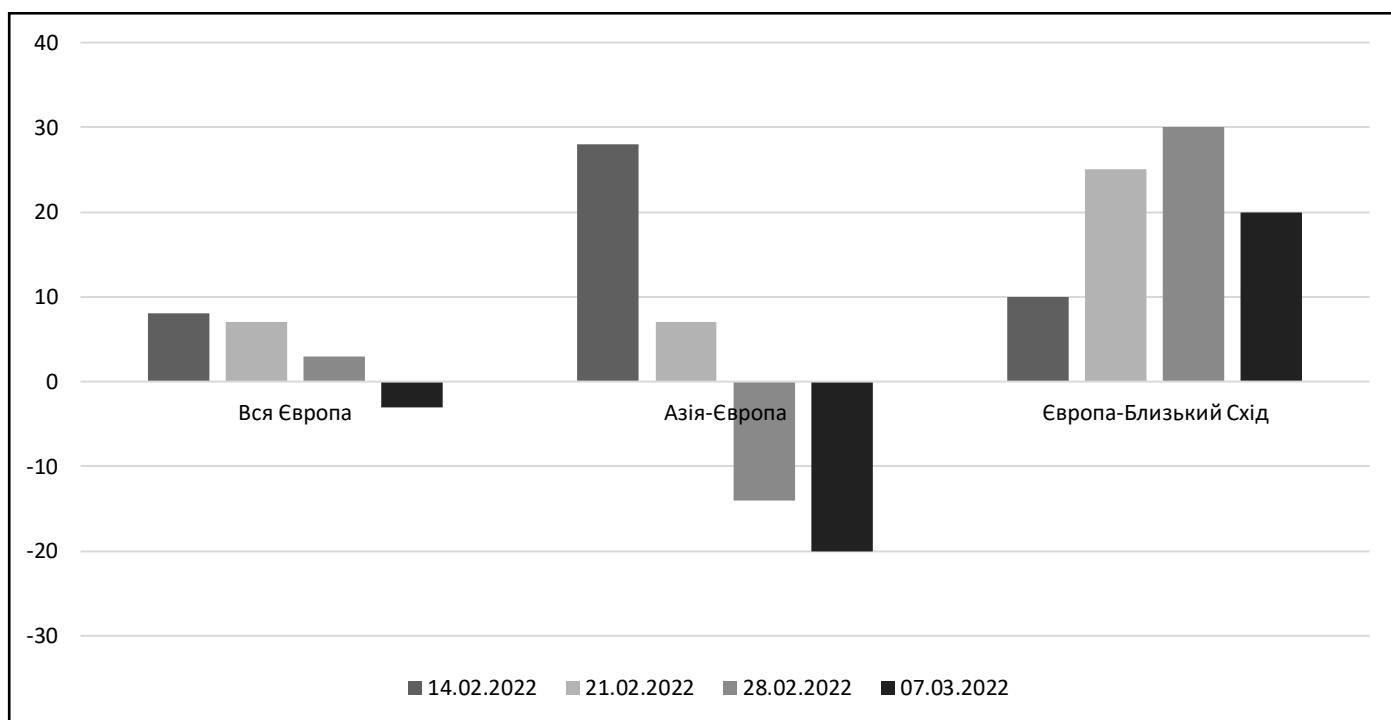


Рис. 2.6. Напрями вантажних авіаперевезень на маршрутах, на які вплинув конфлікт між Україною та росією.

Примітка. Побудовано автором за даними IATA Economics using data provided under licence by FlightRadar24

Проте цікаво відмітити, що ця прикра ситуація, спричинена зростанням цін на нафту, була пом'якшена великим напливом пасажирів у цьому туристичному сезоні. Це пов'язано з відсутністю задоволеного попиту на авіаперельоти після двох років заборон на подорожі та урядових обмежень у всьому світі. IATA розраховує, що загальні збитки авіаційної промисловості в цьому році зменшаться до 9,7 млрд. дол. США, порівняно з майже 180 млрд. дол США у 2020-2021 роках [34].

Ціни на авіаційний керосин різко зросли з початку конфлікту. Станом на 21 березня 2022 року вони становили 150 дол. США за барель (щоденні ціни закриття), що на 39% більше, ніж за місяць, і на 121% більше, ніж у річному обчисленні. Зростаючий тиск на ціни може продовжитися, зокрема, якщо до російського енергетичного сектору будуть застосовані більш жорсткі санкції, а також в залежності від потенційного збільшення видобутку в інших країнах.

Витрати на паливо, які враховують споживання, хеджування та інші елементи, становили близько 25% операційних витрат авіакомпаній у всьому світі до пандемії.

У 2020 та 2021 роках ця частка зменшилася, оскільки змінні витрати авіакомпаній знизилися, але в більшості випадків ця частка повернулася до докризового рівня. Азійсько-Тихоокеанські перевізники, для яких пасажиропотік все ще обмежений, є основними винятками.

Всі авіакомпанії, які не застрахували попит на паливо, безпосередньо постраждають від зростання цін. Існують деякі суттєві відмінності в практиці хеджування в американських авіакомпаніях, наприклад, вони часто хеджують менше, ніж авіакомпанії в інших регіонах (див. Рис. 2.7). Авіакомпанії мають два варіанти управління підвищеною вартістю палива: вони повинні або покрити витрати самостійно, що може бути складним завданням, оскільки маржа прибутку вже зараз є низькою, або перекласти вищі витрати на паливо на пасажирів через вищі тарифи на авіаквитки. В умовах і без того високої інфляції (5,8% за всіма статтями ІСЦ у країнах G7 у січні) вищі тарифи на авіаквитки можуть знизити попит на авіаперевезення [65].

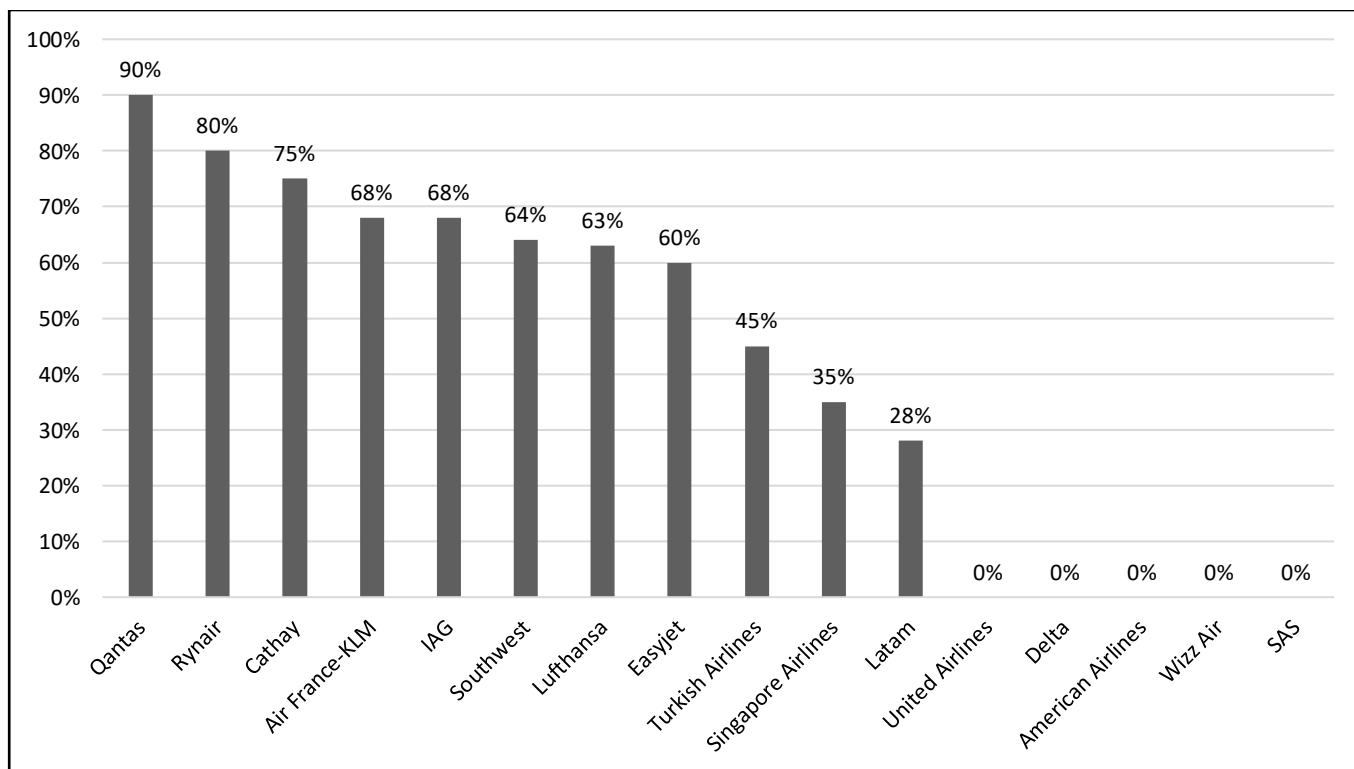


Рис. 2.7. Хеджування споживання палива авіакомпаніями світу в першому півріччі 2022 року, (%).

Примітка. Побудовано автором за даними Reuters, airlines investor relations.

Ставки на вантажні авіап перевезення вже близькі до рекордних максимумів (116% від докризового рівня в лютому 2022 року), а зростання цін на авіаційне паливо в поєднанні зі збільшенням потужностей, ймовірно, призведе до ще більшого зростання. Високі ставки на вантажні перевезення та обмеженість на деяких маршрутах і для деяких типів вантажів можуть і надалі впливати на попит на вантажні авіап перевезення.

Україна відкриє повітряний простір одразу після завершення військових дій і перемоги у повномасштабній війні, розв'язаній Росією. Про це повідомив ДП «Украерорух» 11 квітня 2023 року [40].

Раніше Європейська організація з безпеки аеронавігації спрогнозувала (далі - EUROCONTROL), що повітряний простір України, закритий 24 лютого 2022 року через агресію росії, не відкриють до 2029 року [31]. Прогноз EUROCONTROL ґрунтується на теперішній ситуації в авіаційній галузі та конфігурації маршрутів. Він враховує закриття повітряного простору України, обмеження польотів над Молдовою (з міркувань безпеки), Росією та Білоруссю (санкції), скорочення польотів у Польщі, балтійських і скандинавських країнах, збільшення частоти польотів у південно-східній частині Європи (через обліт закритих зон) тощо.

Слід зазначити, що EUROCONTROL під час створення прогнозів не генерує і не використовує військові прогнози чи аналітику, не враховує інші непередбачувані події, що можуть негативно вплинути на розвиток авіації.

2.3. Фінансові труднощі та економічні обмеження в експлуатації авіаційного транспорту (на прикладі авіакомпанії «SkyUp»)

До війни українська авіаційна галузь стрімко розвивалася. За останні десять років сюди зайшли найбільші європейські лоукостери, у 2021 році Україна та ЄС підписали угоду про відкрите небо [46]. Україну вважали одним з найперспективніших ринків, що могло сприяти надходженню іноземних інвестицій у вітчизняну авіаційну галузь.

Після російського вторгнення роботу так чи інакше змогли продовжити тільки дві компанії – «МАУ» та «SkyUp». Ці найбільші українські авіакомпанії не можуть через війну працювати вдома, тому здають свої літаки в мокрий лізинг європейським авіаперевізникам. Це дозволяє зберегти персонал та платити податки в бюджет України.

З початком війни українські авіакомпанії призупинили всі рейси з/до України, втративши майже весь свій дохід. У 2021 році «SkyUp» перевезла 2,6 млн пасажирів – на 7% менше за «МАУ». У 2022 році «SkyUp» розраховувала щонайменше наздогнати основного конкурента. Виторг перевізника мав зрости вдвічі – до 300 млн дол. США, а Join UP! – на 25% – до 500 млн. дол. США [39].

Якщо аналізувати діяльність авіакомпанії «SkyUp» з самого початку її діяльності, то слід зазначити, авіакомпанія розпочала у травні 2018 року, хоча заснована на два роки раніше. 21 травня 2018 року перевізник здійснив перший чартерний рейс з Києва до Шарм-ель-Шейха, а 27 грудня того ж року – перший регулярний рейс з Києва до Тбілісі.

З 2018 року свої польоти національний український авіаперевізник «SkyUp Airlines» здійснював регулярні та чартерні рейси з 5-ти міст України: Київ, Харків, Одеса, Львів та Запоріжжя. З 2019 року компанія значно розширила регіональну та міжнародну польотні програми. Із українських міст відкриваються нові напрямки до країн Європи, Кавказу, Близького Сходу, Південної Азії та Африки. Також 23 квітня 2020 року компанія «SkyUp» заявила, що про початок розвитку вантажних перевезень [39].

«SkyUp» являється дійсним членом міжнародних та державних асоціацій, зокрема FIATA (International Federation of Forwarders Associations) [37], IAM (International Association of Movers) [33] та володіє всіма необхідними сертифікатами та ліцензіями [39].

У 2021 році «SkyUp» виконав перші рейси до Ізраїля, Казахстану, Польщі, Португалії та Саудівської Аравії. Щодо останньої країни, то розвиток цього напрямку став справжньою сенсацією року – тисячі туристів з цієї країни відкрили для себе

Україну. При цьому саме «SkyUp» став першою українською авіакомпанією, яка встановила пряме сполучення з Саудівською Аравією.

Станом на початок 2022 року «SkyUp» літав до 19 країн та мав масштабні плани на весну-літо: на додачу до вже наявних відкрити понад 50 нових маршрутів. Таким чином, мапа польотів «SkyUp» включала 31 країну та 116 маршрутів з Києва та регіонів (Додаток В) [39].

На сайті авіакомпанії станом на початок 2022 року можна було забронювати квитки до:

- 1) Західної чи Південної Європи (Австрія, Італія, Іспанія, Кіпр, Мальта, Португалія, Німеччина, Франція);
- 2) Східної й Центральної Європи та Балкан (Албанія, Болгарія, Греція, Литва, Польща, Словаччина, Хорватія, Чехія або Чорногорія);
- 3) країн Кавказу (Азербайджан, Вірменія, Грузія);
- 4) на Середній Схід (Бахрейн, Ізраїль, Кувейт, ОАЕ, Оман, Саудівська Аравія та Туреччина)
- 5) до Центральної Азії (Казахстан та Узбекистан) [39].

Найпопулярнішими напрямками регулярних рейсів та одночасно найприбутковішими є Барселона, Тбілісі та Батумі. Середній розмір витрат компанії на політ у дві сторони приблизно 580 тис. грн (без врахування витрат на рекламу тощо). Наприклад, з Києва у Барселону туди та назад літає Boeing 737-900 ER на 215 місць, тобто при максимальному заповненні літака у дві сторони буде 430 зайнятих місць. Ціна квитка перельоту за даним напрямком – 3052 грн (ціна змінюється), тому дохід буде 1 312 360 грн. Якщо відняти приблизну собівартість у дві сторони, то отримаємо 732 360 грн.

Авіаційна компанія «SkyUp» здійснює таку діяльність:

- міжнародні пасажирські авіап перевезення;
- діяльність за схемою «аеропорт – аеропорт»;
- міжнародні авіап перевезення вантажу;
- транзит вантажу через аеропорт «Бориспіль»;

- вантажні авіап перевезення під митним контролем з/до аеропорту «Бориспіль» і інші;
- митне оформлення всіх типів вантажу.

Також компанія, у квітні 2020 року почала виконувати вантажоперевезення (SkyUp Cargo). «SkyUp Airlines» починає розвивати вантажні перевезення – крім пасажирських перевезень, це стане ще одним напрямком діяльності авіакомпанії. Для цього компанія отримала всі необхідні ліцензії та дозволи, а також провела реконфігурацію 7 повітряних суден зі свого пасажирського флоту. Перші вантажні рейси авіакомпанія вже виконала у березні та квітні цього року (близько 50 рейсів), транспортуючи переважно вантажі медичного призначення.

Авіакомпанія не має обмежень щодо країн виконання вантажних рейсів. До 2022 року основна частина польотів здійснювалася за вантажем до Китаю, а звідти – у країни Європи. Але обслуговувала будь-які напрямки: залежно від правил прийому вантажних рейсів у різних країнах компанія сама робить запит на додаткові дозволи або отримує їх безпосередньо від замовників. Перевозити літаки «SkyUP» можуть практично всі види вантажу: генеральні; цінні; швидкопсувні продукти; небезпечні вантажі; медичні препарати; іграшки тощо.

Дані перевезення здійснюються на основі Сертифікату авіаційної служби України, яке надає право продажу авіап перевезень, ліцензії Державного агентства України з туризму та курортів на право здійснення туроператорської діяльності, акредитації агентства в міжнародній організації IATA.

Як вже було зазначено, ТОВ «SkyUP» має акредитацію в Міжнародній асоціації повітряного транспорту IATA, що є гарантією надійності та кредитоспроможності авіакомпанії та дозволяє авіакомпаніям працювати з будь-якими аеропортами світу, готельною сферою, компаніями з оренди автомобілів.

Свою діяльність ТОВ «SkyUP» розпочинала з двох літаків в авіапарку. Станом на 2022 рік компанія налічувала 12 літаків, та до кінця 2022 року мала намір збільшити їх кількість до 18 [39].

На початок 2022 року компаній, що надають послуги з пасажирських та вантажних авіап перевезень, є досить велика кількість, проте авіакомпанія ТОВ

«SkyUP» має свої переваги та можливості на представленому ринку послуг. Нижче наведена матриця SWOT-аналізу, що ґрунтується на сильних та слабких сторонах компанії (див. Рис. 2.8).

Сильні сторони	Слабкі сторони
<ul style="list-style-type: none"> - широка географічна мережа. Авіакомпанія поєднує Україну з ключовими містами Європи, Азії, Африки, країн СНД і Близького Сходу - власний флот; - відсутність обмежень щодо країн виконання рейсів; - велика кількість запропонованих рейсів (маршрутів); - імідж компанії; - усі перевезення виконуються у міжнародному напрямку; - надійність надання послуги; - професійність персоналу; - вміння підлаштовуватись під ситуації; - клієнтоорієнтованість. 	<ul style="list-style-type: none"> - невелика кількість повітряних суден; - слабкий імідж авіакомпаній на світовому ринку; - зміни щодо допустимих розмірів багажу, що входить до ціни квитка; - зміни щодо харчування на борту; - високі ціни на квитки; - нестабільність валюти; - політично-економічна нестабільність; - висока залежність від платоспроможності населення; - затримка рейсів; - відсутність програм лояльності для подорожуючих з дітьми та студентів; - якість флоту (висока для українського ринку, але неконкурентоспроможна для світового).
Можливості	Загрози
<ul style="list-style-type: none"> - співпраця з закордонними країнами; - постійна розробка і впровадження нових видів послуг і тарифних планів як для постійних клієнтів, так і з метою залучення нових; - розширення ринку авіаперевезень; - покращення стану флоту та його розширення; - можливість приєднання до міжнародних альянсів авіаперевізників; - регулярне підвищення кваліфікації персоналу; - розвиток нової мережі маршрутів. 	<ul style="list-style-type: none"> - затяжна війна в Україні; - низька купівельна спроможність населення України; - колапс економіки (COVID-19); - зростання популярності бюджетних авіаліній; - загострення конкурентної боротьби з боку іноземних авіакомпаній; - високі ціни на авіапаливо.

Рис.2.8. Матриця SWOT-аналізу авіакомпанії «SkyUP»

Примітка. Побудовано автором самостійно.

Відповідно до даних «Украероруху», за результатами 2021 року ТОВ «SkyUP» посіла друге місце серед українських авіакомпаній за кількістю польотів, виконаних у повітряному просторі України. Вперше за всю діяльність авіакомпанії протягом одного року було перевезено понад 2 млн пасажирів – якщо бути точними, то 2,57 млн осіб (+106% у порівнянні з попереднім 2020 роком).

Загалом у 2021 році «SkyUP» виконала 16 133 рейси, що майже вдвічі більше за результати 2020 року (тоді було 8 745 рейсів) [39].

Протягом 2021 року в багажних відсіках літаків досліджувана авіакомпанія перевезла 786,5 тонн вантажів: від різноманітних товарів до продуктів харчування, медичного обладнання та іншого.

Протягом березня 2022 року «SkyUp» виконав 21 евакуаційний рейс за маршрутом Кишинів–Тель-Авів, загалом перевіз 2835 біженців до Ізраїлю за програмою репатріації. На борту кожного зворотнього рейсу – 6-7 тонн гуманітарної допомоги: переважно медикаменти, дитяче харчування, засоби особистої гігієни [45].

«SkyUp» встигла вивезти весь свій флот за кордон до повномасштабного вторгнення росії в Україну, крім одного літака (4 квітня 2023 року авіакомпанії вже вдалося вивезти і цей борт за межі України – до румунського летовища Яси). Це дало змогу літати у Європі і не скорочувати свій штат із 1200 співробітників. У перевізника навіть з'явився новий борт Boeing 737-800, разом із яким вона має наразі 12 доступних бортів [3]. Протягом березня «SkyUp» виконав 21 евакуаційний рейс за маршрутом Кишинів-Тель-Авів, загалом перевіз 2835 біженців до Ізраїлю за програмою репатріації. На борту кожного зворотнього рейсу – 6-7 тонн гуманітарки: переважно медикаменти, дитяче харчування, засоби особистої гігієни [51].

«SkyUp» має в своєму авіапарку як власні літаки, так і ті, які знаходяться на лізингу. Наприклад, компанія лізингує Boeing 737-800 від банку Аваль, який відповідає вимогам авіакомпанії щодо пасажирської потужності та маршрутів. За даними «SkyUp», лізинг є одним з найважливіших джерел фінансування для компанії, оскільки дозволяє залучати кошти для придбання літаків та іншого обладнання, зберігаючи ліквідність компанії та зменшуючи витрати на стартове інвестування.

Вже 22 березня 2022 року авіакомпанія «SkyUp» опублікувала відкритий лист до іноземних авіакомпаній, запропонувавши 15 своїх літаків Boeing-737 у «мокрій лізинг». Єдина умова – майбутній партнер не повинен літати до рф та білорусі [51].

За 2022 рік «SkyUp» мала успішний досвід співпраці по довгостроковим контрактам з 9 компаніями, з 5 з котрих продовжує працювати і надалі. На умовах мокрого лізингу авіакомпанія надавала 11 середньомагістральних літаків Boeing-737,

середній вік яких складав 14 років. По ветлізингових контрактах «SkyUp» співпрацювала з 9 авіакомпаніями. Зокрема, з «Wizz Air», «TailWind», «Smart Wings», «Freebird Airlines». У планах – розширювати географію польотів на Африку та Південну Америку. Згідно до даних внутрішньої статистики авіакомпанії «SkyUp», починаючи з лютого 2022 року і по вересень 2022 року в межах співпраці по ветлізу було виконано 4219 рейсів [59].

У березні 2023 року «SkyUp» підтвердив, що активно працює над створенням окремої компанії з європейським сертифікатом експлуатанта, окремим штатом та літаками спеціально для європейського ринку. Цей процес триватиме кілька місяців, проте після успішного завершення його «SkyUp» зможе самостійно здійснювати рейси та продавати квитки як повноцінний перевізник. Для отримання європейської ліцензії достатньо мати один зареєстрований в ЄС літак, а також декілька європейців у штаті, але кадровий кістяк становитимуть українці. Після реєстрації європейської «SkyUp», материнська компанія передасть їй свої літаки на умовах «мокрого лізингу». Операційну діяльність забезпечуватиме український офіс. Завдяки цьому матимемо податки та робочі місця в Україні. При цьому буде змога користуватися всіма благами європейського сертифіката експлуатанта [50].

У фокусі авіакомпанії – розширення діяльності в Молдові, запуск регіональних представництв і продаж турпакетів у країнах Балтії (Таллінні, Вільнюсі та Ризі), Казахстані. До отримання європейської ліцензії компанією «SkyUp», доставляти туристів «JoinUp Baltic» планується власними літаками, переданими в «мокрый лізинг» авіакомпанії-партнеру [59].

5 травня 2023 року авіакомпанія зареєструвала дочірнє підприємство «SkyUp MT» на Мальті, яке вже отримало сертифікат експлуатанта (АОС), ліцензію на виконання рейсів (АОЛ) і сертифікат організації з підтримки льотної придатності (САМО), повідомили у «SkyUp».

Цей пакет документів дозволяє «SkyUp MT» розпочати польоти як повноцінній авіакомпанії ЄС і скористатися перевагами «відкритого неба».

Законодавство ЄС передбачає, що авіакомпанія з європейським сертифікатом може виконувати рейси у будь-яких напрямках у межах ЄС без обмежень. «SkyUp» планує сформувати власну польотну програму в ЄС.

У флоті «SkyUp MT» поки що один авіалайнер – 189-місний Boeing 737-800 2011 року випуску, який отримав реєстрацію 9H-SAU [39].

«SkyUp» збирається розширити флот свого підрозділу на Мальті до кінця 2023 року. Планується, що це будуть повітряні судна за новими контрактами, а не з флоту «SkyUp» [50].

Масштабувати закордонну програму заважає міжнародне законодавство. Воно не дозволяє українським авіакомпаніям виконувати рейси між третіми країнами без згоди місцевої авіавлади. Потрібен окремий дозвіл від країн, між якими відбувається рейс. Завжди є свої авіакомпанії, яким не вигідно пускати на ринок сторонню.

Перевезення вантажів і передача частини флоту в «мокрый лізинг» – тактичні рішення, що дають змогу авіакомпанії «SkyUp» пережити активну фазу війни, але не вирішують проблему виживання в довгостроковій перспективі.

Завершуючи аналіз діяльності авіакомпанії «SkyUp» виділимо економічні чинники, що можуть визначати (стримувати чи розширювати) напрями розвитку міжнародних авіаційних сполучень ТОВ «SkyUp»:

1. Зменшення платоспроможності населення. За оцінками, номінальні зарплати в цьому році знизяться на 12-13%, а в реальному вимірі (тобто з вирахуванням інфляції) – на чверть. Більшість українців продовжує декларувати зменшення доходу від початку повномасштабного вторгнення (77%), і лише 3% вказують, що їхній дохід збільшився. Особливих змін у стабільності доходу серед працевлаштованого населення не зафіксовано – 74% продовжують отримувати зарплатню. Водночас майже половина (47%) працевлаштованих не має впевненості щодо того, чи будуть вони отримувати її й надалі [64].

Даний фактор є важливим для авіакомпанії «SkyUp Airlines», оскільки ціна на авіаквитки є одним із важливих критеріїв прийняття рішення про міжнародні авіаційні сполучення. Тому можливістю для авіакомпанії може стати збільшення чисельності цільового сегменту компанії за рахунок «переходу» споживачів, які

користувались послугами звичайних авіакомпаній, на компанії, що використовують стратегію продажів за лоукост-моделлю, тобто потенційно на «SkyUp». Тому що лоукостери мають значно нижчі ціни, ніж звичайні авіакомпанії.

2. Зменшення вартості зборів аеропортів у певних країнах. Пандемія COVID-19 сильно вплинула на ринок пасажирських авіаперевезень в усьому світі. Для того, щоб відновити авіасполучення та якось допомогти авіакомпаніям втриматись на ринку, аеропорти зменшили збори на взліт. Однією з таких країн є Данія, де авіакомпанії можуть повернути 50% від суми зборів, якщо вони вилітають з данських аеропортів [27, с. 82]. Даний фактор надає можливість для авіакомпанії «SkyUp Airlines» у зменшенні собівартості рейсів у певних країнах.

3. Збільшення вартості пального. Одна з найбільш вагомих витрат авіакомпанії є пальне. Від вартості пального залежить собівартість рейсу, а відповідно й ціни на білети перельоту. Після початку українсько-російської війни відбулось збільшення цін на нафту (відповідно й на пальне). Даний фактор є загрозою, оскільки збільшення цін на нафту призведе до збільшення собівартості рейсів.

4. Поява нових покращених типів літаків. На ринку пасажирських авіаперевезень авіакомпанії здійснюють перевезення зазвичай типами літаків двох компаній – Boeing та Airbus. Саме вони є основними конкурентами на ринку та постійно «змагаються» випускаючи нові типи літаків. 2020 року компанія Boeing випустила новий літак Boeing 777X, що робить його найбільшим у світі двомоторним широкофюзеляжним літаком. Ним можна перевозити близько 380 пасажирів з дальністю польоту понад 16 тис. км [58]. Даний фактор створює загрозу для авіакомпанії «SkyUp Airlines» у втраті частини споживачів на ринку, оскільки дані літаки коштують доволі дорого й тому українські авіакомпанії не можуть дозволити купівлю нових моделей порівняно з іноземними конкурентами. Тому споживачі можуть віддавати перевагу іноземним великим авіакомпаніям, які здійснюють свою діяльність на українському ринку.

5. Зменшення кількості населення, що перебуває на території України. В українського пасажирів буде серйозна мотивація літати – але насамперед не на відпочинок. За останніми підрахунками ООН, кількість українських біженців у

Європі сягає майже 8 млн. Чим довше триватимуть бойові дії, тим більша частина їх вирішить там і осісти згодом. Найбільше українців наразі у Польщі, Чехії та Німеччині (близько 2,5 млн). Якщо навіть менше половини їх там залишаться, то близько 1 млн людей матимуть родичів в Україні і потребу літати в Україну. Попит на перельоти буде великий і українські компанії вже зараз повинні планувати, як використовувати цей потенціал [63]. Саме вимушена еміграція призведе до зміни авіаційного ринку – досвід інших країн доводить, що саме розірвані родинні зв'язки спрацьовували як перший спусковий механізм при відновленні попиту на перельоти. А вже потім йтиметься про туризм – причому не виїзний, бо навряд чи в українців у масі будуть вільні кошти, щоб літати. Але якщо попрацювати над іміджем країни, то на хвилі її популярності можна буде залучити чимало туристів до регіонів, що мають грандіозний туристичний потенціал і не потерпали від бойових дій (Карпати, наприклад).

6. Зростання екологічної свідомості населення. У світі кожного року з'являються нові тренди, які впливають на повсякденне життя людей, але вже довгий період часу незмінним трендом, який тільки збільшує кількість прихильних людей є турбота про навколишнє середовище. Незалежна міжнародна компанія Euromonitor International проводила дослідження щодо глобальних трендів 2020 року й визначила, що одним із них є «боротьба за чисте повітря»: частка респондентів, які почуваються добре при купівлі екологічних товарів виросла з 24% в 2015 році до 28% в 2019 в усьому світі [32]. Даний тренд закликає сортувати сміття, переходити на відновлювальні джерела, відмовлятися від подорожей транспортом, що значно забруднює повітря тощо. Тому даний фактор створює загрозу для компанії в зменшенні кількості потенційних споживачів, оскільки викиди літаків сильно забруднюють повітря. Але «SkyUp» вже реагує на даний фактор та встановила на усі літаки вінглети Split Scimitar, що за рік літак на 586 тон зменшує викиди вуглецю в атмосферу. Тому фактор зростання екологічної свідомості населення надає значну перевагу для компанії над конкурентами та можливість збільшення кількості споживачів, що скористаються послугами «SkyUp».

7. Низька університетська підготовка майбутніх працівників. До рейтингу кращих університетів світу The Times Higher Education World University Rankings 2023 ввійшло лише 7 університетів України, кожний з яких знаходяться нижче 800-ї сходинки [48]. Це свідчить про низький рівень вищої освіти в Україні та невисокий рівень міжнародного визнання українських дипломів. В Україні лише один спеціалізований заклад вищої освіти в авіаційній галузі – Національний авіаційний університет, який у світовий рейтинг взагалі не ввійшов, а в рейтингу університетів «ТОП-200 Україна» 2022 року посідає лише 16 місце [49]. Також ще однією причиною виникнення даного фактору є непопулярність професій авіаційній галузі в Україні серед абітурієнтів й тому на них навчаються студенти з низькими балами ЗНО. Даний фактор призводить до виникнення загрози – нестача кваліфікованих спеціалістів, адже для авіакомпанії важлива безпека польотів та налагоджений механізм роботи. Наприклад, у лютому 2021 року відбулась затримка рейсу PQ 1972 «Занзібар-Анталія-Київ» від «SkyUp» через несправність літака. Даний інцидент негативно вплинув на репутацію авіакомпанії.

8. Конкуренція з іноземними авіакомпаніями. Як зазначається в п. 2.1 кваліфікаційної роботи регулярні польоти в Україні до 42 країн світу здійснювали 9 вітчизняних авіаперевізників. Кількість пасажирів, які скористались послугами українських авіакомпаній упродовж 2021 року зросла порівняно з попереднім роком вдвічі та досягла 2608,9 тис. чол. При цьому процент пасажирського завантаження міжнародних регулярних рейсів українських авіакомпаній збільшився на 6,2 відсоткових пункти та склав 75,2% [29].

В той же час до аеропортів України виконували регулярні польоти 29 іноземних авіакомпаній з 34 країн світу.

«Украерорух» порахували кількість польотів у повітряному просторі, виконаних літаками іноземних авіакомпаній за 2021 рік. В результаті лідером стала «Turkish Airlines». Літаки цієї компанії здійснили 24 323 польоти. а другому місці опинилася компанія «Wizz Air». Її літаки виконали 14 323 польоти. У свою чергу «Ryanair» здійснила 11 554 польоти та посіла третє місце. Четверте місце посіла авіакомпанія LOT, на п'ятому «Pegasus Airlines» – 7 131, на шостому «Belavia» – 4

700, на сьомому «Qatar Airways» – 3 754, на восьмому «FlyDubai» – 3 634 і на дев'ятому «Lufthansa Enter» – 3 575 польотів. В кінці рейтингу опинилася авіакомпанія «Enter Air». Її літаки виконали 3 048 польотів в українському повітряному просторі [40].

Також «Украерорух» назвав топ-5 українських авіакомпаній за кількістю польотів у 2021 році. Місця розподілилися таким чином: «МАУ» здійснила понад 20 тис. рейсів, «SkyUp» – понад 16 тис., «Windrose» – понад 15 тис., «Azur Air» – більш ніж 8,5 тис., а «Bees Airline» – трохи менше 3,5 тис [40].

Тобто можна спостерігати, що частка перевезень у інші країни літаками іноземних компаній більша за частку перевезень українськими.

9. Зниження туристичних потоків. Практика показує, що сфера туризму внаслідок російсько-української війни сильно постраждала як в Україні, так і за кордоном. Експерти прогнозують, що найбільше війна вплине на туризм на Близькому Сході, у Туреччині, Німеччині та Греції. Такі наслідки перш за все впливають не з політичних причин, а через зростання цін на природні ресурси, такі як газ і нафта, водночас і ціни на туристичні послуги також підвищуються [30]. Фактично з 24 лютого 2022 року в'їзний туристичний потік втрачений на 100%, діловий туризм заморожений, а місцевий туризм перетворився на рух внутрішньо переміщених осіб.

Чим довше затягнеться війна в Україні, тим більше страждатиме Європа. Такі прогнози засвідчують висновки Європейської туристичної комісії (ЄТК). Вважається, що російська агресія не лише стала серйозною перешкодою для відновлення туристичної індустрії континенту після пандемії, а й спонукає туристів розглядати альтернативні напрямки інших країн. Мандрівники зі США, Канади, Китаю, Японії та Бразилії значно скоротять свою присутність на європейському континенті, згідно з аналізом шести найперспективніших іноземних туристичних ринків для Європи. Основними причинами є небезпека та подорожчання житла [30].

Паралельно дуже важливо стимулювати вантажні і транзитні перевезення – бо це ефективно пришвидшить економічні операції всередині України. Наприкінці 2021 року була завершена розробка і документація Національної транспортної моделі

України [3]. Якщо зараз швидко скоригувати усі плани відповідно до нової безпекової парадигми, у нас з'являться і нові аеропорти для пасажирської і вантажної авіації, і міцні економічні зв'язки. У перевізників буде вибір: дорогий столичний аеропорт чи дешевший в області з трансферним плечем. Мають з'явитися нові логістичні хаби: наприклад, до війни активно пропагувалася ідея створення в аеропорту Хмельницького вантажного вузла. Дуже вигідно розташований аеропорт «Чернівці» – успішно конкурував би з румунськими, особливо на італійських рейсах. Завершення війни стимулюватиме нарешті реалізацію цих планів, які Україна самотужки не могла стягнути, але за допомогою ЄС може впоратися. Тут доречно згадати, що у Польщі всі сучасні аеропорти так чи інакше реконструйовані за кошти Європейського Союзу. Отже, є надія, що відновити авіаційну галузь нам допоможуть, бажаючих літати теж стане. Справа за «малим» – перемогти.

Висновки до розділу 2

З початком війни 24 лютого 2022 року діяльність цивільної авіації в Україні припинилася, оскільки країна закрила свій повітряний простір. Не маючи змоги виїхати повітрям, українці, які шукали притулку від бойових дій, подорожували наземним транспортом до аеропортів сусідніх країн. Бронювання авіаквитків до Угорщини, Польщі та Румунії зросло на 10-20% у перший місяць війни, причому різко зросла частка виїзних бронювань, яка досягла пікових значень – понад 60%, оскільки було придбано набагато більше квитків в один бік, ніж зазвичай.

Авіаційний ринок України є невеликим. Її частка у світовій авіаційній діяльності становить 0,8% світового доходу пасажиро-кілометрів і 3,3% європейської авіації. Однак наслідки війни поширюються далеко за межі авіаперевезень в Україну та з України. Закриття повітряного простору через військові дії та пов'язані з війною санкції змусили авіакомпанії шукати альтернативні маршрути. Повітряний простір Росії зараз недоступний для перевізників з 36 країн, а рейси, які раніше пролітали над її територією, змушені здійснювати об'їзні маршрути. Це додає значного часу в дорозі для пасажирів на близько 80% маршрутів, що з'єднують Азію та Європу.

У самій Україні уряд повідомив, що станом на липень 2022 року 12 з 19 цивільних аеропортів зазнали пошкоджень, включаючи аеропорти, які нещодавно пройшли модернізацію інфраструктури, такі як Дніпро та Одеса. Того ж місяця на Конференції з відновлення України в Лугано (Швейцарія), Україна представила оцінку збитків, завданих інфраструктурі, у 95 млрд. дол. США, зокрема 5 млрд. дол. США – аеропортам та аеронавігаційному обладнанню. Більшу частину цих збитків (4,28 млрд дол. США) українські авіакомпанії зазнали через нульову пасажирську активність. Решта припадає на аеропорти (460 млн дол. США), державну службу обслуговування повітряного руху України – 250 млн дол. США) та іншої комерційної діяльності аеропортів.

Українські перевізники швидко адаптувалися до закриття внутрішнього ринку. Коли наприкінці січня 2022 року зросли побоювання щодо війни, що наближалася наприкінці січня та на початку лютого 2022 року оператори евакуювали літаки до аеропортів за межами України. Кілька вітчизняних авіакомпаній зараз здають свій флот у мокрий лізинг зарубіжним авіакомпаніям на інших ринках для отримання прибутку.

РОЗДІЛ 3

ШЛЯХИ ВИРІШЕННЯ ЕКОНОМІЧНИХ ПРОБЛЕМ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНИХ АВІАЦІЙНИХ СПОЛУЧЕНЬ УКРАЇНИ У ПОВОЄННИЙ ПЕРІОД

3.1. Державна підтримка та стимулювання вітчизняної авіаційної галузі

Україна – авіаційна держава, яка до того ж володіє значним потенціалом подальшого розвитку цієї галузі. Слід зазначити, що Україна є однією з небагатьох держав, що мають замкнутий технологічний цикл виробництва авіакосмічної техніки.

Досвід провідних країн світу свідчить, що ефективне функціонування авіаційної

галузі надає суттєві конкурентні переваги країни на світовому ринку, серед таких переваг слід виділити: збільшення обсягів надходжень до бюджету, додаткові робочі місця для висококваліфікованих та досвідчених кадрів та більш тісна співпраця з економічно розвиненими державами. Але на сьогодні, українська авіаційна галузь перебуває у важкому кризовому стані, зумовленому повномасштабним вторгненням країни-агресором.

Авіаційна галузь почала зазнавати втрат від військової агресії ще до її фактичного початку. А вже 12 лютого 2022 року світові страхові компанії повідомили українських перевізників про припинення страхування літаків через високу загрозу вторгнення з боку Росії. Це призвело до ризику скасування рейсів міжнародних авіаперевізників до України, внаслідок чого за підсумком робочої наради за участю керівництва Офісу президента України, Державної авіаційної служби України, ДП «Украерорух», ДП МА «Бориспіль» та українських авіакомпаній держава виразила готовність підтримати авіаперевізників шляхом надання додаткових фінансових гарантій для підтримки авіаринку.

З початком бойових дій, авіаційний простір над Україною було миттєво закрито, і авіаційне сполучення припинено. Одночасно, російські війська почали

активні ракетні обстріли всіх ключових аеродромів України, намагаючись позбавити її можливості забезпечувати протиповітряну оборону. Як наслідок, з 35 було пошкоджено 19 аеродромів, зокрема 12 цивільних і 7 аеродромів подвійного призначення (без урахування військових аеродромів). Частина аеродромів зазнала по декілька повторних обстрілів [19].

Поки що ризики пасажирських перевезень занадто високі, адже ніхто в цивілізованому світі не може гарантувати, що РФ не здійснить ракетний удар під час виконання рейсу, говорять у авіакомпанії «Sky Up» [39]. Тим більше, що країна-агресор уже таке вчиняла. Це означає, що безпечно відновити польоти можливо лише після перемоги й гарантованої відсутності нових ракетних обстрілів.

Наша війна не схожа на жодну війну, яка відбувалася в XX і XXI століттях, через, власне, активне використання авіації і ракетного озброєння. Навіть у вічно воюючому Афганістані цивільна авіація так чи інакше присутня – ППО справляється, але не в Україні. Сьогодні можна побачити лише поодинокі рейси, які потай робляться для евакуації літаків, які належать третім країнам. І то щоразу це є доволі складною операцією, яка потребує злагодженої роботи цивільних та військових структур,

Час підльоту ворожих ракет настільки короткий навіть для західних областей, що гарантувати безпеку пасажирам, цивільним літакам ніхто не зможе, навіть якби у нас були системи ППО над кожним аеропортом. Захист потрібен 100%-ий не тільки аеропорту, але й всього маршруту. Нема гарантій також, що цивільний літак, не буде пошкоджений чи навіть збитий власними ж ракетами. Тому необхідно, аби війна закінчилася ліквідацією РФ в існуючому адміністративно-політичному форматі і державні утворення, що з'являться, були позбавлені наступальної ракетної та авіаційної зброї, переконаний він (і все одно розгортання в межах аеропортів надійних систем ППО буде першим етапом підготовки до початку польотів).

Доведеться сегментувати повітряний простір України: розділити його за різними рівнями безпеки польотів. Наприклад, близькість до кордонів з білоруссю, росією – найвищий рівень небезпеки і там польоти цивільних літаків в принципі виконуватися не будуть.

Слід згадати Ізраїль, Ірак, які використовують авіатранспорт попри те, що їх території так чи інакше потерпають від ракетних обстрілів. Бачимо, що за певних умов навіть під час війни деякі країни зберігають можливість здійснювати авіап перевезення. Правда, великі іноземні авіакомпанії в Ірак не літають, хіба кілька локальних перевізників (зокрема, це турецькі «Pegasus», «Anadolu Jet», а також «Qatar Airways», «Flydubai»). А система захисту Ізраїлю сумнівів не викликає. Ці приклади дарують надію і Україні. Навіть в умовах бойових дій треба буде поступово відкривати небо для безпілотної авіації вантажного характеру. Війна може тривати ще багато місяців і якщо ми сьогодні не знайдемо бодай якусь мінімальну форму існування авіації в нашому небі, то загубимо важливий потенціал – транзитний, вантажний.

Спочатку ЗСУ мають гарантувати безпеку в небі. Потім доступ до галузі отримають міжнародні організації, які здійснюють контроль і нагляд у сфері цивільної авіації, а також Державіаслужба, Украерорух. Необхідне проведення аудиту інфраструктури, що забезпечує фізичне виконання польотів (аеропорти, служби наземного управління, об'єкти Украероруху).

Потрібен буде час, щоб пошкоджену інфраструктуру відновити, протестувати, отримати відповідні висновки, що вона працює. Це тривалий процес. Частина аеропортів відразу відновлять свою роботу, а інші потребуватимуть часу на заміну втраченого обладнання (зокрема, багато майна ДП «Украерорух», що обслуговує повітряний рух України, постраждало). Репарації, які будуть виплачуватися Україні, відразу мають бути спрямовані на відновлення такої критичної інфраструктури в аеропортах.

Процес відбудови залежатиме від активної позиції держави, зацікавленості міжнародних інвесторів, платоспроможності наших громадян. Можливо, не кожен об'єкт підлягатиме швидкому відновленню. Всі аеропорти, аеродроми України зазнали тих чи інших ударів. Реальний стан їх наразі є державною таємницею і ми не знаємо нічого певного щодо можливості відновлення польотів.

У першу чергу братися слід за регіональні летовища, що готувалися під концесію і мають велике регіональне та економічне значення (Чернівці, Івано-

Франківськ, Херсон, Вінниця, Рівне). А потім слід зайнятися повітряними воротами, перспективними для локальних перевезень і розвитку вантажних потужностей лоукост перевезень за кордон (Гостомель, Тернопіль, Житомир, Хмельницький, Маріуполь, Миколаїв, Полтава). Аеродроми на кшталт гостомельського, білоцерківського отримають нове дихання. Плани ж щодо аеропортів Херсона, Чернівців, Львова (на концесію, на залучення зовнішніх інвестицій) матимуть свіжий поштовх з урахуванням нових реалій.

Коли закінчиться другий етап – відновлення зруйнованої інфраструктури і одночасний запуск аеропортів, що пошкоджені не зазнали, настане час реалізувати плани, побудовані до лютого 2022 року: створення державного спеціалізованого фонду відновлення аеропортів, диверсифікація податкової бази на авіаційне паливо.

Багато авіакомпаній боятимуться повертатися, тому потрібні якісь державні стимули, щоб старі компанії розширювали флот чи нові заходили.

Знадобиться промоція України: безпечно вести бізнес, тарифи підходящі, пальне дешевше, ніж було до війни. І тут слід не перестаратися, щоб не нашкодити українським авіакомпаніям. Напевно, одним з найскладніших питань для них буде відновлення авіаперевезень в умовах договору про спільний простір з ЄС: він знижує бар'єр входу на ринок. Може скластися ситуація, коли в Україні компанії, які фактично весь час війни не функціонували, будуть вимушені конкурувати з європейськими, які за «післяковідний» час вже відновилися, отримали нові сили. Вони будуть розглядати Україну як серйозний потенційний ринок для розвитку авіаперевезень.

Українські компанії зараз вимушені виживати за рахунок кредитних коштів або вливань від власників. Проте жодна українська авіакомпанія не оголосила про повне закриття, жодна не повернула сертифікат експлуатанта в Державіаслужбу. Вони призупинили свою діяльність і права на виконання польотів. Але як юридичні особи не закривалися (мають певні активи, пов'язані з отриманими правами на виконання польотів), отже, намагаються зберігати потенціал для відновлення.

Авіаційна галузь влаштована так, що без практики пілоти, інженери, бортпровідники та інші фахівці втрачають компетенції». Вже за кілька місяців до

реального відкриття повітряного простору перевізники повинні готуватися для відновлення роботи. Більшість українських підприємств авіаційної галузі законсервували свою діяльність, значна частина персоналу - у вимушеному простої, літаки – на зберіганні. Згідно авіаційних правил і норм, якщо персонал 6 місяців не виконував свою роботу, то мусить підтвердити відповідність своєї сертифікації і ліцензії. Для наземного персоналу це простіше: вони можуть пройти 3-4 курси тривалістю 2-5 днів і відновити свої сертифікати і допуски. Складніше з льотним складом: треба скласти іспити теоретичні і пройти певний наліт годин на тренажерах. В Україні центрів тренажерних немає. Добре, що зміни до постанови Кабміну вчасно дозволили авіаперсоналу їхати за кордон для проходження навчання і практичних польотів на тренажерах, виконання польотів за контрактами в інших авіакомпаніях або на літаках своїх авіакомпаній, якщо вони знаходяться за кордоном. Це дало шанс пілотам зберегти свої ліцензії, дозволи, оскільки насправді їх дуже дорого і довго відновлювати. Зараз принципово важливо продовжувати літати, пояснюють у «Sky Up». Ця авіакомпанія нещодавно відправили з Кишинєва літак до Стокгольма, на борту якого летіли бойові медики з лінії фронту (це була можливість оновлення навичок). «Триматися в тонусі» також намагаються вітчизняні авіакомпанії участю в державних та неурядових програмах з перевезення українських військових, спортсменів, лікарів, різних делегацій.

Наприкінці липня 2022 року Національна рада з відновлення від наслідків війни оприлюднила масштабний пакет документів, який визначає заходи з реалізації відбудови України у 24-х напрямках, серед яких є і авіаційна галузь [47]. Загалом це комплекс планів на найближчі 10 років із масштабним переліком того, куди планують витратити щонайменше 25 трлн грн.

У цьому документі зазначається, що загалом з 19 діючих цивільних аеропортів в Україні зруйновано аеродромні комплекси (злітно-посадкові смуги, будівлі, споруди) у 12 аеропортах. Орієнтовні збитки аеропортів та аеронавігаційного обладнання складають близько 200 млрд грн [47].

Реалізація проектів модернізації аеродромної інфраструктури, в тому числі в рамках Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року,

затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 24.02.2016 № 126, призупинена [47].

Узагальнюючи інформацію, що надана Національною радою з відновлення від наслідків війни, що стосується відбудови авіаційної галузі, то можна представити три ключові позиції на рис. 3.1:



Рис. 3.1. Основні проблеми, які необхідно вирішити в рамках Плану відновлення авіаційної сфери України.

Примітка. Побудовано автором самостійно на основі даних Національної ради з відновлення від наслідків війни.

Основні завдання із зазначенням необхідних заходів/кроків для їх реалізації, розбиті за етапами:

- 1) Відбудова та подальший розвиток аеропортової інфраструктури України
 - модернізація регіональних аеропортів та приведення їхнього технічного стану у відповідність до діючих стандартів та рекомендацій ІКАО з метою обслуговування найбільш поширених типів повітряних суден;

- пріоритизація відповідно до визначених критеріїв проектів відновлення/будівництва аеропортів;
- забезпечення фінансування відновлення мережі аеропортів України на основі аудиту збитків транспортної інфраструктури;
- продовження розвитку аеропорту ДП «МА «Бориспіль» за вузловою (хабовою) моделлю;
- продовження розвитку ДП «МА «Львів»;
- створення Фонду розвитку аеропортів як спецфонду Держбюджету;
- створення керуючої компанії або державного органу з управління аеродромними комплексами, які збудовано за рахунок держави і які перебувають у державній власності.

2) Лібералізація та недискримінаційне регулювання ринків авіаперевезень:

- зняття обмежень на здійснення міжнародного регулярного повітряного сполучення;
- розширення мережі міжнародних повітряних сполучень з країнами-партнерами;
- збільшення частки авіаційних перевізників, що працюють за малобюджетною моделлю («лоу-кост»);
- створення національного авіаційного перевізника;
- розвиток вантажних авіаційних перевезень.

3) Відновлення надання послуг з аеронавігаційного забезпечення в повітряному просторі України та розвиток його транзитного потенціалу:

- забезпечення фінансування стабільної роботи ДП ОПР «Украерорух»;
- відновлення аеродромно-диспетчерських веж, засобів зв'язку, навігації та спостереження системи організації повітряного руху (ОПР);
- реорганізація ДП ОПР «Украерорух» з урахуванням поточних обставин;
- забезпечення комплексу заходів щодо відновлення транзитного потенціалу повітряного простору України.

4) Виконання Угоди про спільний авіаційний простір: адаптація національного законодавства до законодавства ЄС.

5) Підтримка галузі повітряного транспорту:

- підтримка авіакомпаній з боку держави (виконання суспільно-важливих перевезень, зниження акцизу на паливо тощо);
- збереження авіаційного персоналу України та його кваліфікації;
- підтримка Державіаслужби у здійсненні функцій з нагляду та контролю за суб'єктами авіаційної діяльності, які розташовані за межами України в умовах воєнного стану;
- вдосконалення порядку укладання договорів оренди майна та проведення публічних закупівель [47].

Зараз ніхто не буде відновлювати аеропорти до належного стану, наражаючи працівників на небезпеку від постійних ракетних обстрілів. Але в уряді вже є домовленості із західними партнерами, які допоможуть відновити українські аеропорти.

Так, нещодавно з Великою Британією було підписано Спільний план дій для допомоги у відновленні транспортної інфраструктури України, який, зокрема, передбачає реконструкцію аеропортової інфраструктури та навчання персоналу аеропортів, диспетчерів повітряного руху та авіаційної безпеки.

Також з'явилася інформація про те, що аеропорт в Ужгороді може відновити свою роботу для міжнародних регулярних рейсів ще до завершення бойових дій. Закарпатська облрада, якій належить цей аеропорт, навіть виділила на оновлення летовища 26 мільйонів гривень. Місцева влада мотивувала своє рішення про відновлення діяльності аеропорту безпосередньою наближеністю його до Словаччини. Справді, злітно-посадкова смуга летовища буквально впирається в кордон, а літаки перед тим, як приземлитися чи одразу після зльоту потрапляють у повітряний простір держави НАТО та ЄС. Незважаючи на це, є деякі сумніви, що цей аеропорт зможе відновити роботу ще до закінчення війни.

Ураховуючи те, що Україна перебудовувала свою авіаційну галузь на стандарти безпеки Євросоюзу, будь-які комерційні рейси з пасажирами можливі тільки після

завершення бойових дій та повторної сертифікації аеропортів щодо питань безпеки. До того ж українські авіакомпанії брали літаки в лізинг за кордоном, а іноземні власники цих літаків ще до початку повномасштабного вторгнення росії почали відкликати повітряні судна до Європи. Якщо власники ще до початку війни не хотіли залишати свої літаки в Україні, то хто з них наважиться віддати авіалайнери, щоб літати в Україну під час війни.

Загалом у зв'язку із вторгненням російського агресора та введенням правового режиму воєнного стану і закриттям повітряного простору України галузь цивільної авіації зазнала надзвичайно великих фінансових втрат, що пов'язано, зокрема, з неможливістю виконання польотів цивільними повітряними суднами. Це призвело до вкрай істотного скорочення надходжень до Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України в міжнародних авіаційних організаціях, адже основним джерелом наповнення цього Фонду (майже 90 %) є державний збір за кожного пасажира, який відлітає з аеропортів України, та за кожен тонну вантажу, що відправляється чи прибуває до українських аеропортів. За таких умов надзвичайно складно належним чином утримувати висококваліфікований персонал Державіаслужби, а також виконувати ті завдання і функції, що покладені на цей центральний орган виконавчої влади.

Недостатній рівень фінансування Державної авіаційної служби ставить під загрозу ефективне виконання Україною міжнародних зобов'язань, що випливають із Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, зокрема з питань забезпечення безпеки авіації, а також створює значні перешкоди для реалізації Угоди між Україною та Євросоюзом про спільний авіаційний простір, який був ратифікований Верховною Радою за декілька днів до початку повномасштабного військового вторгнення росії. Тому виникла необхідність у залученні додаткових джерел надходжень до Держспецфонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях.

Держава шукає будь-які можливості для підтримки авіаційної галузі в ці непрості часи. Саме тому народні депутати з Комітету Верховної Ради з питань транспорту та інфраструктури розробили законопроект, яким передбачається

внесення зміни до Повітряного кодексу України в частині визначення додаткових джерел надходжень до Держспецфонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність у вигляді грантів, дарунків та благодійних внесків, а також інших надходжень, отриманих Державіаслужбою від підприємств, організацій, фізичних осіб та від інших бюджетних установ для виконання цільових заходів у галузі цивільної авіації.

Зміни у законодавстві сприятимуть стабільному функціонуванню Держспецфонду, що дасть змогу продовжувати ефективно виконувати основні завдання внутрішньої та зовнішньої державної політики в галузі цивільної авіації, в тому числі в рамках забезпечення державного контролю та нагляду за безпекою цивільної авіації.

3.2. Перспективи розвитку міжнародних авіаційних сполучень в контексті Угоди про спільний авіаційний простір із ЄС для галузі пасажирських авіаперевезень

Співробітництво в галузі цивільної авіації між Україною та ЄС розпочалося більше 20 років тому. Від 15 грудня 1999 року Україна є членом Європейської конференції цивільної авіації (англ. The European Civil Aviation Conference – ECAC, створена 1954 року). Вона об'єднує 44 європейські країни й відіграє провідну роль у формуванні регіональної авіаційної політики, виступає гарантом ефективного розвитку регіонального співробітництва у галузі цивільної авіації [15].

Важливим наступним етапом просування міжнародного співробітництва України в авіаційній стало набуття Україною 1 травня 2004 року членства в Європейській організації з безпеки аеронавігації (ЄВРОКОНТРОЛЬ, створена 1960 року). Членами цієї організації є 41 країна, у тому числі всі держави ЄС [31]. ЄВРОКОНТРОЛЬ визначає політику розвитку авіації держав-членів організації. Повноправне членство в цій організації передбачає дотримання європейських стандартів авіаїаху. Це сприяє:

- 1) підвищенню рівня безпеки польотів через упровадження міжнародних правил, модернізацію системи аеронавігації, підвищення кваліфікації персоналу;
- 2) збільшенню обсягів авіап перевезень у повітряному просторі України, забезпеченню додаткових гарантій користувачам і високого рівня обслуговування;
- 3) досягненню максимальної ефективності аеронавігаційної системи завдяки участі України в єдиній європейській системі організації повітряного руху [31].

Переговори щодо підписання Угоди про САП із ЄС тривали з 2007 по 2013 рік. Її парафування відбулося 28 листопада 2013 року на Саміті Україна-ЄС у Вільнюсі. Підписання угоди планувалося на 2014 рік, але було відкладене у 2014 році через британсько-іспанську суперечку довкола аеропорту Гібралтару, у 2019 році – через Брексіт, у 2020 році – через пандемію COVID-19 [25].

12 жовтня 2021 року Україна та ЄС підписали Угоду про САП (під час 23-го саміту Україна-ЄС у Києві). 17 лютого 2022 року Верховна Рада України її ратифікувала [42]. Для набуття чинності необхідно, щоб, крім України, її ратифікували всі держави-члени ЄС і щоб Україна привела українські нормативно-правові акти у відповідність до норм ЄС. На період від моменту підписання й до всебічної ратифікації сторони домовляються тимчасово застосовувати Угоду відповідно до своїх внутрішніх процедур і національного законодавства.

Юридично втілення угоди про САП передбачає заміну численних двосторонніх угод (якщо вони не є більш вигідними) між Україною та державами ЄС. Кінцевою метою Угоди є поступове створення між Україною та ЄС і його членами САП, який функціонуватиме на засадах вільного доступу до ринку авіап перевезень та рівних умовах конкуренції. Угода встановлює для підписантів єдині правила (як це регулюється в ЄС) та процедури, які стосуються питань безпеки польотів, охорони авіації, організації повітряного руху, захисту навколишнього середовища та прав споживачів, систем комп'ютерного бронювання, а також стосовно соціальних аспектів. В Угоді визначені обов'язкові правила, технічні вимоги, адміністративні процедури, базові експлуатаційні стандарти та імплементаційні норми, що застосовуються між сторонами.

Угода імплементується в 2 етапи. Протягом першого перехідного періоду авіаперевізники користуватимуться необмеженими правами на трафік між будь-якою точкою ЄС та будь-якою точкою України (тобто буде застосована «третя та четверта свобода повітряного простору»). Після повного виконання умов Угоди (що має бути підтверджено Спільним комітетом) авіаперевізники зможуть використовувати необмежені права на перевезення – для перевізників з ЄС – між ЄС, Україною й будь-якою іншою країною (тобто «п'яте право повітряного простору») та всередині України (так званий каботаж); а для українських перевізників – між Україною та країнами-членами ЄС [44].

Окрім прав на рух, Угода встановлює інші переваги для авіаперевізників: право відкривати представництва, отримувати доступ до послуг наземного обслуговування, прозоро розподіляти слоти в аеропортах, укладати угоди про блокування простору або угоди про код-шерінг, забезпечувати інтермодальні перевезення, лізинг, пропонувати нічні зупинки в будь-якому з аеропортів сторін, а також лібералізувати правила стосовно іноземної валюти [14, с. 39].

Необхідно вказати, що й без Угоди про САП із ЄС співробітництво з авіаперевезень між Україною та країнами ЄС вже частково дерегульоване. Із 10 членами ЄС в Україні підписані угоди про «відкрите небо», це: Болгарія, Греція, Естонія, Ірландія, Іспанія, Італія, Литва, Польща, Румунія, Словаччина. Із цими країнами скасовані обмеження за кількістю авіаперевізників, маршрутів та рейсів [25].

Ще з 16 країнами-членами ЄС в Україні підписані двосторонні міжурядові угоди про регулярне повітряне сполучення (див. Табл. 3.1). З усіх членів ЄС в Україні така угода поки що не підписана тільки з Мальтою [29].

Із 16 країнами-членами ЄС, із якими в Україні підписані двосторонні угоди про повітряне сполучення, передбачено зняття обмежень з окремих питань.

Таблиця 3.1

Умови лібералізації авіап перевезень між Україною та членами ЄС, передбачені двосторонніми міжурядовими угодами про регулярне повітряне сполучення (угоди про «відкрите небо» з цими країнами не підписані)

№ п/п	Країни-члени ЄС	Частоти (рейси на тиждень - р/т)	Пункти	Кількість авіап перевізників (декілька = без обмежень)
1	Австрія	14	необмежені	декілька
2	Бельгія	Узгоджуються в робочому порядку	необмежені	1
3	Данія	необмежені	Копенгаген +2 пункти, Київ +2 пункти	декілька
4	Кіпр	необмежені	Укр. авіап перевізники: Ларнака, Пафос з/до будь-яких пунктів в Україні. Для іноземних авіап перевізників: Ларнака, Пафос до Києва, Донецька, Дніпра, Харкова, Львова, Одеси, Сімферополя	декілька
5	Латвія	необмежені	Рига з/до будь-яких пунктів в Україні	декілька
6	Люксембург	необмежені	З Люксембургу до будь-яких пунктів в Україні і навпаки	декілька
7	Нідерланди	По 14 рейсів за маршрутом Київ-Амстердам	необмежені	1
8	Німеччина	52 р/т для кожної сторони за осн. маршрутами: Київ-Берлін, Київ-Франкфурт, Київ-Мюнхен (сукупно). 7 р/т для кожної сторони за регіон. маршрутами	необмежені	декілька, проте 2 на маршруті до/з Києва; 3 на інші пари міст
9	Португалія	необмежені	Лісабон з /до Київ	2
10	Словенія	необмежені	Київ-Любляна	декілька
11	Угорщина	Пасажи́рські перевезення Київ-Будапешт: 14 р/т, Одеса-Будапешт: 9 р/т для кожної сторони. Інші маршрути: необмежена кількість р/т. Вантажні перевезення Київ-Будапешт: 14 р/т, Одеса-Будапешт: 9 р/т для кожної сторони	необмежені	декілька

Продовження Таблиці 3.1

№ п/п	Країни-члени ЄС	Частоти (рейси на тиждень - р/т)	Пункти	Кількість авіаперевізників (декілька = без обмежень)
12	Фінляндія	необмежені	Київ-Гельсінкі, аеропорти Лапландії	декілька, проте 1 на лінію
13	Франція	Київ-Париж, по 7 на інші напрямки	необмежені	1
14	Хорватія	необмежені	необмежені	декілька, проте 1 на лінію
15	Чехія	Київ – Прага – 10 р/т для авіакомпаній кожної сторони. Одеса –Прага 7 р/т сукупно для обох сторін. Інші регіональні – 7 р/т сукупно для обох сторін за кожним окремим маршрутом. Вантажні – 7 р/т	Із Праги до Києва, Одеси, Донецька, Львова, Харкова, Сімферополя, Ужгорода, Дніпра та навпаки. Карлові Вари – Київ	декілька
16	Швеція	необмежені	Стокгольм + 2 пункти, Київ + 2 пункти	декілька

Примітка: складено автором за даними Державної авіаційної служби України.

На основі даних таблиці 3.1, зазначимо, що диференціація дерегуляції авіаперевезень із цими країнами має такий вигляд:

1) за кількістю маршрутів:

– зняті обмеження з країнами: Австрія, Бельгія, Нідерланди, Німеччина, Угорщина, Франція, Хорватія;

– лишилися обмеження з країнами: Кіпр, Латвія, Люксембург, Португалія, Словенія, Фінляндія, Чехія, Швеція;

2) за кількістю авіакомпаній :

– зняті обмеження з країнами: Австрія, Данія, Кіпр, Латвія, Люксембург, Словенія, Угорщина, Чехія, Швеція;

– лишилися обмеження з країнами: Бельгія, Нідерланди, Німеччина, Португалія, Фінляндія, Франція, Хорватія;

3) за кількістю рейсів:

- зняті обмеження з країнами: Данія, Кіпр, Латвія, Люксембург, Португалія, Словенія, Фінляндія, Хорватія, Швеція;
- лишилися обмеження з країнами: Австрія, Бельгія, Нідерланди, Німеччина, Угорщина, Франція, Чехія.

Таким чином, Україна має двосторонні міжурядові угоди про регулярне повітряне сполучення майже з усіма 27 членами ЄС, окрім Мальти, при тому з 10 з них – це угоди про «відкрите небо».

Угода про САП із ЄС передбачає право українських та європейських компаній виконувати рейси між Україною та країнами ЄС без міждержавного узгодження маршрутів. Іншими словами, суттєвою зміною при втіленні авіаційного «безвізу» є можливість для авіаперевізників України та ЄС домовлятися напряму з аеропортами про рейси та їх кількість. На практиці це означає зняття будь-яких обмежень на маршрути. Тоді європейські авіакомпанії зможуть літати в Україну в будь-які аеропорти, а українські – в європейські.

Економічно САП із ЄС обов'язково матиме вплив на український ринок авіаперевезень та на економіку в цілому. Питання, які виникають у цьому контексті, це:

- 1) розширення присутності європейських авіакомпаній на українському авіаринку,
- 2) поява нових авіамаршрутів між Україною та ЄС,
- 3) каботажні перевезень європейськими авіакомпаніями в межах України, зниження тарифів на авіаквитки [25].

Активне відкриття нових авіамаршрутів між Україною та країнами ЄС свідчить про те, що втілення угоди про САП не є винятковою необхідністю для появи нових маршрутів у цих напрямках. Очевидним є те, що авіаційний «безвіз» сприятиме розвитку, але він не є єдиним тригером для появи нових маршрутів у європейських напрямках. Цьому сприяють згадані вище двосторонні угоди України з членами ЄС про повітряне сполучення; і головним об'єктивним чинником, який впливає на це найбільшою мірою, є ринковий попит, що обумовлює вмотивованість авіаперевізників відкривати нові маршрути для збільшення своїх прибутків.

Такий висновок збігається з думкою українських авіафахівців, які стверджують, що до підписання угоди про САП із ЄС у більш як 80 % напрямків з України авіакомпанії літали без обмежень, тобто якщо був попит, то авіаперевізник міг організувати будь-яку кількість додаткових рейсів. Були проблеми приблизно в 15 % напрямків через установлення квот на кількість перевізників та щотижневих рейсів з України. Це якраз стосується країн, із якими підписані тільки двосторонні авіаугоди з певними обмеженнями, а не про «відкрите небо». Такі обмеження були встановлені з боку Франції, Чехії, Німеччини, Нідерландів. На думку українського авіаексперта Євгена Трескунова (радник Вінницького міського голови з питань розвитку аеропорту, член асоціації «Аеропорти України»), кардинально нових авіарейсів після втілення угоди про «відкрите небо» з ЄС очікувати не варто, тому що авіаперевізники вже літають на всіх економічно вигідних маршрутах. Інший авіаексперт та менеджер авіаційного сектора Кирило Новіков (у 2015-18 рр. керував проєктним інститутом у галузі цивільної авіації, обіймав інженерні та керівні посади на підприємствах авіабудівної галузі України) зазначає, що з підписанням авіаційного «безвізу» очікується, що з України відкриються нові напрямки, але саме туди, де були обмеження. Це стосується дорогих маршрутів у північні, західні віддалені країни Європи, а також у балканські країни [25].

Зростання кількості іноземних авіакомпаній, кількості країн, куди здійснюються польоти, кількості нових авіамаршрутів іноземних компаній та кількості авіапасажирів, перевезених іноземними авіакомпаніями, з урахуванням домінування серед іноземних авіакомпаній саме європейських свідчить про розширення присутності європейських авіакомпаній на українському ринку міжнародних повітряних перевезень пасажирів. Для того щоб гідно конкурувати з ними, українським авіакомпаніям необхідно тісно співпрацювати з українським урядом і втілювати програми й рішення для кращого задоволення інтересів українських гравців ринку (маються на увазі українські авіакомпанії, аеропорти та споживачі). Це багатокomплексне завдання. Сюди відноситься просування нових авіамаршрутів до Європи, коли вже САП почне діяти для України повноцінно й це

буде здійснюватися на більш вигідних умовах, розвиток інфраструктури аеропортів, удосконалення послуг для авіапасажирів і в літаках, і в терміналах [26, с. 35].

Після втілення САП ймовірним є запуск нових авіамаршрутів з та до України, проте це стосується країн, із якими Україна має регульовані авіаперевезення. Поява нових авіамаршрутів може формуватися не тільки під впливом самого попиту на послуги авіаперевезень, а й також через необхідність розвитку галузей, які з ними пов'язані, зокрема туризму. Логічно буде припустити, що після закінчення війни з росією не тільки туризм, а й розвиток інших галузей (наприклад, фінансів чи будівництва) спричинить появу нових авіамаршрутів в Україні.

Угода САП із ЄС повинна сприяти подальшому розвитку ринку авіаперевезень. Детальний аналіз результатів початкової реалізації цієї угоди в розрізі пасажирських авіаперевезень між Україною та країнами-членами ЄС дозволив зазначити таке:

- є ґрунтовні припущення, що після втілення вказаної угоди будуть відкриті нові авіамаршрути з України у напрямку Данії, Португалії, Фінляндії, Швеції;
- каботажні перевезення в межах України європейськими авіакомпаніями поки що, імовірно, не будуть здійснюватися через відсутність сприятливих умов для європейців;
- відбудеться зниження цін на авіаквитки. Це буде стосуватися країн, із якими авіаперевезення є регульованими за кількістю рейсів та/або авіакомпаній, зокрема Австрії, Бельгії, Нідерландів, Німеччини, Франції, Португалії, Фінляндії, Хорватії, Угорщини, Чехії. Після дерегуляції збільшення кількості авіаперевізників та маршрутів до цих країн може сприяти зниженню цін на авіаквитки в указаних напрямках на 20-30 %. Інша ситуація за цінами на авіаквитки склалася з країнами, із якими авіаперевезення пасажирів уже є дерегульовані й із якими підписані угоди про «відкрите небо» та зняті обмеження за кількістю авіаперевізників, маршрутів та рейсів (це 10 країн-членів ЄС: Болгарія, Греція, Естонія, Ірландія, Іспанія, Італія, Литва, Польща, Румунія, Словаччина). До цих країн ціни на авіаквитки вже є доволі низькими (наприклад, авіапереліт Одеса-Катовіце лоукостером «Ryanair» в обидві

сторони може коштувати 16 євро), і подальшого зниження цін на авіаквитки до них очікувати не варто.

Отже, для України втілення угоди про САП із ЄС може сприяти розвитку самої галузі авіаперевезень, розвитку туризму, а також економіки загалом.

Висновки до розділу 3

Першочерговим завданням в рамках післявоєнної відбудови у сфері авіації буде відновлення зруйнованих аеропортів та інвестиції в більш ефективну організацію їхньої роботи для подальшого збільшення пасажиропотоку. Угода про відкрите небо з ЄС принесе Україні в перспективі можливості для інтеграції з країнами ЄС в рамках авіаційної інфраструктури, і, до того ж, зможе збільшити кількість авіарейсів, які відбуватимуться через Україну. Крім того, досвід країн-сусідів свідчить про те, що подібні угоди несуть більше переваг для країн, аніж недоліків, проте, суттєвим завданням є підтримка необхідних міжнародних стандартів.

Саме досліджувана нами «SkyUp» є першою українською авіакомпанією, яка отримає доступ до відкритого неба ЄС. Вона ж ймовірно, стане першою, хто після відкриття неба в Україні швидко перебазує літаки в Україну і почне активно виконувати рейси.

У світі є практика, коли держава субсидує авіакомпанії. Наприклад, США тривалий час субсидували польоти всередині країни. В Україні можна зробити так само, якщо буде дозволено літати у внутрішні аеропорти. В ЄС є законодавство, яке дозволяє це робити. В Україні сьогодні цей механізм не реалізований, але частково законодавче поле під це вже створене.

ВИСНОВКИ

У зв'язку із вторгненням російського агресора та введенням правового режиму воєнного стану і закриттям повітряного простору України галузь цивільної авіації зазнала надзвичайно великих фінансових втрат, що пов'язано, зокрема, з неможливістю виконання польотів цивільними повітряними суднами.

Українські авіакомпанії працюють зараз в обмеженому режимі (на висококонкурентних ринках) у країнах Європи. Так не може тривати вічно, а тому вже сьогодні потрібний план стимулювання їхнього повернення. Це стосується і персоналу аеропортів, які знаходяться у вимушеному простой, а ще – працівників Державіаслужби, ДП «Украерорух» та інших пов'язаних компаній. Всі вони значно постраждали від відсутності роботи. Однозначно потрібна державна підтримка цієї категорії фахівців, яких можна безповоротно втратити, що підтверджують дані статистики та колеги по цеху. Це можуть бути прямі дотації підприємствам, програми обміну з іншими компаніями за кордоном, за умови підписання контракту на «повернення після перемоги», навчальні семінари тощо.

Плани щодо відновлення авіаційної галузі передбачають, що новостворене Агентство відновлення та розвитку інфраструктури почне напрацьовувати план відновлення, який має включати:

- 1) черговість відновлення аеропортів, у відповідності до Майстерплану та Транспортної моделі України;
- 2) план повернення авіакомпаній та всіх суб'єктів авіаринку та безперешкодний доступ до діяльності в аеропортах;
- 3) приведення до відповідності з нормами ЄС питань вартості авіапалива та стандартів обслуговування;
- 4) зменшення (оптимізація) податків для суб'єктів господарювання авіагалузі;
- 5) відбудова зруйнованої інфраструктури летовищ;

- б) розвиток пріоритетних летовищ, створення транзитних хабів (не лише Бориспіль);
- 7) створення вантажних аеропортів;
- 8) створення умов для появи сервісних компаній з обслуговування літаків (MRO);
- 9) можливість пільгового кредитування та дотацій на відновлення з боку країн-партнерів та за рахунок репарацій;
- 10) створення концесій для аеропортів (BOT – build-operate-transfer)
- 11) створення наглядових рад у державних та комунальних аеропортах, залучення для відбудови та управління професійного менеджменту.

У надзвичайно складний для галузі рік Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури, Міністерство економіки України, Міністерство інфраструктури України, Міністерство фінансів України, Міністерство зовнішніх справ України, Державна служба України з питань безпеки на транспорті, Державна авіаційна служба України працюють над трьома пріоритетами: збереженням висококваліфікованого авіаційного персоналу, утриманням авіаінфраструктури в належному стані та дерегуляцією галузі в рамках започаткованої раніше реформи. Усе це дасть можливість максимально швидко запустити авіарух, щойно дозволить безпекова ситуація.

Наразі українські фахівці разом з міжнародними партнерами проробляють питання можливого впровадження технологій згідно світових стандартів, аби після війни українські аеропорти могли зустріти пасажирів в технологічно оновлених і сучасних терміналах, а також забезпечити високий рівень якості обслуговування пасажирів та безпеки польотів.

Усі ці кроки зможуть вдихнути нове життя в український авіарух і такі дії повернуть Україні небо якнайшвидше.

СПИСОК БІБЛЮГРАФІЧНИХ ПОСИЛАНЬ ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Повітряний кодекс України (зі змінами і доповненнями) № 2026-ІХ від 27.01.2022 р.
2. Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу : Наказ Державної авіаційної служби від 14.08.2020р. № 1126 // Офіційний вісник України. – 2020. – № 86 – Ст. 2780
3. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року. Розпорядження Кабінету Міністрів України № 430-р від 30.05.2018 р.
4. Угода між Україною та Європейським Співтовариством про певні аспекти повітряного сполучення [Електронний ресурс] // Офіційний сайт ВРУ. – Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_743#Text
5. Угода між Україною та Європейським Союзом і його державами-членами про спільний авіаційний простір [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua/uploads/documents/9283.pdf>
6. Гаврилко Т. О. Трансформаційні зміни світового ринку авіаційних послуг в умовах глобалізації / Т.О. Гаврилко, А.В. Гавриленко // Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарство. – 2018. – Вип. 18(1). – С. 81-85.
7. Грінченко Ю. Л. Авіаційна галузь України в умовах відкритої економіки / Ю. Л. Грінченко // Проблеми системного підходу в економіці. – 2019. – Вип. 6(1). – С. 98-105.
8. Грінченко Ю. Л. Формування методичних засад якісного економічного зростання авіаційної галузі / Ю. Л. Грінченко // Агросвіт. – 2020. – № 5. – С. 36-42.
9. Григоров О. М. Міжнародно-правові засади регулювання відносин у сфері цивільної авіації: становлення та розвиток / О. М. Антипенко. – Монографія, 2020. – 440 с.

10. Гуцалюк О. М. Безпековий менеджмент авіаційного транспорту в контексті сталого розвитку національної економіки / О. М. Гуцалюк, Ю. А. Бондар // Управління економікою: теорія та практика. – 2020. – С. 82-94.
11. Калиновський А. О. Стан і перспективи розвитку світової авіаційної галузі та ринку послуг із відновлення авіаційної техніки / А. О. Калиновський, В. М. Голомовзий, Н. Л. Калиновська, Л. В. Лучит // Бізнес Інформ. – 2019. – № 3. – С. 19-26
12. Мінакова С. М. Особливості державної політики для розвитку авіаційної галузі в умовах міжнародної конкуренції / С. М. Мінакова // Економіка. Фінанси. Право. – 2020. – № 9. – С. 25-31.
13. Мошняга Л. В. Міжнародно-правова регламентація авіаційних перевезень пасажирів / Л. В. Мошняга // Науковий вісник Льотної академії. Серія : Економіка, менеджмент та право. – 2021. – Вип. 5. – С. 177-184.
14. Набок І.І. Інтеграція України у спільний авіаційний простір ЄС/ І.І.Набок// Угода про асоціацію з ЄС як інструмент забезпечення стійкості економіки України: матеріали міжнародної науково-практичної конференції (25-26 листопада 2021 року, м. Київ) у 2 частинах. К.: Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Навчально-науковий інститут міжнародних відносин, Центр досконалості Жана Моне, 2022. – Ч.2. – С. 39-42.
15. Набок І.І. Міжнародне співробітництво України в авіаційній сфері / І.І.Набок // АВІА-2021: тези доповідей XV міжнародної науково-технічної конференції. Національний авіаційний університет. – Київ, 2021. – С. 25.1-25.3.
16. Петрик В. Л. Аналіз стану світового ринку цивільної авіації та прогноз його розвитку в умовах нестабільного попиту на авіаперевезення / В. Л. Петрик // Бізнес Інформ. – 2020. – № 3. – С. 112-119.
17. Побоченко Л.М. Вплив війни в Україні на розвиток міжнародного туристичного бізнесу // Національні економічні стратегії розвитку в глобальному середовищі: XIII міжнародна науково-практична конференція, 26 травня 2022 року: тези доп. – К., 2022. – С. 163-169.

18. Побоченко Л.М. Роль авіації в мінливому світі / Ю.І. Куц, Л.М.Побоченко // X Авіаційний конгрес «Авіація в XXI ст. - безпека в авіації та космічні технології». – Kyiv, Ukraine. – Вересень 28. 2022. – Kyiv. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://conference.nau.edu.ua/index.php/Congress/Congress2022/paper/viewFile/8703/7218>.

19. Прокоп'єва А.А., Петренко А.С. Вплив військової агресії на галузь цивільної авіації//X Всесвітній конгрес «Авіація в XXI столітті» - «Безпека а авіації та космічні технології», м. Київ, 28-30 вересня 2022 р.: тези доп. – К., 2022. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://conference.nau.edu.ua/index.php/Congress/Congress2022/paper/viewFile/8848/7477>

20. Прушківська Е. В. Напрями міжнародного співробітництва національної авіаційної галузі в умовах глобалізації / Е. В. Прушківська, О. В. Губарь // Економічний простір. – 2018. – № 132. – С. 5-13.

21. Салоїд С. В. Аналіз розвитку підприємств авіаційної галузі і визначення економічних проблем / С. В. Салоїд, К. Ю. Редько // Агросвіт. – 2021. – № 3. – С. 50-54.

22. Сидоренко К.В. Key trends in the development of the global aviation transport market in the context of the infrastructure support of international airports / К. В. Сидоренко, О. Ю. Сидоренко // Інформаційне суспільство: технологічні, економічні та технічні аспекти становлення: міжнар. наук.-практ. конф., 6 березня 2019 р. – Тернопіль, 2019. – С. 73-76.

23. Сидоренко К.В. Вплив світових криз на формування глобального ринку авіаційних перевезень / К. В. Сидоренко // Сучасні міжнародні відносини: актуальні проблеми теорії і практики – 2020: міжнар. наук.-практ. конф., 20 квітня 2020 р.: тези доп. – К., 2020. – Т. 2. – С. 175-180.

24. Сидоренко К.В. Роль повітряного транспорту у досягненні цілей сталого розвитку// Національні економічні стратегії розвитку в глобальному середовищі: тези доп. XIII міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 26 травня 2022 р.). К., 2022. – С. 87-89.

25. Соколова З.С. Аналіз ефектів утілення угоди про спільний авіаційний простір із ЄС для галузі пасажирських авіаперевезень України в довоєнний період/ І. Набок, А.А. Прокоп'єва, К.В. Сидоренко, Д.І. Бойчук, П. Родіонов //Financial and credit activity problems of theory and practice, 6(47), 2022. – PP. 400-423. <https://doi.org/10.55643/fcaptr.6.47.2022.3937>
26. Татаренко Н.О. Авіаційна галузь в національній стратегії економічного прориву //Всесвітній авіаційний конгрес: – К.: НАУ, 2022. – С.35-39.
27. Товмасян В. Р. Аналіз джерел та напрямів фінансування модернізації авіаційної галузі України / В. Р. Товмасян // Економіка та держава. – 2020. – № 1. – С. 82-86.
28. Товмасян В. Р. Відновлення авіаційної галузі як необхідна складова активізації бізнес-процесів в економіці / В. Р. Товмасян // Економіка і управління. – 2020. – № 3. – С. 14-21.
29. <http://www.avia.gov.ua> – Офіційний сайт Державної авіаційної служби України.
30. <https://www.etc-corporate.org> – Офіційний сайт Європейської туристичної комісії (ETC)
31. <http://www.eurocontrol.int> – Офіційний сайт Європейської організації з безпеки аеронавігації (EUROCONTROL).
32. <https://www.euromonitor.com> – Офіційний сайт Euromonitor International
33. <https://www.iamovers.org> – Офіційний сайт Міжнародної асоціації перевізників (IAM)
34. <http://www.iata.org> – Офіційний сайт Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA).
35. <http://www.icao.int> – Офіційний сайт Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO).
36. <http://www.mtu.gov.ua> – Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України.
37. <https://www.fiata.org> – Офіційний сайт Міжнародної федерації асоціацій експедиторів (FIATA).

38. <https://www.kse.ua> – Офіційний сайт Київської школи економіки.
39. <https://www.skyup.aero/uk> – Офіційний сайт «SkyUp Airlines».
40. <https://www.ukosatse.ua> – Офіційний сайт Державного підприємства обслуговування повітряного руху України («Украерорух»).
41. <https://www.worldbank.org> – Офіційний сайт Групи Світового банку
42. Авіаційний безвіз підписали. Що означає угода про «відкрите небо» України і ЄС. BBC News Україна. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.bbc.com/ukrainian/features-58868268>
43. Безвізовий режим України з Євросоюзом набув чинності. УКРІНФОРМ. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.ukrinform.ua/rubric-society/2244508-bezvizovij-rezimukraini-z-evrosouzom-nabuv-cinnosti.html>
44. «Відкрите небо» з ЄС: що дасть Україні авіаційна угода. Слово і діло. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.slovoidilo.ua/2021/07/01/infografika/polityka/vidkryte-nebo-yes-dast-ukrayini-aviaczijna-uhoda>
45. [Європейський підрозділ SkyUp почав польоти](https://www.avianews.com/ukraine/2023/05/10/skyup_mt_first_flights/). [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.avianews.com/ukraine/2023/05/10/skyup_mt_first_flights/
46. Підписано угоду про Спільний авіаційний простір між Україною та ЄС. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://jurliga.ligazakon.net/news/206804_pdpisano-ugodu-pro-splniy-avatsyniy-prostr-mzh-ukranoyu-ta-s?_gl=1*c82hrx*_gcl_au*MTU2OTk3NDEyMy4xNjg2NjcyNTgx
47. Про Національну раду з відновлення України від наслідків війни. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.kmu.gov.ua/diyalnist/nacionalna-rada-z-vidnovlennya-ukrayini-vid-naslidkiv-vijni/pro-nacionalnu-radu-z-vidnovlennya-ukrayini-vid-naslidkiv-vijni>
48. Рейтинг кращих університетів світу. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: The Times Higher Education World University Rankings 2023 <https://www.timeshighereducation.com/world-university-rankings/2023/world-ranking>
49. Рейтинг університетів України «ТОП-200 УКРАЇНА 2022». [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://osvita.ua/vnz/rating/86578/>

50. Український лоукостер SkyUp відкрив повноцінну авіакомпанію у Євросоюзі. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.avianews.com/ukraine/2023/05/05/skyup_mt_ready_to_fly/
51. Як українські авіакомпанії заробляють і занепадають під час війни. BBC News. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.bbc.com/ukrainian/features-63403865>
52. 2021. global air passenger totals show improvement from 2020, but still only half pre-pandemic levels. Retrieved from: <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/2021-global-air-passenger-totals-show-improvement.aspx>
53. Air transportation - statistics&facts. [Electronic resource]. – Access: <https://www.statista.com/topics/1707/air-transportation/#topicOverview>
54. IATA's Annual Review- 2023. [Electronic resource]. – Access: <https://www.iata.org/contentassets/c81222d96c9a4e0bb4ff6ced0126f0bb/annual-review-2023.pdf>
55. IATA's Global Air Connectivity Index, 2022. [Electronic resource]. – Access: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/quarterly-air-transport-chartbook---q1-2023/>
56. Liberalization of Air Transport Services and Passenger Traffic. [Electronic resource]. – Access: https://www.wto.org/english/res_e/reser_e/ersd200806_e.pdf
57. Mykhalchenko, I.H. (2017). Evaluation of the air liberalization between Ukraine and member states of the European Union. //Ekonomika i suspil'stvo. 8. 65-71. Retrieved from: https://economyandsociety.in.ua/journals/8_ukr/11.pdf.
58. Nabok I. Features of aviation industry of Ukraine and international cooperation at the present stage // «AVIA-2019»: XIV Міжнародна науково-технічна конференція, 21-23 квітня 2019 р.: тези доп. – К.: НАУ-друк, 2019.: <http://conference.nau.edu.ua/index.php/AVIA/AVIA2019>
59. SkyUp запустить регулярні рейси в Євросоюзі у 2024 році. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.avianews.com/ukraine/2023/06/07/skyup-mt-scheduled-flights-in2024/>

60. SkyUp відправив ще два літаки до Африки. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.avianews.com/ukraine/2023/05/15/skyup_flights_tunisair/
61. Travel&Tourism Development Index 2021: Rebuilding for a Sustainable and Resilient Future. [Electronic resource]. – Access: <https://www.weforum.org/reports/travel-and-tourism-development-index-2021/>
62. The impact of the conflict between Russia and Ukraine on aviation. [Electronic resource]. – Access: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/the-impact-of-the-conflict-between-russia-and-ukraine-on-aviation/>
63. Ukraine conflict results in downturn in airline bookings. [Electronic resource]. – Access: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/ukraine-conflict-results-in-downturn-in-airline-bookings/>
64. Ukraine: Value of Aviation. [Electronic resource]. – Access: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/ukraine--value-of-aviation/>
65. Which Airlines Are Hedged Against Soaring Jet Fuel Prices? [Electronic resource]. – Access: <https://simpleflying.com/airline-hedging-jet-fuel/>

ДОДАТКИ

ДОДАТОК А

Таблиця А.1

Реєстр укладених міжнародних угод про повітряне сполучення України з іншими країнами (станом на 07.06.2023)

Країна	Назва угоди	Стан угоди	Дата підписання угоди	Дата вступу угоди в дію
Ірландія	Угода між Урядом України та Урядом Ірландії про повітряне сполучення	Проект		
Домініканська Республіка	Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Домініканської Республіки про повітряне сполучення	Проект		
Пакистан	Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Ісламської Республіки Пакистан про повітряне сполучення	Проект		
Республіка Албанія	Угода між Кабінетом Міністрів України та Радою Міністрів Республіки Албанія про повітряне сполучення	Проект		
Республіка Ірак	Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Ірак про повітряне сполучення	Проект		
Ісландія	Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Ісландія про повітряне сполучення	Проект		
Ефіопія	Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Федеральної Демократичної Республіки Ефіопія про повітряне сполучення	Проект		
Малайзія	Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Малайзії про повітряне сполучення	Проект		
Сінгапур	Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Сінгапур про повітряне сполучення	Проект		
Південно-Африканська Республіка	Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Південно-Африканської Республіки про повітряне сполучення	Проект		
Оман	Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Султанату Оман про повітряне сполучення	Проект		
Гонконг	Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Спеціального Адміністративного Району Гонконг Китайської Народної Республіки про повітряне сполучення	Проект		
Республіка Сербія	проект Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Сербія про повітряне сполучення	Парафування		
Королівство Бахрейн	Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Королівства Бахрейн про повітряне сполучення	Парафування		
Мальдіви	Угода між Урядом України та Урядом Республіки Мальдіви про повітряне сполучення між їхніми відповідними територіями та за їхніми межами	Парафування		
Королівство Марокко	Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Королівства Марокко про повітряне сполучення	Парафування		
Мальта	Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Мальта про повітряне сполучення	Парафування		

Продовження Таблиці А.1

Країна	Назва угоди	Стан угоди	Дата підписання угоди	Дата вступу угоди в дію
Республіка Словенія	Угода між Урядом України та Урядом Республіки Словенія про повітряне сполучення	Підписано	30.03.1999	14.06.2001
Республіка Австрія	Угода між Урядом України та Австрійським Федеральним Урядом про повітряне сполучення	Підписано	15.06.1994	01.12.1994
Республіка Польща	Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Польща про повітряне перевезення	Підписано	12.03.2013	28.07.2016
Демократична Соціалістична Республіка Шрі-Ланка	Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Демократичної Соціалістичної Республіки Шрі-Ланка про повітряне сполучення	Підписано	04.08.2011	18.06.2012
Королівство Швеція	Угода між Урядом України та Урядом Королівства Швеція про повітряне сполучення	Підписано	27.03.2001	27.03.2001
В'єтнам	Угода між Урядом України та Урядом Соціалістичної Республіки В'єтнам про повітряне сполучення	Підписано	21.10.1993	20.04.1994
Республіка Вірменія	Угода між Урядом України та Урядом Республіки Вірменія про повітряне сполучення	Підписано	17.06.1995	11.08.1995
Грецька Республіка	Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Грецької Республіки про повітряне сполучення	Підписано	06.10.2011	
Данія	Угода між Урядом України та Урядом Королівства Данія про повітряне сполучення	Підписано	27.03.2001	27.03.2001
Естонія	Угода між Урядом України та Урядом Естонської Республіки про повітряне сполучення	Підписано	06.07.1993	16.09.1993
Арабська Республіка Єгипет	Угода між Урядом України та Урядом Арабської Республіки Єгипет	Підписано	22.12.1992	22.12.1993
Держава Ізраїль	Угода між Урядом України та Урядом Держави Ізраїль про повітряне сполучення	Підписано	12.01.1993	17.09.1995
Республіка Індія	Угода між Урядом України та Урядом Індії про повітряне сполучення	Підписано	07.07.1995	07.07.1995
Федеративна Республіка Німеччина	Угода між Урядом Федеративної Республіки Німеччина та Урядом України про повітряне сполучення	Підписано	10.06.1993	15.03.1999
Азербайджанська Республіка	Угода між Урядом України та Урядом Азербайджанської Республіки про повітряне сполучення	Підписано	28.07.1995	30.01.1996
Королівство Бельгія	Угода між Урядом України та Урядом Королівства Бельгія про повітряне сполучення	Підписано	20.05.1996	01.01.2003
Республіка Болгарія	Угода між Урядом України та Урядом Республіки Болгарія про повітряне сполучення	Підписано	08.12.1994	14.04.1995
Індонезія	Угода між Урядом України та Урядом Республіки Індонезія про повітряне сполучення	Підписано	11.04.1996	15.01.1999
Республіка Молдова	Угода між Урядом України та Урядом Республіки Молдова про повітряне сполучення (далі- Угода). 12 квітня 2018 року в м. Київ було вчинено нову Угоду, яка наразі не набрала чинності.	Підписано	20.03.1993	20.03.1993

Продовження Таблиці А.1

Країна	Назва угоди	Стан угоди	Дата підписання угоди	Дата вступу угоди в дію
Королівство Норвегія	Угода між Урядом України та Урядом Королівства Норвегія про повітряне сполучення	Підписано	27.03.2001	27.03.2001
Російська Федерація ¹	Угода між Урядом України та Урядом Російської Федерації про повітряне сполучення і співробітництво в галузі повітряного транспорту	Підписано	12.01.1994	02.03.1995
Румунія	Угода між Урядом України та Урядом Румунії про повітряне сполучення	Підписано	29.03.1996	01.06.1996
Саудівська Аравія	Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Королівства Саудівська Аравія про повітряне сполучення	Підписано	18.01.2021	
Хашимітське Королівство Йорданія	Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Йорданського Хашимітського Королівства про повітряне сполучення	Підписано	30.11.2005	11.10.2006
Республіка Казахстан	Угода між Урядом України і Урядом Республіки Казахстан про повітряне сполучення	Підписано	22.02.1993	22.02.1993
Канада	Угода між Урядом України та Урядом Канади про повітряний транспорт	Підписано	28.01.1999	28.04.1999
Киргизька Республіка	Угода між Урядом України та Урядом Республіки Киргизстан про повітряне сполучення	Підписано	23.02.1993	23.02.1993
Китайська Народна Республіка	Угода між Урядом України та Урядом Китайської Народної Республіки про повітряні сполучення	Підписано	05.07.1993	05.07.1993
Корея, Республіка	Угода між Урядом Республіки Корея та Урядом України про повітряне сполучення	Підписано	16.12.1996	06.03.2003
Кувейт	Угода між Урядом України та Урядом Держави Кувейт про повітряне сполучення	Підписано	17.06.2004	05.08.2009
Латвійська Республіка	Угода між Урядом України та Урядом Латвійської Республіки про повітряне сполучення	Підписано	23.05.1995	31.01.1996

¹ Кабінетом Міністрів України 31 січня 2023 року прийнято постанову № 87 «Про припинення дії Угоди між Урядом України та Урядом Російської Федерації про повітряне сполучення і співробітництво в галузі повітряного транспорту та Угоди між Урядом Російської Федерації і Урядом України про принципи співробітництва в галузі виробництва і поставок авіаційної техніки».

Пунктом 2 статті 27 Угоди між Урядом України та Урядом Російської Федерації про повітряне сполучення і співробітництво в галузі повітряного транспорту визначено, що кожна Договірна Сторона може в будь-який час повідомити по дипломатичних каналах іншу Договірну Сторону про свій намір припинити дію цієї Угоди. Таке повідомлення повинно бути одночасно направлено до Міжнародної організації цивільної авіації. У такому випадку ця Угода втрапить чинність через дванадцять (12) місяців з дати одержання такого повідомлення іншою Договірною Стороною, якщо тільки повідомлення про втрату чинності не відкликано за взаємною згодою Сторін до закінчення цього періоду. При відсутності підтвердження про отримання іншою Договірною Стороною повідомлення, воно буде вважатися отриманим через чотирнадцять (14) днів після одержання повідомлення Міжнародною організацією цивільної авіації.

Статтею 13 Угоди між Урядом України і Урядом Російської Федерації про принципи співробітництва в галузі виробництва і поставок авіаційної техніки встановлено, що ця Угода набуває чинності з дати її підписання і буде залишатися чинною протягом трьох місяців з дня, коли одна з Сторін повідомить іншу Сторону про свій намір припинити її дію або внести до Угоди зміни (доповнення) при щорічному узгодженні переліків взаємних поставок продукції. Угоду укладено 8 лютого 1993 року.

Продовження Таблиці А.1

Країна	Назва угоди	Стан угоди	Дата підписання угоди	Дата вступу угоди в дію
Литовська Республіка	Угода між Урядом України та Урядом Литовської Республіки про повітряне сполучення	Підписано	07.07.1993	28.12.1993
Ліванська Республіка	Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Ліванської Республіки про повітряне сполучення	Підписано	22.04.2002	19.08.2003
Об'єднані Арабські Емірати	Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Об'єднаних Арабських Еміратів про повітряне сполучення	Підписано	26.11.2012	21.03.2017
Республіка Білорусь	Угода між Урядом України та Урядом Республіки Білорусь про повітряне сполучення	Підписано	17.07.1995	19.09.1995
Ісламська Республіка Іран	Угода про повітряне сполучення між Урядом України та Урядом Ісламської Республіки Іран	Підписано	09.07.1993	17.09.1995
Корея, Народно-Демократична Республіка	Угода між Урядом України та Урядом Кореїської Народно-Демократичної Республіки (КНДР) про повітряне сполучення	Підписано	15.10.1997	
Куба	Угода між Урядом України та Урядом Республіки Куба про повітряне сполучення	Підписано	20.05.1995	08.01.2001
США	Угода між Урядом України та Урядом Сполучених Штатів Америки про повітряні перевезення	Підписано	14.07.2015	14.01.2016
Республіка Таджикистан	Угода між Урядом України та Урядом Республіки Таджикистан про повітряне сполучення	Підписано	07.03.2008	07.12.2009
Королівство Таїланд	Угода між Урядом України та Урядом Королівства про повітряне сполучення	Підписано	10.03.2004	17.04.2007
Туніська Республіка	Угода між Урядом України та Урядом Туніської Республіки про регулярне повітряне сполучення	Підписано	07.12.1993	25.08.1994
Республіка Туреччина	Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Турецької Республіки про повітряне сполучення	Підписано	22.12.2011	31.10.2013
Грузія	Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Грузії про повітряне сполучення	Підписано	10.06.2010	11.11.2011
Японія	Соглашение между Правительством СССР и Правительством Японии о воздушном сообщении	Підписано	21.01.1966	
Боснія і Герцеговина	Угода між Кабінетом Міністрів України та Радою Міністрів Боснії і Герцеговини	Підписано	24.06.2008	17.12.2009
Бразилія	Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Федеративної Республіки Бразилія про повітряне сполучення	Підписано	02.12.2009	
Королівство Великої Британії та Пн. Ірландії	Угода між Урядом України та Урядом Сполученого Королівства Великої Британії та Північної Ірландії про повітряне сполучення	Підписано	21.11.2011	17.07.2015
Королівство Іспанія	Угода між Урядом України та Урядом Іспанії про повітряне сполучення	Підписано	07.10.1996	27.03.1998
Республіка Кіпр	Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Кіпр про повітряне сполучення	Підписано	08.11.2012	07.09.2016
Велике Герцогство Люксембург	Угода між Урядом України та Урядом Великого Герцогства Люксембург про повітряне сполучення	Підписано	14.06.1994	15.11.1995

Закінчення Таблиці А.1

Країна	Назва угоди	Стан угоди	Дата підписання угоди	Дата вступу угоди в дію
Республіка Північна Македонія	Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Македонія про повітряне сполучення	Підписано	16.12.1998	29.04.1999
Монголія	Угода між Урядом України та Урядом Монголії про повітряне сполучення	Підписано	23.07.1993	23.07.1993
Королівство Нідерланди	Угода між Урядом України та Урядом Королівства Нідерландів про повітряне сполучення	Підписано	07.09.1993	01.08.1994
Словацька республіка	Угода між Урядом України та Урядом Словацької Республіки про повітряне сполучення	Підписано	23.05.1994	28.01.1995
Лівія	Угода між Кабінетом Міністрів України та Великою Соціалістичною Народною Лівійською Арабською Джамагірією про повітряне сполучення	Підписано	23.01.2001	04.11.2002
Сирійська Арабська Республіка	Угода між Урядом України та Урядом Сирійської Арабської Республіки про повітряне сполучення	Підписано	02.04.1993	02.02.1999
Угорщина	Угода між Урядом України та Урядом Угорської Республіки про повітряне сполучення	Підписано	19.05.1995	09.11.1995
Республіка Узбекистан	Угода між Урядом України та Урядом Республіки Узбекистан про повітряне сполучення і співробітництво в галузі повітряного транспорту	Підписано	20.02.1993	20.02.1993
Португальська Республіка	Угода між Україною та Португальською Республікою про повітряне сполучення	Підписано	24.06.2008	16.03.2012
Туркменістан	Угода між Урядом України та Урядом Туркменістану про співпрацю в галузі повітряного сполучення	Підписано	25.02.1993	25.02.1993
Фінляндська Республіка	Угода між Урядом України та Урядом Фінляндської Республіки про повітряне сполучення	Підписано	05.06.1995	01.03.1996
Французька Республіка	Угода між Урядом України та Урядом Французької Республіки про повітряні перевезення	Підписано	03.05.1994	23.01.1995
Республіка Хорватія	Угода між Урядом України та Урядом Республіки Хорватія про повітряне сполучення	Підписано	05.06.1997	09.12.2002
Чеська Республіка	Угода між Урядом України та Урядом Чеської Республіки про повітряне сполучення	Підписано	01.07.1997	09.09.1998
Чорногорія	Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Чорногорії про повітряне сполучення	Підписано	09.12.2011	08.12.2015
Швейцарія	Угода між Україною та Швейцарською Конфедерацією про повітряне сполучення	Підписано	21.07.1993	25.03.1997
Катар	Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Держави Катар про повітряне сполучення	Підписано	19.10.2011	16.11.2012
Італійська Республіка	Угода між Урядом України та Урядом Італійської Республіки про повітряне сполучення	Підписано	02.05.1995	04.02.1998

Примітка: Складено автором за даними Державної авіаційної служби: <https://avia.gov.ua/pro-nas/mizhnarodna-diyalnist/ugodi-pro-povitryane-spoluchennya/>

Додаток Б

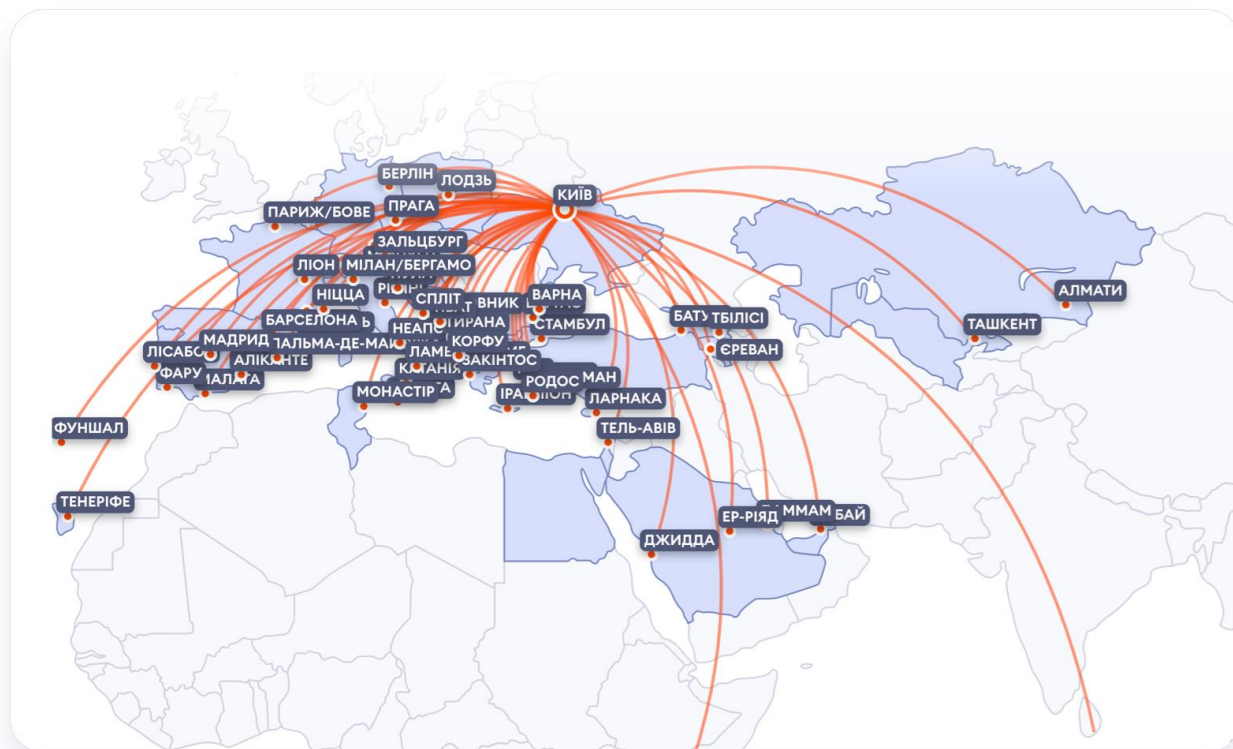
Таблиця Б.1

Топ-20 країн за Індексом міжнародного сполучення та місце України в ньому (IATA's Global Air Connectivity Index), 2022 рік

Країна	Міжнародне сполучення, значення 2022	Глобальний рейтинг 2019	Глобальний рейтинг 2022	Різниця в рейтингу між 2019 та 2022 роками	Зростання в міжнародном у рейтингу 2019-2022
1. США	41,581,617	1	1	=	-25%
2. Великобританія	30,661,411	3	2	↑1	-27%
3. Німеччина	25,096,867	4	3	↑1	-31%
4. Іспанія	24,355,319	6	4	↑2	-15%
5. Італія	19,217,163	7	5	↑2	-25%
6. Франція	18,523,275	9	6	↑3	-23%
7. ОАЕ	16,677,454	10	7	↑3	-25%
8. Індія	14,631,645	13	8	↑5	-22%
9. Мексика	14,557,109	19	9	↑10	11%
10. Туреччина	13,689,158	18	10	↑8	0%
11. Канада	12,374,830	15	11	↑4	-30%
12. Нідерланди	9,994,019	20	12	↑8	-23%
13. Саудівська Аравія	9,343,537	27	13	↑14	-7%
14. Сінгапур	9,018,972	14	14	=	-51%
15. Швейцарія	8,982,575	23	15	↑8	-27%
16. Португалія	8,144,580	28	16	↑12	-4%
17. Таїланд	7,947,586	8	17	↓9	-68%
18. Японія	7,796,545	5	18	↓13	-76%
19. Греція	7,608,231	31	19	↑12	6%
20. Катар	7,590,885	29	20	↑9	-10%
94. Україна	690,603	45	94	↓49	-82%

Джерело: IATA: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/quarterly-air-transport-chartbook---q1-2023/>

Додаток В



**Рис. В.1. Карта польотів авіакомпанії «SkyUp Airlines» з Києва,
станом на початок 2022 року**

Джерело: Офіційний сайт авіакомпанії «SkyUp Airlines»: <https://skyup.aero>