DOI: 10.55643/fcaptp.6.47.2022.3937

**Зоя Соколова**
к.е.н., кафедра міжнародних економічних відносин та бізнесу, Національний авіаційний університет, Київ, Україна;
e-mail: zoya_sokolova@yahoo.fr
ORCID: 0000-0003-2745-1568
(Corresponding author)

**Інна Набок**
к.е.н., доцент, кафедра міжнародних економічних відносин та бізнесу, Національний авіаційний університет, Київ, Україна;
ORCID: 0000-0002-3640-9823

**Аліна Прокоп'єва**
к.е.н., кафедра міжнародних економічних відносин та бізнесу, Національний авіаційний університет, Київ, Україна;
ORCID: 0000-0001-6745-0485

**Катерина Сидоренко**
к.е.н., доцент, кафедра міжнародних економічних відносин та бізнесу, Національний авіаційний університет, Київ, Україна;
ORCID: 0000-0003-3231-2247

**Дмитро Бойчук**
аспірант, кафедра міжнародних економічних відносин та бізнесу, Національний авіаційний університет, Київ, Україна;
ORCID: 0000-0001-8117-8465

**Павло Родіонов**
к.е.н., кафедра міжнародних економічних відносин та бізнесу, Національний авіаційний університет, Київ, Україна;
ORCID: 0000-0002-7164-4458

Received: 06/12/2022
Accepted: 21/12/2022
Published: 30/12/2022

© Copyright
2022 by the author(s)

This is an Open Access article distributed under the terms of the Creative Commons CC-BY 4.0

# АНАЛІЗ ЕФЕКТІВ УТІЛЕННЯ УГОДИ ПРО СПІЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ ПРОСТІР ІЗ ЄС ДЛЯ ГАЛУЗІ ПАСАЖИРСЬКИХ АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ УКРАЇНИ В ДОВОЄННИЙ ПЕРІОД

## АНОТАЦІЯ

У статті проведено аналіз ефектів утілення угоди про Спільний авіаційний простір із ЄС для української галузі пасажирських авіаперевезень та для національної економіки загалом, а також окреслено шляхи покращення прибутковості та корисності авіагалузі саме для економіки України з урахуванням існуючого досвіду лібералізації повітряних перевезень у світі.

Досліджено історію розвитку лібералізації галузі пасажирських авіаперевезень. Окреслено особливості дерегуляції авіаперевезень у США та Європі. Установлено, що дерегуляція авіаперевезень сприяє розвитку ринку. Відзначено, що лібералізація має позитивні ефекти не тільки для самої галузі авіаперевезень, а також і для економіки загалом.

Розглянуто стан двосторонніх угод про повітряне сполучення України з країнами-членами ЄС окремо. Виділена підгрупа країн ЄС, із якими укладені угоди про «відкрите небо».

Детально проаналізовано стан ринку міжнародних пасажирських авіаперевезень України. Визначено, що всі показники мають тенденцію до зростання (окрім ковідного 2020 року), зокрема кількість авіакомпаній, кількість країн, куди здійснюються польоти, кількість нових авіамаршрутів, кількість перевезених авіапасажирів. Установлено домінування іноземних авіакомпаній над українськими.

Спрогнозовано, що втілення угоди про Спільний авіаційний простір (далі – САП) із ЄС для України повинен сприяти розвитку галузі. Виявлені фактори, важливі для ефективного втілення авіаційного «безвізу» України з Євросоюзом. На основі стану чинних угод про повітряне сполучення України з країнами ЄС зроблено висновок, що після втілення угоди про САП із ЄС нові авіамаршрути, скоріш за все, будуть відкриті в напрямках до Данії, Португалії, Фінляндії, Швеції. Зроблені ґрунтовні припущення, що зниження цін на авіаквитки відбудеться тільки в напрямках до країн, із якими в України авіаперевезення є регульованими за кількістю рейсів та/або авіакомпаній, це стосується таких країн, як: Австрія, Бельгія, Нідерланди, Німеччина, Франція, Португалія, Фінляндія, Хорватія, Угорщина, Чехія, – а також про малоймовірність каботажних перевезень європейськими авіакомпаніями в межах України.

**Ключові слова:** міжнародні авіаперевезення пасажирів, спільний авіаційний простір, дерегуляція, лібералізація, «відкрите небо», авіамаршрути, пропускна здатність аеропортів

**JEL Класифікація:** F15, L93, O10

## ВСТУП

Цивільна авіація — одна з найвпливовіших галузей для розвитку економіки. Авіатранспортні послуги завдяки великій швидкості суттєво зменшують час перевезення пасажирів та вантажів, вони є вагомим внеском у розвиток економіки. В епоху глобалізації до цих переваг додалося сприяння інтеграції країн у світову економіку. Адже в умовах залежності та взаємодоповнюваності економік у світових масштабах

тільки авіаперевезення завдяки високим швидкостям із великим радіусом дії та високій вантажопідйомності здатні просувати економічну лібералізацію з динамічним рухом товарів, населення та капіталу.

Особливого значення повітряний транспорт набуває для України як один із чинників інтеграції до економіки Європейського Союзу (ЄС). Розвиток співпраці в цьому напрямі також підтримує ЄС, що підтверджує підписання обома сторонами в жовтні 2021 року Угоди про САП (англ. Common Aviation Area). У 2022 році реалізація цього питання призупинилася через російське вторгнення в Україну, але немає сумніву, що після відновлення стабільності процес інтеграції буде продовжено. У цьому зацікавлені й Україна, і країни-члени ЄС.

Головними напрямами інтеграції до економіки ЄС Україна визначила для себе п'ять «безвізів»: авіаційний, промисловий, митний, енергетичний та цифровий [1]. Ця стаття присвячена авіаційному «безвізові».

Лібералізація авіаперевезень у глобалізованому світі для просування економіки набуває критично важливого значення. Необхідність дерегуляції авіагалузі є очевидною при порівнянні періодів до й після її втілення в різних країнах. Починаючи з кінця 1970-х років, лібералізація регулювання міжнародного повітряного транспорту зіграла важливу роль у зростанні галузі, створивши сприятливі ринкові умови для чесної конкуренції.

Україні, підписуючи угоду про САП із ЄС, доцільно врахувати досвід лібералізації авіагалузей різних країн світу, щоб її втілення було максимально ефективним і сприятливим для розвитку української авіатранспортної галузі та економіки в цілому.

## ОГЛЯД ЛІТЕРАТУРИ

Лібералізація міжнародних пасажирських авіаперевезень є об'єктом численних наукових досліджень. У зарубіжній науковій літературі викликають особливий інтерес дослідження вчених колумбійського університету — Ти Хун Оум, Анмінг Жан, Ксовен Фу (Tae Hoon Oum, Anming Zhang, Xiaowen Fu) [2], де представлена ретроспектива лібералізації авіаперевезень і зроблено аналіз її ефектів у світі з висновком, що лібералізація є ключовим тригером для розвитку галузі, а будь-які обмеження тільки створюють перешкоди; дослідження експертів СОТ Роберти Пермартіні та Лінди Русової (Piermartini, Roberta; Rousová, Linda) [16], яке підтверджує висновки попередніх авторів і дає статистичне уточнення, що підвищення рівня лібералізації в діапазоні від 25 до 75 перцентелів призводить до зростання трафіка пасажирських авіаперевезень приблизно на 30 %; робота польської дослідниці Ренати Пісарек (Renata Pisarek) [13] з аналізом лібералізації авіаперевезень у Польщі після приєднання до ЄС, де показано, що лібералізація авіаперевезень при приєднанні Польщі до ЄС також сприяла розвитку галузі, але водночас у цій роботі були виявлені ефекти, які полягали в значному зростанні трафіка, що проявило гостру необхідність підвищення пропускної спроможності польських аеропортів, а також у захопленні ринку авіаперевезень іноземними компаніями й витісненні польських авіакомпаній на другорядні позиції.

Після парафування Угоди про САП із ЄС в українській літературі цьому питанню приділено багато уваги. Зокрема, оцінку рівня лібералізації двосторонніх угод провів І. Г. Михальченко [3], визначено стратегічні напрями лібералізації повітряного простору між Україною та ЄС у роботі авторів О. М. Маценко, І. О. Геєць, Ю. В. Миронова та Є. О. Скрипка [4], а також І. Коссе [5].

Незважаючи на низку українських публікацій із даної проблематики, із метою визначення заходів для отримання позитивних ефектів від утілення Угоди про САП саме для української галузі та економіки загалом потребує окремої уваги деталізоване дослідження існуючого стану ринку міжнародних авіаперевезень України, а також утілених аспектів лібералізації та тих, які потребують подальшої дерегуляції.

## МЕТА ТА ЗАВДАННЯ

Метою статті є аналіз стану ринку міжнародних пасажирських авіаперевезень України, аналіз ефектів утілення угоди про Спільний авіаційний простір із ЄС для української галузі пасажирських авіаперевезень і для економіки загалом та окреслення шляхів підвищення їхньої прибутковості й корисності.

## МЕТОДИ

Під час здійснення дослідження використано історичний метод при огляді історичної ретроспективи лібералізації авіаперевезень, коли вона почала втілюватися в США наприкінці 1970-х — на початку 1980-х років, а потім приблизно через 10 років у 1990-х роках цей процес реалізувався в Європі й далі почав поширюватися на весь світ; методи індукції, коли було встановлено, що в усіх випадках проведення лібералізації авіаперевезень у різних країнах та регіонах вона завжди призводила до зростання трафіка та розвитку галузі; дедукції – у припущенні, що лібералізація авіаперевезень так само сприятиме розвиткові галузі саме України, а також економіки в цілому; системно-структурний підхід при аналізі ринку міжнародних пасажирських авіаперевезень України і з детальним оглядом складових ринку за показниками кількості країн, куди здійснюються авіаперевезення, кількості нових маршрутів, кількості перевезених авіапасажирів тощо.

## РЕЗУЛЬТАТИ

Правила регулювання в авіатранспортній галузі почали закладати після Першої світової війни зі створенням 28 серпня 1919 р. союзу авіакомпаній під назвою Міжнародна асоціація повітряного трафіка (IATA, англ. International Air Traffic Association). На період Другої світової війни вона припинила своє існування, однак у квітні 1945 р. була створена Міжнародна асоціація повітряного транспорту (IATA, англ. International Air Transport Association — IATA), яка стала її спадкоємницею. Головна мета IATA (ще від моменту створення 1919 р.) — це встановлення правил для здійснення безпечних, регулярних і рентабельних повітряних перевезень людей і вантажів та сприяння спільній роботі всіх підприємств, задіяних у міжнародних повітряних перевезеннях (станом на кінець 2022 року членами IATA є близько 290 авіакомпаній зі 120 країн світу).

Наприкінці Другої світової війни було продовжено вдосконалення правил регулювання міжнародних авіаперевезень. Крім відновлення IATA, 7 грудня 1944 р. було підписано Чиказьку конвенцію про міжнародну цивільну авіацію, відповідно до якої було засновано Міжнародну організацію цивільної авіації (ІКАО, англ. International Civil Aviation Organization – ICAO) і визначено правила організації й координації міжнародного співробітництва між державами в питаннях цивільної авіації.

Ще тоді на конференції в Чикаго була висунута пропозиція щодо лібералізації ринку міжнародної авіації, але вона була втілена не одразу, а майже через пів століття. Чиказька конвенція, по суті, формалізувала систему регулювання міжнародного повітряного транспорту. Відповідно до її положень, комерційні права авіакомпаній на міжнародних маршрутах регулюються двосторонніми угодами про повітряне сполучення (англ. air services agreement – ASA) між парами країн із широким спектром умов (на сьогодні діє понад 10 тисяч таких двосторонніх угод) [6], [2].

Крім того, у Чиказькій конвенції були визначені так звані спільні правила п’яти свобод авіації. Це сукупність правил комерційної авіації, які надають авіакомпаніям однієї країни право входити й приземлятися в повітряному просторі іншої країни. Свободи (або права) авіації були сформульовані через розбіжності з приводу масштабів лібералізації авіації. Термін «свобода» (або «право») означає право здійснювати міжнародне повітряне сполучення тільки на основі багатосторонніх і двосторонніх угод про повітряне сполучення. У Чиказькій конвенції були визначені «свободи» з першої до п'ятої, які поступово надають усе більший ступінь свободи для послуг міжнародних перевезень від права тільки на польоти над територією іншої держави без посадки до права на здійснення польотів у межах території іншої держави. Згодом були додані ще чотири свободи, які на практиці використовують дуже рідко. Необхідно зазначити, що навіть якщо авіаційні свободи будуть дозволені країнами, усе одно можуть виникнути ситуації, коли умовами договору або через інші обставини авіакомпанії можуть зіткнутися з обмеженнями доступу до права на ці послуги [7].

Історично першоджерелом розвитку ринку авіаперевезень є США. Саме там уперше, із 1918 року, деякі державні підприємства та приватні авіакомпанії почали пропонувати послуги комерційного повітряного транспорту населенню. Однак через низький попит і високий ризик експлуатації комерційні авіаперевезення тоді не могли бути стійкими без державної підтримки. 1925 року в США був прийнятий Закон Келлі про повітряну пошту, який дозволяв поштовому відомству субсидувати приватні авіаперевезення, укладаючи контракти на існуючих маршрутах з оплатою, яка перевищувала доходи від авіапошти. 1938 року для нагляду за цією системою Законом про цивільне повітроплавання як регулятор була створена Рада цивільної авіації (англ. Civil Aeronautics Board — CAB). Вона мала на меті просувати, заохочувати та розвивати цивільне повітроплавання, усуваючи «нечесну або деструктивну конкуренцію» шляхом регулювання виходу авіакомпаній на ринок, рівнів та структур тарифів, субсидій і рішень про злиття [8].


DOI: 10.55643/fcaptp.6.47.2022.3937

Насправді діяльність Ради цивільної авіації США не сприяла просуванню конкуренції на внутрішньому ринку авіаперевезень. Багато досліджень показали, що мета, заради якої вона була створена, не була досягнута, а скоріше навпаки. Через контроль із боку Ради тарифи підпадали під дуже обмежувальні правила, а затвердження нового маршруту авіакомпанії могли чекати до чотирьох років [9]. У результаті правила, які вона втілювала, призвели до обмеженої конкуренції та високих тарифів. Низькі тарифи також траплялися, навіть із відносно високим рівнем обслуговування та високим коефіцієнтом завантаження, але не скрізь, а як правило, на нерегульованих внутрішньодержавних маршрутах. У цілому, в авіаперевезеннях США законодавство передбачало високі тарифи, проте вони не забезпечили високої прибутковості галузі. Щоб триматися на ринку, авіакомпанії вдавалися до нецінової конкуренції через обслуговування високої якості (наприклад, у вигляді частоти польотів та вигод у польоті), а також використовуючи новіші й більші літаки, але все це було неефективним. Це призвело до зменшення коефіцієнта завантаження авіакомпаній та збільшило середні витрати. У результаті незадовго до дерегуляції в США (1960-1970-і роки) середній коефіцієнт навантаження в галузі впав нижче 50 %.

Подібно до внутрішнього ринку авіаперевезень США, про який сказано в попередніх абзацах, така сама картина спостерігалася й на міжнародному ринку, де правила регулювання також не давали позитивного ефекту для розвитку галузі.

Після Другої світової війни єдиною країною з достатніми фінансовими ресурсами, великим авіапарком і досвідом фактично були США, незважаючи на обмежену конкуренцію на їхньому внутрішньому ринку. США намагалися сприяти конкуренції на багатосторонній основі, але це не мало успіху. 1946 року була укладена перша двостороння угода між США та Великою Британією. Після цього регулювання авіапослуг (пасажирських і вантажних), визначення маршрутів для експлуатації, механізм установлення тарифів та обмеження пропускної спроможності здійснювалося через двосторонні угоди про повітряне сполучення.

У певному сенсі система двосторонніх угод була цікавим рішенням подолання перешкод просування авіаперевезень завдяки можливості знівелювати побоювання одностороннього застосування монопольної влади торговим партнером. Проте вона спровокувала інші проблеми конкуренції, зокрема обмеження доступу до маршрутів між країнами.

Таким чином, тривалий досвід виявив, що всі спроби регулювання авіатранспортної галузі значною мірою стримували розвиток міжнародних авіаперевезень, що особливо було відчутно в просуванні туристичних подорожей [2].

У 1970-х роках, тобто приблизно через три десятиріччя після створення ІКАО, стрімке зростання світової економіки спонукало до формування нових правил, які б сприяли розвитку авіатранспортної галузі та усуненню перешкод для її просування. Так, від кінця 1970-х рр. на світовому ринку авіаперевезень почалося втілення лібералізації, яке триває й досі.

Розпочався цей процес із дерегуляції внутрішніх авіаринків у США 1977 року — для вантажних і 1978 року — для пасажирських перевезень через прийняття Конгресом США відповідних законів.

Нові правила послабили вимоги щодо тарифів та маршрутів, а також значно прискорили процедури їх оформлення. На ринку вантажних авіаперевезень США дерегуляція стосувалася не тільки традиційних перевізників, а й тих, які перевозять вантаж у салонах пасажирських літаків. І тим, і тим було дозволено здійснювати польоти на будь-які внутрішні маршрути та встановлювати будь-які тарифи, які дозволяв ринок. Для пасажирських авіаперевезень ідея дерегуляції полягала в збільшенні кількості посадочних місць завдяки появі нових авіакомпаній і нових маршрутів [9], [10].

Загалом, лібералізація північноамериканського авіаринку мала багато позитивних ефектів для розвитку. Дерегуляція авіаперевезень (і вантажних, і пасажирських) на внутрішньому ринку США дозволила зайти на ринок новим учасникам, експансію великих вантажоперевізників, появу нових маршрутів та зниження тарифів для пасажирських авіаперевезень, а з цим — збільшення попиту на подорожі для стимулювання туристичного ринку.

Поява нових учасників через дерегуляцію суттєво посилила конкуренцію на авіаринку США. Так, від 1978 року до нашого часу на північноамериканський ринок вийшли приблизно 160 нових авіакомпаній. Переважна більшість їх закрилась або збанкрутувала. Така нестабільність кількості учасників ринку суттєво відрізняла його від періоду попередніх десятиліть до 1978 року, коли жодна авіакомпанія не зазнала краху. До дерегуляції 10 авіакомпаній контролювали 90 % ринку, а сьогодні 4 авіакомпанії контролюють 67 % внутрішнього авіаринку США (10 років тому, у 2012 році, вони контролювали 85 % ринку). Із них найбільшою часткою ринку володіє American Airlines – 18,3 %, за цією компанією впритул ідуть Delta Air Lines та Southwest Airlines, кожна з часткою 17,1 %, і United Airlines Holdings володіє 14,3 % ринку [9].

Крім факту збільшення кількості учасників, ефект дерегуляції авіаринку США також полягав у появі нового типу авіакомпаній із якісно новим підходом до обслуговування зі значною економією ресурсів. Так сформувався новий тип авіакомпаній — бюджетних авіаперевізників, відомих як лоукостери (від англ. Low Cost Carriers — LLC). Їхні основні характеристики: операції на короткі та середні відстані; один тип повітряного судна; відмова від неосновних послуг без ризику для безпеки пасажирів; використання другорядних аеропортів, де витрати є меншими; прискорення обороту з метою розширення оперативного використання літаків; додаткова плата за додаткові послуги — багаж, прохолодні напої та визначення посадочного місця в салоні; більш ефективне використання персоналу (наприклад, бортпровідники також виконують функції наземного персоналу під час посадки на літак); спрощені та нижчі структури тарифів, але достатньо гнучкі, щоб задовольнити ринкові умови; бронювання квитків, їх продаж і забезпечення ними у власних офісах або через Інтернет; усунення посередників (турагентів, систем глобальної дистрибуції тощо). Успішними прикладами цієї бізнес-моделі є авіакомпанії Southwest у США та Ryanair у Європі [9].

Наступний ефект дерегуляції авіаринку США полягав у створенні нових маршрутів. Притому побоювання Ради цивільної авіації США, що через дерегуляцію є ризик зменшення або навіть скасування непродуктивних маршрутів і тоді сільські місцевості залишилися б без авіасполучення, не виправдалися. На упередження для уникнення такої проблеми Конгрес США як гарантію забезпечення авіазв'язку з такими регіонами до закону про дерегуляцію включив програму необхідного авіасполучення (англ. Essential Aviation Service). Однак на практиці це положення виявилося непотрібним, оскільки багато нових регіональних авіакомпаній вийшли на цей ринок, замінивши старих перевізників, які залишили цей сегмент [9].

При створенні нових повітряних маршрутів лібералізація призвела до нового способу їх структурування та управління. Замість обслуговування за принципом «без пересадок» або «повністю зв'язані» (англ. Point to point or fully connected — FC), як це було раніше, великі авіакомпанії почали управляти повітряним зв'язком згідно з парадигмою розподілу «хаб-спиці» (англ. Hub-Spokes – HS). На практиці це означає зосередження трафіка у великих «хабах», звідки маршрути розподіляють у вигляді серії «спиць», які з'єднують центральний хаб із віддаленими другорядними аеропортами. Така більш ефективна модель транспортної топології у вигляді «хаб-спиці» була створена для великих аеропортів-фортець, де домінують авіакомпанії з великою часткою присутності на ринку [11]. Прикладом тут може бути міжнародний аеропорт Даллас Форт-Уерт (англ. Dallas Fort Worth International Airport – DFW) для American Airlines та Чиказький міжнародний аеропорт імені О'Гара (англ. Chicago O'Hare International Airport) для іншої американської авіакомпанії «United Airlines».

Окрім збільшення кількості авіакомпаній на авіаринку США та створення нових маршрутів, дерегуляція вплинула також на формування тарифів. До дерегуляції тарифи формувалися на основі міжнародних угод та правил, які діяли в США. Тоді міжнародний повітряний транспорт регулювався двосторонніми угодами про повітряне сполучення між урядами та багатосторонніми угодами між авіакомпаніями в рамках асоціації IATA. Її рішення стосовно тарифів дозволяли всім авіакомпаніям (включно з перевізниками США) встановлювати міжнародні рівні тарифів і також запроваджувати нові типи тарифів за умов попиту на ринку, наприклад APEX, SUPER APEX, EXCURSION, GIT та IIT. Тарифи IATA були визнані в рамках двосторонніх угод про повітряне сполучення між урядами, що дозволяло запроваджувати їх, навіть якщо не було національних перевізників, які б представили структури тарифів для затвердження урядам. 1978 року в США набув чинності Закон про дерегуляцію, 1985 року припинила функціонування Рада цивільної авіації США. Відтоді всі тарифні угоди до та з США були припинені, а також були скасовані всі угоди IATA щодо комісії туристичних агентів і резолюції з питань конкуренції. Відтоді тарифи мали затверджуватися відповідно до умов модифікованих двосторонніх угод [9].

Результатом дерегуляції для американських перевізників була неочікувано важка боротьба. Упровадження дорогого широкофюзеляжного обладнання, посилення конкуренції, підвищення цін на пальне та вартості робочої сили ускладнили проблеми традиційних авіакомпаній. Для виживання авіакомпаніям потрібно було знаходити можливості зменшувати витрати. Вартість літаків та палива була незмінною, через це єдиними факторами для скорочення витрат були робоча сила, дистрибуція або підвищення тарифів і/або продаж місць. Тому від дерегуляції в США в першу чергу постраждали працівники авіатранспортної галузі через зниження заробітної плати. Авіакомпанії вимушені були вживати таких заходів, інакше, не витримуючи конкуренції, їм лишалося тільки закриватися. Ще однією жертвою скорочення витрат стали турагенти, які перестали отримувати комісії авіакомпаній за продаж квитків. Це відкрило двері для нових джерел отримання прибутку, безпосередньо пов’язаних із новими технологіями: програми управління подорожами (англ. Travel Management Programs), програми для пасажирів, які часто літають (англ. Frequent Flyer Programs), комісії за бронювання в глобальній системі розподілу (англ. Global Distribution System — GDS), угоди про спільне використання коду (англ. code sharing agreements) та допоміжні збори (англ. Ancillary fees) [9].


DOI: 10.55643/fcaptp.6.47.2022.3937

Таким чином, дерегуляція авіаперевезень у США з 1978 року призвела до збільшення кількості учасників, до появи лоукостерів, що загострило конкуренцію, до створення нових маршрутів та більш ефективної моделі транспортної топології «хаб-спиці», до нового підходу щодо формування тарифів відповідно до двосторонніх угод, до втілення нових технологій, які підвищили якість обслуговування. Усе це разом у поєднанні з чинною вже на той момент міжнародною системою двосторонніх угод зрештою призвело до політики відкритого неба, запровадженої Сполученими Штатами 1992 року. Тоді ефект дерегуляції внутрішнього авіаринку США почав відчуватися в усьому світі і лібералізація з США почала поширюватися на повітряний транспорт на урядовому та комерційному рівнях на весь світ.

Незважаючи на позитивні зміни, доцільно звернути увагу на те, що хоча дерегуляція в США сприяла появі нових учасників, однак через жорстку конкуренцію й критичну потребу в скороченні витрат при наданні авіатранспортних послуг, як указано вище, вона призвела до домінування чотирьох авіакомпаній на північноамериканському авіаринку з часткою 65 % у цілому (American Airlines, Delta Air Lines, Southwest Airlines і United Airlines Holdings). У результаті тут сформувався ринок олігополії [9].

Після дерегуляції вітчизняної авіаційної галузі уряд США наполягав на лібералізації міжнародних авіаринків. 1979 року США був прийнятий Закон про сприяння конкуренції в галузі міжнародних повітряних перевезень (англ. International Air Transportation Competition Promotion Act), який офіційно закріпив принцип сприяння лібералізації двосторонніх угод про повітряне сполучення з іноземними державами.

Великий прорив у лібералізації був досягнутий, коли 1992 року між США та Нідерландами була досягнута перша угода про відкрите небо, яка усунула обмеження пропускної здатності та частоти авіаційних послуг між двома країнами. У 2008 році США мали угоди про відкрите небо вже з 94 країнами з усіх континентів, а у 2022 році – із 153 країнами (у рамках двосторонніх та багатосторонніх угод) [12]. По суті, США є центром відкритого неба у світі. У 2022 році серед країн світу угоди про авіаперевезення з більш ніж 100 країнами ще має тільки Китай, а саме зі 118 країнами, і майже зі 100, а саме з 98 країнами такі угоди має Сінгапур [6].

Через 10 років після початку дерегуляції авіаперевезень у США, естафету з її втілення підхопили в ЄС. До лібералізації європейська мережа повітряного транспорту була роздробленою, а авіакомпанії розглядалися як державні установи, орієнтовані на національні інтереси.

Від 1988 по 1997 рік країни ЄС запровадили три пакети лібералізації повітряного транспорту, що зрештою призвело до створення єдиного авіаринку для авіаперевізників ЄС. Ці пакети були втілені шляхом реалізації [13]:

- правил конкуренції,
- гнучкого доступу до ринку з утіленням гармонізованих вимог для визнання ліцензій авіакомпаній ЄС,
- широкої свободи для встановлення тарифів і на вантажні, і на пасажирські перевезення без вимоги затвердження їх національними відомствами, що забезпечило оперативність процедури їх утілення.

Крім того, усім перевізникам ЄС було надане право перевозити необмежену кількість пасажирів або вантажів між своєю рідною країною та іншою країною ЄС. Було розширене право на п'яту свободу (право на польоти між двома іноземними державами на рейси, які виходять або закінчуються у власній країні) і надане право на третю (право перельоту зі своєї країни в іншу) та четверту (право літати з іншої країни у свою) свободи для всіх перевізників Співтовариства загалом.

У квітні 1997 року був утілений четвертий пакет із додаванням права на каботаж, тобто право авіакомпанії однієї держави-члена виконувати авіаперевезення в межах повітряного простору іншої держави-члена. 2006 року три пакети лібералізації були консолідовані в один і була підписана угода про спільний європейський авіаційний простір. У наступні роки єдиний авіаринок ЄС був поширений на Норвегію, Ісландію та Швейцарію, а трохи пізніше – на шість країн Центральної Європи [13].

2007 року, тобто через 10 років від початку втілення лібералізації в Європейському співтоваристві, уже 66 країн з усіх континентів визнали спільний ринок ЄС у своїх угодах про повітряне сполучення. Це дозволило європейським авіаперевізникам виконувати рейси між будь-якою державою-членом ЄС і країнами, із якими були підписані угоди.

У квітні 2007 року було підписано Угоду про відкрите небо між ЄС та США (англ. The EU–US Open Skies Agreement), яка набула чинності 30 березня 2008 року [2].

Далі спільний авіаринок ЄС був поширений у рамках Східного партнерства з підписанням угод із Грузією — 2 грудня 2010 року, із Молдовою — 26 червня 2012 року, із Україною — 12 жовтня 2021 року, із Вірменією — 15 листопада 2021 року.

Необхідно зазначити, що після США тенденція лібералізації повітряного транспорту з кінця 1990-х — початку 2000-х років почала поширюватися не тільки в ЄС, а й в усьому світі. Двосторонні угоди про повітряне сполучення того періоду або включали все більше лібералізаційних положень, або були чіткими угодами про «відкрите небо» з повною лібералізацію авіаперевезень.

Конкретніше: протягом десятиліття до 2008 року було укладено близько тисячі двосторонніх угод про повітряне сполучення (включаючи поправки та/або меморандуми про взаєморозуміння). Понад 70 % цих угод містили певні домовленості з лібералізації, такі, як: розширені права руху (включаючи права третьої, четвертої та в деяких випадках п'ятої свободи руху), можливості доступу до маршрутів, вільне визначення пропускної спроможності, режим вільного ціноутворення (або подвійне відхилення), а також розширені критерії володіння авіакомпанією та контролю. У міру того як розвивався бізнес авіакомпаній, деякі з двосторонніх угод про повітряне сполучення почали включати положення про комп'ютерні системи бронювання, спільне використання кодів авіакомпаній, про лізинг повітряних суден та інтермодальний транспорт.

Як тут указано, поряд із цими угодами однією з помітних тенденції того періоду стало значне збільшення кількості двосторонніх угод про «відкрите небо» з повним доступом до ринку й без обмежень щодо прав перевезень третьої, четвертої та п'ятої свободи, маршрутів, пропускної спроможності, частот, спільного використання кодів і тарифів. На лютий 2008 року в світі було укладено вже 142 двосторонні угоди про «відкрите небо» [2, с. 372].

Як зазначено вище, поступове втілення лібералізації авіаперевезень від середини 1990-х років зіграло важливу роль у зростанні галузі. Після її реалізації на провідних ринках, тобто в США та ЄС, у світі суттєво зросла загальна кількість пасажирів, перевезених авіатранспортом, а саме з 1,2 млрд у 1993 році до 2 млрд пасажирів у 2004 році зі щорічним зростанням у 46 %. Від 2017 року й до пандемії Covid 19 кожного року кількість пасажирів авіатранспорту в світі перевищувала вже 4 млрд й стабільно зростала, у 2017, 2018 та 2019 роках цей показник відповідно складав 4,1, 4,3 та 4,6 млрд осіб. Тенденція була чітко зростаючою, 2020 року її загальмувала пандемія. Після відновлення галузі від пандемічного шоку 2021 року цей показник склав 2,3 млрд осіб (згідно з даними ІКАО) [14], [15].

Численні звіти академічних кіл, урядів і представників галузі авіаперевезень свідчать про те, що лібералізація принесла значне підвищення добробуту та економічне зростання в усьому світі. Поряд із цим необхідно підкреслити, що, незважаючи на численні укладені лібералізаційні угоди, лібералізація міжнародного авіаринку залишається серйозним викликом. Національний ринок повинен бути готовим до зняття «авіакордонів», щоб отримати максимальні переваги й уникнути втрат. Багато труднощів від лібералізації можна пояснити різними очікуваннями зацікавлених сторін щодо її результатів, різним рівнем конкурентоспроможності національного ринку, різними ефектами її втілення.

Для ефективного втілення САП ЄС з Україною доцільно врахувати результати лібералізації авіатранспорту в світі та дослідити механізми, що призводять до змін після її запровадження.

Наслідки лібералізації авіаперевезень у США, про які сказано вище, сталися в умовах цієї країни. Уплив лібералізації в інших країнах за інших умов може відрізнятися. Однак є деякі характерні ефекти лібералізації авіаперевезень, спільні для всіх країн. Це — зростання трафіка, оптимізація конфігурації мереж авіазв'язку, зниження цін на авіаквитки, поява лоукостерів, посилення конкуренції, підвищення продуктивності авіакомпаній, створення додаткових робочих місць, зростання економіки.

Зростання трафіка й зниження цін. Значне зростання трафіка авіаперевезень зумовлене двома факторами. По-перше, лібералізація усуває обмеження щодо ціноутворення, уведення маршрутів, пропускної здатності та домовленостей про співпрацю між членами альянсу. Це дозволяє авіакомпаніям ефективніше конкурувати та співробітничати, що знижує ціну та підвищує якість обслуговування з точки зору частоти польотів, програм для постійних пасажирів тощо. У результаті лібералізація стимулює значне зростання пасажиропотоку [16, с. 19-20]. Зниження цін на пасажирські авіаперевезення також обумовлене пропозицією лоукостерів у всьому світі. Про появу такого типу авіакомпаній ідеться вище в частині про лібералізацію авіаперевезень у США. Лоукостери сприяли лібералізації [2, с. 383], а з її втіленням вони розширили свою присутність на авіаринках.

По-друге, поряд з уведенням нових маршрутів лібералізація дала можливість авіакомпаніям оптимізувати конфігурацію своїх мереж авіазв'язку у такий спосіб, щоб авіаперевізники змогли зв'язати малі ринки зі своїми аеропортами-хабами, розширивши авіасполучення до нових напрямків.

Кількісні показники ефектів лібералізації є вражаючими. Дослідження пасажиропотоку між США та п'ятьма європейськими країнами — Великою Британією, Францією, Німеччиною, Нідерландами та Італією — показали, що після лібералізації зі зростанням трафіка середня вигода на пасажира становила 585 доларів, доступність зросла на 44


DOI: 10.55643/fcaptp.6.47.2022.3937

%. Було виявлено, що після дерегуляції в США протягом 1978-1988 рр. було відзначено зростання пасажиропотоку — на 55 %, доходу від пасажиро-миль — більш ніж на 60 %, а також зниження реальної вартості проїзду на основних маршрутах — приблизно на 17 %. Дерегуляція авіаперевезень у США принесла авіаперевізникам приріст прибутку приблизно на 2,5 млрд дол. США, а пасажирам — приріст добробуту на 6 млрд дол. США. Основою для останнього показника були стабільні ціни на авіаперевезення, а саме: протягом 28-річного періоду в 1978-2006 рр. у США порівняно з іншими країнами ціни на внутрішні та міжнародні авіаперевезення показали найнижче номінальне зростання — у 1,5-1,6 раза, у той час як, наприклад, ціна за навчання в коледжах зросла приблизно у 8 разів [2, с. 374-375]. Також завдяки лібералізації знизилися ціни на вантажні авіаперевезення. Зокрема, відносна вартість повітряного транспорту між 1990 і 2004 роками знизилася на 40 %. У результаті повітряні вантажі набувають усе більшого значення в логістиці вантажів. У 2004 році на них припадало близько 40 % міжнародної торгівлі за вартістю [2, с. 377]. Згідно з даними IATA, у 2022 році вантажний повітряний транспорт перевозить товарів на суму понад 6 трлн дол. США, що становить приблизно 35 % світової торгівлі за вартістю [17]. Іншими словами, авіаційні вантажні перевезення поступово перетворюються на посередника в торгівлі, який сприяє глобальному економічному розвитку та створює мільйони робочих місць.

*Посилення конкуренції та підвищення продуктивності авіакомпаній.* Як зазначено вище, лібералізація дозволила авіакомпаніям оптимізувати свою мережу, а також стратегію ціноутворення. Після лібералізації авіаперевезень, завдяки чому були зняті обмеження для розвитку авіазв'язків, авіакомпанії змінили конфігурацію своїх мереж для більшої продуктивності. Для досягнення такої мети використовували різні інструменти, зокрема: підвищення ефективності витрат шляхом використання «економії за рахунок щільності трафіка»; підвищення якості обслуговування шляхом запуску прямих рейсів та/або збільшення частоти рейсів; більш агресивного підходу до ціноутворення, аби конкурувати більш стратегічно. Багатьох із цих цілей досягали шляхом оптимізації мультихабової мережі авіаперевізника.

Завдяки оптимізації мереж та стратегії ціноутворення в авіакомпаній покращився середній коефіцієнт завантаження й знизилися середні витрати. Це сприяло покращенню ефективності їхньої роботи. Менш ефективні авіакомпанії або об'єдналися, або збанкрутували. За таких умов і зростання конкуренції після лібералізації авіакомпанії вимушені були вживати заходів для того, щоб іще більше підвищити свою продуктивність. У прагненні досягти конкурентних переваг авіакомпанії почали втілювати нові бізнес-моделі та інновації, наприклад, створення бюджетних авіаперевізників, уведення електронних квитків та втілення послуги самообслуговування реєстрації. Було виявлено, що після дерегуляції багато американських перевізників, які встояли на ринку, досягли світового лідерства в конкурентоспроможності за ціною. Подібно до США, лібералізація авіаперевезень у ЄС також позитивно вплинула на значне підвищення продуктивності авіакомпаній [2].

*Створення додаткових робочих місць.* Швидке зростання авіаперевезень, викликане лібералізацією, призвело до створення додаткових робочих місць в авіаційному секторі й у США, і в Європі. Це не стосується скорочень штатів в авіакомпаніях США, про що вказано вище в частині про процес лібералізації в США, а це стосується галузі в цілому. Отже, після дерегуляції в США протягом періоду 1978-1988 років зайнятість у галузі авіатранспорту зросла на 32 %. У Європі створення єдиного європейського авіаційного простору в 1993 році забезпечило створення близько 1,4 млн нових робочих місць в авіації та суміжних галузях. Лібералізація авіаперевезень між Німеччиною та ОАЕ 1986 року створила нові робочі місця: в ОАЕ — 745, у Німеччині — 2600. Лібералізація авіаперевезень між Великою Британією та ОАЕ 1998 року створила понад 18,7 тис. штатних посад у Великобританії. Процес створення робочих місць іноді супроводжувався переміщенням робочих місць, коли фірми передають певні функції в більш економічно ефективні регіони. Наприклад, із лібералізацією/формуванням єдиного європейського авіаринку Lufthansa (LH) почала передавати свої певні функції на аутсорсинг країнам Східної Європи. 2005 року LH побудувала новий спільний центр обслуговування клієнтів у Чеській Республіці та створила центр технічного обслуговування для серйозних перевірок в Угорщині [2, с. 375].

Згідно з даними IATA, повітряний транспорт безпосередньо залучає 4 млн в усьому світі та генерує 400 млрд дол. США. Підвищення ефективності та якості послуг для авіапасажирів сприяє зростанню готельного й туристичного секторів. Розвиток аеропортів сприяє високотехнологічній зайнятості, зокрема, дослідження 321 мегаполісів США 1994 року виявило, що наявність аеропорту-хаба збільшувала зайнятість у сфері високих технологій у регіоні навколо аеропорту в середньому на 12 тис. робочих місць. Крім того, дослідження взаємозв'язку між структурою мереж авіакомпаній і зростанням зайнятості в 104 міських районах США виявило, що розширення мережі авіакомпаній, які обслуговують регіон, мало значний позитивний вплив на місцеву зайнятість. Ефект був особливо значним у сфері послуг. Окрім створення робочих місць, повітряний транспорт сприяє торговельним комунікаціям і мобільності робочої сили. Було встановлено, що в США та Європі більше 40 % авіаперельотів здійснюються з діловою метою, а решта — або для відпочинку, або для відвідування друзів і родичів. Тобто авіаційний сектор продукує

значні позитивні ефекти для інших галузей, сприяючи зростанню зайнятості та економіки. Вільний потік людей та інформації разом із покращеними авіаційними вантажними операціями сприяє торгівлі та підвищує ефективність економіки в цілому [2, с. 376].

*Зростання економіки.* Було встановлений двосторонній зв'язок між повітряним транспортом та загальною економікою, тобто міжнародний повітряний транспорт, з одного боку, обумовлений глобальною економікою, а з іншого — він сам є важливим рушієм цієї ж економіки. Відомо, що повітряний транспорт і логістика, як і інші транспортні послуги, є так званим «похідним» попитом. Зазвичай вони купуються як ресурси або проміжні продукти для споживання/виробництва деяких інших послуг: пасажири купують авіапослуги, тому що їм потрібно дістатися до пункту призначення в справах або на відпочинок; вантажі доставляються таким чином, щоб їх можна було спожити/обробити в пункті призначення. Це означає, що попит на транспортні послуги значною мірою обумовлений станом економіки. Після дерегуляції, 2008 року, компанія Boeing близько двох третин зростання трафіку пов'язала зі зростанням ВВП, а решту – з іншими факторами, такими, як збільшення обсягів торгівлі, зниження витрат і покращення якості послуг. Згідно з оцінкою ІКАО, еластичність доходу для авіаперельотів становить 1,27, тобто при інших рівних умовах, збільшення ВВП на 1 % призведе до зростання авіаперевезень на 1,27 % [2, с. 376].

Важливе значення разом із розвитком авіатранспорту має розвиток аеропортів. Деякі країни вирішили розташувати спеціальні економічні зони та парки високих технологій поблизу аеропортів. Наприклад, Нідерланди та Сінгапур досягли швидкого економічного розвитку, використовуючи свої лібералізовані транспортні системи. На початок 1990-х років порівняно з іншими європейськими сусідами, такими, як Франція та Німеччина, Нідерланди мали відносно невеликий внутрішній ринок. Попри це країна активно лібералізувала свій транспортний сектор. 1992 року вона підписала першу в світі угоду про відкрите небо з США, метою чого був одночасний розвиток аеропорту Схіпгол поблизу Амстердама (англ. Amsterdam Airport Schiphol) як головних воріт для трансатлантичного сполучення, їхнього основного перевізника на той момент KLM (від 2004 року є власністю Air France), а також подальше розширення покриття своєї мережі в Європі та Північній Америці. Міцною базою для виконання таких завдань була добре розвинута інфраструктура: Нідерланди мають найбільший морський порт у Європі (Роттердам), найкращий внутрішній річковий транспортний зв'язок із Німеччиною та Францією, а також широке швидкісне залізничне та автомобільне сполучення із Західною Європою. Тому зусилля в просуванні авіаперевезень разом із чудовою транспортною інфраструктурою зробили Нідерланди не лише головним європейським авіаційним центром, а й ідеальним місцем для створення європейських дистриб'юторських центрів. У 2004 році лише 5 % експрес-вантажів і роздрібної логістики, які оброблялися в Нідерландах, були призначені для місцевого споживання. Зі створенням своїх європейських дистриб'юторських центрів багато компаній вирішили також розмістити розрахункові центри, сервісні депо, дослідницькі центри або навіть європейські штаб-квартири в цій країні. У результаті добре розвинений сектор транспорту та логістики в Нідерландах підвищив загальну конкурентоспроможність їхньої економіки [2, с. 377]. Як інший приклад позитивного ефекту лібералізації у формі модернізації аеропортів можна навести Туреччину [18].

Отже, уже достатньо довгий 45-річний досвід лібералізації авіаперевезень показав, що вона має багато позитивних економічних ефектів для галузі та економіки. Україна також є активним учасником цього процесу: є реалізовані угоди про відкрите небо окремо з різними країнами, а зараз іде процес приєднання до лібералізованого авіаринку на регіональному рівні з ЄС, із регіоном, найближчим до України географічно та цивілізаційно. Для України підписання угоди з ЄС про САП — це найвищий рівень інтеграції до авіаринку співтовариства та до його економіки в цілому. Такі інтеграційні наміри були підтримані наданням Україні статусу кандидата в члени ЄС 23 червня 2022 року.

Доцільно зазначити, що регіональне 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 [19].

Важливим наступним етапом просування міжнародного співробітництва України в царині аеронавігації 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. ЄВРОКОНТРОЛЬ визначає політику розвитку авіації держав-членів організації. Повноправне членство в цій організації передбачає дотримання європейських стандартів авіаруху. Це сприяє підвищенню рівня безпеки польотів через упровадження міжнародних правил, модернізацію системи аеронавігації, підвищення кваліфікації персоналу; збільшенню обсягів авіаперевезень у повітряному просторі України, забезпеченню додаткових гарантій користувачам і високого рівня обслуговування;


DOI: 10.55643/fcaptp.6.47.2022.3937

досягненню максимальної ефективності аеронавігаційної системи завдяки участі України в єдиній європейській системі організації повітряного руху [20].

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.

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. 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 авіаперевезень 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 повинна бути імплементована 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.

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 [21], [22].

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 України 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 [23], [24], [25].

Ще з 16 країнами-членами ЄС в України підписані двосторонні міжурядові угоди про регулярне повітряне сполучення (див. Табл. 1). З усіх членів ЄС в України така угода поки що не підписана тільки з Мальтою [26].

Із 16 країнами-членами ЄС, із якими в України підписані двосторонні угоди про повітряне сполучення, передбачено зняття обмежень з окремих питань. На основі даних таблиці 1 (Табл. 1), зазначимо, що диференціація дерегуляції авіаперевезень із цими країнами має такий вигляд:

*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;

*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;

*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.

**Таблиця 1. Умови лібералізації авіаперевезень між Україною та членами ЄС, передбачені двосторонніми міжурядовими угодами про регулярне повітряне сполучення (угоди про «відкрите небо» з цими країнами не підписані)**. *(Джерело: складено авторами за даними ДАСУ [23] та інформаційної платформи «Зліт дозволено» [24])*

| № п/п | Рівень лібералізації Країни-члени ЄС | Частоти (рейси на тиждень - р/т) | Пункти | Кількість авіаперевізників (декілька = без обмежень) |
|---|---|---|---|---|
| 1 | Австрія | 14 | необмежені | декілька |
| 2 | Бельгія | Узгоджуються в робочому порядку | необмежені | один |
| 3 | Данія | необмежені | Копенгаген +2 пункти, Київ +2 пункти | декілька |
| 4 | Кіпр | необмежені | Укр. авіаперевізники: Ларнака, Пафос з/до будь-яких пунктів в Україні. Для іноземних авіаперевізників: 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 | один |
| 8 | Німеччина | 52 р/т для кожної сторони за основними маршрутами: Київ-Берлін, Київ-Франкфурт, Київ-Мюнхен (сукупно).<br>7 р/т для кожної сторони за регіональними маршрутами | необмежені | Декілька, проте<br>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 | Пасажирські 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 |
| 12 | Фінляндія | необмежені | Київ-Гельсінкі, аеропорти Лапландії | Декілька, проте 1 на лінію |
| 13 | Франція | 14 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 |


DOI: 10.55643/fcaptp.6.47.2022.3937

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».

На додаток до лібералізації авіаперевезень із країнами ЄС включають угоди про «відкрите небо» з 10 з них, Україною також поступово втілюється дерегуляція авіаперевезень із країнами-кандидатами на вступ до ЄС, тобто вже зараз закладається основа на перспективу за умови розширення співтовариства. Із 7 країн-кандидатів на вступ до ЄС (8 разом з Україною) Україна підписала двосторонні міжурядові угоди про регулярне повітряне сполучення з усіма, крім Ісландії. Із Сербією підписана угода про «відкрите небо» (Табл. 2).

**Таблиця 2. Рівень лібералізації авіаперевезень між Україною та країнами-кандидатами на вступ до ЄС, із якими підписані двосторонні міжурядові угоди про регулярне повітряне сполучення.** *(Джерело: складено авторами за даними ДАСУ [23] та інформаційної платформи «Зліт дозволено» [24])*

| № п/п | Рівень лібералізації Країни-кандидати на вступ до ЄС | Частоти (рейси на тиждень - р/т) | Пункти | Кількість авіаперевізників | Чи підписана угода про «відкрите небо» |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Албанія | 8 | Київ-Тірана | декілька | ні |
| 2 | Північна Македонія | необмежені | Українські авіаперевізники: будь-який пункт в Україні – Скоп'є, Охрід. Іноземні авіаперевізники: будь-які пункти в Македонії – Київ + 1 пункт | декілька | ні |
| 3 | Молдова | 7 р/т для кожної сторони за маршрутом Київ-Кишинів, за іншими – за узгодженням між авіакомпаніями | необмежені | декілька | ні |
| 4 | Сербія | необмежені | необмежені | декілька | так |
| 5 | Чорногорія | 7 рейсів за кожним маршрутом | Київ-Подгориця | декілька | ні |
| 6 | Туреччина | Київ-Стамбул, 16. Одеса-Стамбул, 14. Львів-Стамбул, 15, Херсон-Стамбул, 10, Запоріжжя-Стамбул, 14, Харків-Стамбул, 14, Вінниця-Стамбул, 10, Інші маршрути – 7. Донецьк, Сімферополь-Стамбул, Київ-Анкара – без обмежень | Київ, Одеса, Херсон, Миколаїв, Харків, Донецьк, Дніпро, Львів, Чернівці, Вінниця, Івано-Франківськ, Запоріжжя, Сімферополь, Севастополь – Стамбул, Анкара | декілька | ні |

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 — імовірність:

- розширення присутності європейських авіакомпаній на українському авіаринку,
- появи нових авіамаршрутів між Україною та ЄС,
- каботажних перевезень європейськими авіакомпаніями в межах України,
- зниження тарифів на авіаквитки.

Аналіз можливих ефектів цієї лібералізації можна провести на основі інформації про український авіаринок до моменту вторгнення росії в Україну з використанням наявних статистичних даних сайту Державної авіаційної служби України (ДАСУ) за 6 років – із 2016 по 2021 рік. Необхідно уточнити, що аналіз проводиться щодо авіаперевезень тільки пасажирів.

Доцільно звернути увагу на той факт, що, згідно з даними ДАСУ, протягом указаного 6-річного періоду в українських авіакомпаній середній коефіцієнт зайнятості пасажирських крісел на міжнародних регулярних рейсах демонстрував

відносно високий рівень, у середньому — 77 %, коливався у вузькому діапазоні, максимальним був у 2019 році — 80,9 %, мінімальним у 2020 році — 69 % [23].

Згідно зі статистичними даними ДАСУ, усі показники на українському ринку міжнародних авіаперевезень пасажирів у 2016-2021 роках демонструють висхідну тенденцію щороку (окрім ковідного 2020-го). Протягом цього періоду *зростала кількість авіакомпаній; кількість країн, куди здійснюються польоти; кількість маршрутів; кількість перевезених авіапасажирів*. Необхідно звернути увагу, що, починаючи з 2018 року, більш активно зростають показники іноземної присутності, переважаючи українські авіакомпанії. Це свідчить про великий інтерес із боку іноземних авіакомпаній, і зокрема європейських, до виходу на український ринок міжнародних пасажирських авіаперевезень.

За кількістю іноземні авіакомпанії, які надають послуги перевезення пасажирів, переважають українські в 3-4 рази. На українському авіаринку кількість українських авіакомпаній складає 8-10, а іноземних — приблизно 30. До пандемії їх кількість зростала, максимальною була у 2018-2019 роках (38 та 40); у 2016 – 17 та після пандемії у 2020-2021 роках тут їх працювало близько 30 (Табл. 3).

**Таблиця 3. Кількість українських та іноземних авіакомпаній, які здійснюють пасажирські авіаперевезення, 2016-2021 рр.** *(Джерело: складено авторами за даними ДАСУ [23])*

| Рік | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Українські | 10 | 10 | 10 | 10 | 8 | 9 |
| Іноземні | 28, у т.ч. 2 нові європейські: «SprintAir» (Польща), «AirSerbia» (Сербія) | 29, у т.ч. 3 нові (з них 1 європейська – «Ernest SpA» (Італія)), «Qatar Airways» (Катар), Kish Air (Іран) | 38 | 40, у т.ч. 4 нові (з них 3 – європейські: «Laudamotion» (Австрія), «Aigle Azur» (Франція), «Scandinavian Airlines System» (Норвегія)), Israir Airlines (Ізраїль) | 31 | 29, у т.ч. 4 нові (з них 3 — європейські: Cyprus Airways (Кіпр), Eurowings (Німеччина), Ryanair UK (Велика Британія)), Flynas (Саудівська Аравія) |

Точну кількість саме європейських авіакомпаній на українському ринку міжнародних авіаперевезень пасажирів указати важко. У даних ДАСУ за кількістю іноземних компаній немає регіонального розподілу, але очевидно, що переважна більшість із числа іноземних є саме європейськими. Це обумовлено регіональною близькістю, що дуже важливо для споживачів. Серед відомих авіакомпаній із Європи, які здійснюють польоти до та з України, можна назвати лоукостери угорський Wizz Air та ірландський Raynair, авіакомпанії-флагмани з різних країн LOT (Польща), Air-France-KLM (франко-голландська авіакомпанія), Lufthansa Group airlines (Німеччина), Czech Airlines (Чехія), Swiss International Airlines (Швейцарія, не член ЄС), Austrian Airlines (Австрія), Airbaltic (Латвія), Norwegian Air Shuttle (Норвегія, не член ЄС), Turkish Airlines (Туреччина, кандидат на вступ до ЄС).

Список європейських авіа-«старожилів» на українському ринку постійно доповнюється новими авіакомпаніями з Європи. За даними ДАСУ, тільки з 2016 року тут з'явилося 9 нових європейських авіакомпаній, а саме у 2016 році — «SprintAir» (Польща), «AirSerbia» (Сербія), у 2017 — «Ernest SpA» (Італія), у 2019 році — «Laudamotion» (Австрія), «Aigle Azur» (Франція), «Scandinavian Airlines System» (Норвегія), у 2021 році — «Cyprus Airways» (Кіпр), «Eurowings» (Німеччина), «Ryanair UK» (Велика Британія, не є членом ЄС) (див. Табл. 3). Загальна кількість європейських авіакомпаній тут складає близько 20, що є домінуючою часткою серед іноземних авіакомпаній на авіаринку України.

Згідно з двосторонніми угодами про повітряне сполучення між Україною та країнами ЄС, про які згадано вище, за кількістю авіакомпаній для виконання польотів для перевезення пасажирів лишилися обмеження з 7 країнами, це: Бельгія, Нідерланди, Німеччина, Португалія, Фінляндія, Франція, Хорватія. Очевидно, після втілення САП із ЄС на українському ринку пасажирських повітряних перевезень з'являться нові авіакомпанії саме з цих країн.

Серед перелічених вище єдиний показник, за яким переважають українські авіакомпанії у 2016-2021 роках — це кількість країн, до яких здійснюються польоти, хоча в іноземних авіакомпаній тут було більш активне зростання. Кількість країн, які відвідували українські авіакомпанії, змінилася не суттєво, коливалася від 42 до 48, середня кількість становить 45, а кількість країн, які відвідували іноземні авіакомпанії, зросла з 27 до 37 (максимум був досягнутий у 2019 році), середня кількість становить 33 країни (Табл. 4).


DOI: 10.55643/fcaptp.6.47.2022.3937

**Таблиця 4. Кількість країн, до яких здійснювали польоти українські та іноземні авіакомпанії (пасажирські авіаперевезення), 2016-2021 рр.** *(Джерело: складено авторами за даними ДАСУ [23])*

| Рік | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Українські авіакомпанії | 42 | 43 | 46 | 46 | 48 | 42 |
| Іноземні авіакомпанії | 27 | 27 | 37 | 37 | 34 | 34 |

Кількість нових регулярних авіамаршрутів для авіаперевезень пасажирів з та до України також зростала. У цілому цей показник був доволі значним: кожного року їх відкривали від 20 до 46 (українськими та іноземними компаніями разом). Також, як і за іншим показниками, тут спостерігається тенденція більш активного зростання в іноземних компаній. У 2016 році українські авіакомпанії відкрили їх більше у 2 рази порівняно з іноземними, відповідно — 27 та 13; у 2017 році — однаково по 10. Із 2018 року за цим показником іноземні авіакомпанії переважали над українськими; у період 2018-2021 років у середньому щороку іноземні авіакомпанії відкривали нових маршрутів — 27, українські — 16 (Табл. 5).

**Таблиця 5. Кількість нових регулярних авіамаршрутів для перевезення пасажирів, 2016-2021 рр.** *(Джерело: складено авторами за даними ДАСУ [23])*

| Рік | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Кількість нових регулярних авіамаршрутів, відкритих українськими авіакомпаніями | 27 | 10 | 17 | 17 | 6 | 23 |
| Кількість нових регулярних авіамаршрутів, відкритих іноземними авіакомпаніями | 13 | 10 | 27 | 29, із них 21 новий маршрут відкрили «Raynair» (Ірландія) та «Wizz Air Hungary» (Угорщина) | 24 | 28 |

Необхідно звернути увагу на активну експансію на український ринок міжнародних авіаперевезень європейських авіакомпаній. Наприклад, маршрутна мережа ірландської авіакомпанії «Ryanair» у листопаді 2018 року нараховувала 17 напрямків із Києва та Львова, а в листопаді 2019 року — уже 41 із Києва, Львова, Одеси та Харкова. 2019 року з 29 нових маршрутів 21 був відкритий саме європейськими авіакомпаніями (див. Табл. 5).

2019 рік узагалі був прогресивним, серед нових авіамаршрутів для перевезення пасажирів, відкритих цього року європейськими авіакомпаніями, можна зокрема вказати [27; 28]:

- із Німеччини (Бремен — Київ (Жуляни));
- із Данії (Біллунд — Київ (Жуляни), Копенгаген — Львів);
- з Італії (Генуя — Київ (Жуляни), Мілан — Харків, Рим — Одеса);
- із Кіпру (Пафос — Київ (Бориспіль));
- з Ірландії (Дублін — Київ (Бориспіль));
- із Латвії (Рига — Львів);
- із Польщі (Краків — Харків, Краків — Одеса);
- із Великої Британії (не член ЄС, Манчестер — Київ (Бориспіль)).

Також 2019 року нові маршрути до країн ЄС були відкриті й українськими авіакомпаніями, зокрема:

- до Болгарії (Херсон — Бургас);
- до Іспанії (Запоріжжя — Барселона);
- до Італії (з Одеси та Харкова до Ріміні, Київ (Бориспіль) — Катанія);
- до Франції (Харків — Париж).

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 упливає 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 (див. Табл. 1), 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 [29].

Як згадано вище, відповідно до двосторонніх угод України з країнами ЄС обмеження за кількістю маршрутів є з такими країнами: Данія, Латвія, Люксембург, Португалія, Словенія, Фінляндія, Чехія, Швеція (див. Табл. 1). Більшість із них якраз підпадають під прогнози авіаексперта, куди саме повинні відкритися нові маршрути. Звідси випливає, що переважна частина нових маршрутів до Європи буде відкрита в напрямку Данії, Португалії, Фінляндії, Швеції. Після втілення угоди про «відкрите небо» польоти туди будуть дерегульовані. Ці напрямки є досить популярними, і очевидно, що в багатьох авіакомпаній в умовах САП з'явиться комерційний інтерес виконувати туди рейси.

Окрім факту зацікавленості авіаперевізників, на нашу думку, на попит на нові маршрути між Україною та країнами ЄС також упливатиме необхідність відновлення туристичної індустрії, яка взаємодіє з послугами пасажирських повітряних перевезень. Туризм у ЄС є високорозвиненою галуззю й дуже важливою для економіки з відчутним внеском у ВВП. Нагадаємо, що на індустрію туризму в усьому світі, і на країни Європи зокрема, дуже негативно вплинула пандемія Covid 19. У багатьох країнах частка туризму у ВВП після поширення епідемії зменшилася приблизно в 2 рази порівняно з періодом до пандемії. Наприклад, згідно з наявними статистичними даними Світової організації туризму, частка туризму у ВВП до пандемії Covid 19 у 2018 р. й після неї, у 2020 р., серед країн ЄС складає: у Греції — 6,9 та 4,6 %, в Угорщині — 6,9 та 5,4 %, у Литві — 2,9 та 1,7 %, у Нідерландах — 4,4 та 2,4 %, у Португалії — 8,0 та 4,6 %, в Іспанії — 12,2 та 5,5 % [30].

Очевидно, що це не критичні втрати, але все ж важливі для економіки. При таких недоотриманнях надходжень країнам ЄС варто шукати можливості відновлення своєї туристичної галузі. Можливим чинником для цього може бути збільшення притоку іноземних туристів із країн, звідки притік був обмеженим. Одним із таких джерел може бути Україна завдяки авіаційному «безвізу». Разом із чинним безвізовим режимом для громадян України для в'їзду в країни ЄС з метою туризму це може сприяти збільшенню потоку українських туристів туди. Тоді САП із Україною для багатьох країн ЄС може стати одним із факторів (можливо, не головним, але все ж важливим) для поліпшення індустрії туризму та збільшення її частки у ВВП їхніх економік.

На основі названих вище статистичних даних можна побачити, що особливо відчутним зменшення частки туризму у ВВП було в Греції, Іспанії та Португалії. Із першими двома з них підписані угоди про «відкрите небо», із Португалією — ні. У двосторонній угоді з останньою є обмеження за маршрутами, тому можна припустити, що Португалія буде сильно мотивованою для зняття обмежень на маршрути повітряних перевезень із та до України. Це підкріплює аргумент про появу нових авіамаршрутів до Португалії.

Зростання кількості країн, до яких здійснювали польоти авіакомпанії, та кількості авіамаршрутів логічно обумовило зростання кількості регулярних комерційних рейсів міжнародного сполучення. У 2015 році їх було виконано 37,1 тис., у пікові 2018-2019 роки — 52 тис. (середній показник), у ковідний 2020 рік їхня кількість зменшилася в 4,4 раза (порівняно з попереднім роком), зменшившись до 11,8 тис., у 2021 році цей показник збільшився до 21,9 тис. (Табл. 6).


DOI: 10.55643/fcaptp.6.47.2022.3937

**Таблиця 6. Кількість регулярних комерційних рейсів міжнародного сполучення, 2015-2021 роки, тис.** *(Джерело: складено авторами за даними ДАСУ [23])*

| Роки | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Кількість регулярних комерційних рейсів міжнародного сполучення | 37,1 | 44,6 | 49,9 | 52,3 | 51,7 | 11,8 | 21,9 |

Доцільно звернути увагу на те, що, відповідно до двосторонніх угод України з країнами ЄС про повітряне сполучення, обмеження за кількістю рейсів передбачені до 7 країн, це Австрія, Бельгія, Нідерланди, Німеччина, Угорщина, Франція, Чехія. Утілення угоди про САП із ЄС дозволить зняти обмеження за кількістю рейсів для авіасполучення з цими країнами. Очевидно, що це повинно призвести до ще більш активного зростання кількості рейсів.

Також протягом указаного 6-річного періоду (2016-2021 рр.) зростав інший показник — кількість перевезених пасажирів. При цьому з 2018 року за цим показником іноземні компанії переважають українські. У 2016 році українськими авіакомпаніями було перевезено 4,95 млн осіб пасажирів, іноземними — 3,85 млн осіб, у піковий 2019 рік — 7,11 та 9,42 млн осіб відповідно (це максимальний показник за 6 років); у 2020 році відзначене падіння й у іноземних, і в українських авіаперевізників — 1,3 та 3,3 млн осіб відповідно, а у 2021 році — зростання — 2,6 та 6,1 млн осіб (Табл. 7).

**Таблиця 7. Кількість перевезених іноземними та українськими авіакомпаніями пасажирів на міжнародному авіаринку України, 2016-2021 рр., млн осіб; зростання (%).** *(Джерело: складено авторами за даними ДАСУ [23])*

| Рік | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Українські авіакомпанії, регулярні рейси, кількість, зростання, % | 4,95<br>23 % | 5,84<br>18,1 % | 6,8<br>16,4 % | 7,11<br>4,6 % | 1,3<br>-82 % | 2,6<br>50 % |
| Українські авіакомпанії, нерегулярні рейси, кількість, зростання, % | 2,5<br>(працювали 15 авіакомпаній)<br>52,5 % | 3,78<br>(працювали 15 авіакомпаній)<br>49,2 % | 4,65<br>(працювали 16 авіакомпаній)<br>23,1 % | 5,44<br>(працювали 16 авіакомпаній)<br>16,9 % | 3<br>(працювали 11 авіакомпаній)<br>-44,6 | 6<br>(працювали 13 авіакомпаній)<br>50 % |
| Іноземні авіакомпанії на регулярних рейсах, кількість, зростання, % | 3,85<br>2,1 % | 4,98<br>29,3 % | 6,86<br>(50,2 % загального обсягу міжн. регул. авіаперевезень пасажирів)<br>37,8 % | 9,42<br>(57 % загального обсягу міжн. регул. авіаперевезень пасажирів)<br>37,4 % | 3,3<br>(72 % загального обсягу міжн. регул. авіаперевезень пасажирів)<br>-64,7 | 6,1<br>(70 % загального обсягу міжн. регул. авіаперевезень пасажирів<br>83,4% |

Зі зростаючою тенденцією й показником, який наближається до 10 млн перевезених пасажирів на рік іноземними компаніями (показник за 2019 рік, див. Табл. 7) Україна є важливим авіаринком для ЄС. До пандемії Covid 19 у 2019 році це був 13-й за величиною ринок поза ЄС за кількістю авіапасажирів [31].

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 багатокомплексне 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 [3; 4; 5].

Щодо кількості перевезених пасажирів, необхідно звернути увагу на щорічне зростання кількості пасажирів, перевезених українськими авіакомпаніями нерегулярними (чартерними) рейсами (див. Табл. 7). За 3 роки з 2016 по 2019 ця кількість зросла більш ніж у 2 рази — із 2,5 до 5,44 млн осіб, і навіть після падіння у 2020 році до 3 млн осіб, у 2021 році цей показник відновився з покращенням і склав 6 млн осіб (майже стільки, скільки перевезено

пасажирів іноземними авіакомпаніями). Це свідчить про зростаючий попит на чартерні перевезення, що пов'язано з розвитком туризму.

Співпрацю авіаперевезень із туризмом потрібно просувати й надалі через потужний потенціал останньої. Відповідно до статистичних даних Всесвітньої організації туризму, показник щорічного відвідування України має низхідну тенденцію, що обумовлено вторгненням росії в Україну 2014 року й подальше воєнні дії проти України. Так, щороку Україну відвідували туристи з короткостроковою поїздкою (на 1 або декілька днів): у 2008 році — 28,8 млн осіб, у 2013 році – 26 млн осіб, у 2014 році — 13,2 млн осіб, у 2020 році — 3,4 млн осіб. Притому переважна більшість туристів віддавала перевагу наземному транспорту і дуже незначна — повітряному, хоча останнім туристи почали користуватися частіше. Так, у 2008 році ці показники складали 93 % та 6 % відповідно (решту складає морський транспорт), у 2013 році — 89 % та 10 %, у 2020 році – 76 % та 21 % відповідно [30].

Цифри щодо відвідування туристами України 2008 і 2020 року показують існуючий потенціал для розвитку української туристичної індустрії, тобто показники 2008 року можна відновити, збільшивши сьогоднішні показники в 7 разів. Це автоматично матиме позитивний ефект для авіаперевезень пасажирів на нерегулярних (тобто чартерних) рейсах зі збільшенням кількості перевезених пасажирів приблизно в 7 разів, досягнувши близько 40 млн осіб. За умови покращення якості послуг повітряних перевезень, коли частка іноземних туристів із короткостроковими поїздками зросте щонайменше з 20 % до 50 %, то цілком імовірно, що цей показник зможе бути ще набагато більшим, ніж 40 млн осіб.

Підводячи підсумок за кількісними показниками на українському ринку міжнародних пасажирських авіаперевезень, необхідно звернути увагу на тенденцію їх зростання (за винятком ковідного 2020 року), а саме, зростала кількість авіакомпаній; кількість країн, до яких здійснюються польоти; кількість маршрутів, кількість рейсів та перевезених авіапасажирів. Зростання за цими показниками передбачає зростання показників роботи аеропортів. Так, статистичні дані ДАСУ показують, що з 2015 до 2019 року спостерігалося стабільне зростання показників діяльності українських аеропортів стосовно міжнародних сполучень на регулярних рейсах, вони збільшилися в 1,5 — 2 рази (Табл. 8), а саме:

- у 2015 році було надано обслуговування для 75 тис. повітряних суден, у 2019 році — для 125 тис.;
- у 2015 році пасажиропотік склав 8 млн осіб, у 2019 році — 16,5 млн осіб.

**Таблиця 8. Показники діяльності аеропортів України стосовно міжнародних сполучень на регулярних рейсах, 2015-2021 роки**. *(Джерело: складено авторами за даними ДАСУ [23])*

| Рік | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Відправлено та прибуло повітряних суден, тис. од. | 75 | 80,4 | 95 | 111,5 | 124,9 | 41,7 | 71,7 |
| Пасажиропотоки, млн чол. | 7,77 | 8,78 | 10,77 | 13,66 | 16,53 | 4,63 | 8,74 |

У ковідному 2020 році відбулося різке зменшення цих потоків, але у 2021 році показники відновилися майже до рівня 2015-2016 років (див. Табл. 8).

У цілому пасажиропотік аеропортів України не тільки для міжнародних сполучень, а й для внутрішніх і для регулярних та нерегулярних рейсів склав у 2015 році 10,7 млн осіб, у 2016 — 12,9, у 2017 — 16,5, у 2018 — 20,6, у 2019 — 24,3, у 2020 році — 8,7, у 2021 році — 16,2 млн осіб [23].

Таким чином, можна побачити, що український ринок міжнародних пасажирських авіаперевезень активно зростав (щонайменше до ковідного 2020 року), наприклад, кількість перевезених авіапасажирів (українських та іноземних авіакомпаній разом на регулярних рейсах) протягом 3 років із 2016 по 2019 рік зросла майже в 2 рази: з 8,8 млн осіб до 16,5 млн осіб (див. Табл. 8), кількість рейсів також протягом 3 років із 2015 по 2018-2019 роки зросла в 1,5 раза: із 37 до 52 тис. (див. Табл. 7).

З утіленням угоди про САП із ЄС до чинних угод про «відкрите небо» з 10 країнами-членами ЄС будуть додані ще 16 країн (див. Табл. 1), із якими підписані двосторонні угоди, а також Мальта. Додаткова дерегуляція пасажирських авіаперевезень між Україною та країнами ЄС буде підтримана також зацікавленням підприємців активізацією співпраці та громадян туристичними візитами. Тоді ці потоки повинні зростати ще активніше.

При вказаних тенденціях утілення угоди про САП із ЄС повинно призвести до збільшення кількості перевезених авіапасажирів щонайменше в 1,5-2 рази. Такі зміни потребуватимуть підвищення ефективності роботи аеропортів


DOI: 10.55643/fcaptp.6.47.2022.3937

України, збільшення пропускної спроможності аеропортів діючих та відновлення роботи або модернізації тих, які є застарілими. Наприклад, не діють аеропорти Черкас, Бердянська, Хмельницького [32].

Робота з підвищення ефективності аеропортів повинна проводитися для прискорення й покращення обслуговування пасажирів у терміналах та прискорення й покращення обслуговування літаків.

Аеропорт — це складна система, яка складається з мережі багатьох різних систем масового обслуговування. Пасажири потребують місця в терміналах, вони очікують швидшої обробки на різних контрольно-пропускних пунктах аеропорту, а це означає, що час очікування та довжина черги повинні скорочуватися. Як підготовчий процес для покращення роботи аеропортів доцільно застосувати різні показники для аналізу, зокрема показник вартості затримки для визначення загальної вартості часу очікування для всіх процесів у системі. У цьому контексті при обслуговуванні пасажирів у зв'язку з ризиком поширення вірусних захворювань важливо не забувати забезпечити вимогу дотримання дистанцій між ними. Ці витрати на затримку, які поступово зростають, коли пропускна здатність досягнута, повинні бути включені в аналіз витрат і вигод для вжиття відповідних заходів. Іншим напрямом для покращення роботи аеропортів України повинна бути розробка моделей систем прогнозів трафіка й для пасажирів, і для літаків у різні години доби та різні дні тижня [33; 34, с. 114]. Це повинно сприяти суттєвій оптимізації обслуговування в аеропортах.

Крім того, доцільно розглянути трирівневу модель ринку, яка враховує різних економічних гравців: аеропорти, авіакомпанії та пасажирів. Перший рівень передбачає аналіз аеропортів з оптимальним розширенням пропускної здатності злітно-посадкових смуг та оптимальним аеропортовим збором; другий рівень передбачає аналіз недосконало конкурентоспроможних авіакомпанії, які здійснюють інвестиції в нові літаки та розробляють розклади своїх польотів; третій рівень передбачає аналіз ринку квитків для пасажирів, де кількість квитків для продажу визначена [35]. Таку модель доцільно розглянути в контексті втілення сучасної моделі транспортної топології «хаб-спиці», для великих аеропортів-фортець, де домінують авіакомпанії з великою часткою присутності на ринку, наприклад, для аеропорту Бориспіль разом із «Міжнародними авіалініями України».

Інше важливе питання цього дослідження: яка ймовірність появи нових європейських авіаперевізників у внутрішньому авіапросторі України. Скоріш за все, це має низьку ймовірність. При домінуванні європейців на закордонних перевезеннях (за кількістю авіамаршрутів, авіакомпаній та перевезених пасажирів) умови для пасажирських авіаперевезень усередині України поки що не стимулюють їх здійснювати каботажні перевезення. Так зване право на каботаж передбачено угодою України про САП із ЄС для європейських авіаперевізників на перспективу. Однак є серйозні сумніви, що так станеться. Один з авіаекспертів Богдан Долінце (член Громадської ради Державіаслужби) пояснює, що європейським авіакомпаніям каботажні перевезення в межах України не вигідні. Для цього є економічні причини [29].

По-перше, це обумовлено більш високою ставкою ПДВ в Україні, ніж у ЄС. В Україні ПДВ на внутрішні авіаперельоти складає 20 %, а в країнах ЄС він є пільговим — 5-7 %; у деяких країнах узагалі має нульову ставку. Крім того, в Україні є акциз на паливо [27]. Авіакомпанії вимушені закладати ці податки у вартість квитка, що буде негативно впливати на їхню конкурентоспроможність за ціною.

По-друге, це обумовлено низьким попитом на внутрішні авіарейси в Україні з боку самих українців через низьку платоспроможність та конкуренцію за вартістю квитків з Укрзалізницею й особливо з достатньо розгалуженою мережею швидкісних потягів Інтерсіті. У таких умовах в Україні поки що не зможе сформуватися транспортна модель, подібна до європейської, де авіаперевезення є дешевшими, ніж залізничні.

До того ж місткість українського авіаринку є незначною порівняно з європейським. Ринок ЄС в цілому вже з 2016 року складає близько 1 млрд осіб, де частка внутрішніх авіаперевезень усередині ЄС становить близько 33,3 %, тобто 333 млн осіб [36]. Значне падіння тут відбулося після пандемії 2019 року, і у 2020 році обсяги регулярних авіаперевезень пасажирів у ЄС в цілому (не тільки всередині) впали до показника 276,5 млн осіб, скоротившись порівняно з попереднім 2019 роком на 76 % (згідно з останніми наявними даними) [37].

У межах України кількість перевезених авіапасажирів склала у 2020 році 503,5 тис. осіб, скоротившись порівняно з попереднім 2019 роком на 56 %, а за 2021 рік — 713,8 тис. осіб. У цілому кількість перевезених у межах України авіапасажирів із 2017 по 2019 рік щороку становить близько 1 млн осіб (Табл. 9), тобто порівняно з внутрішніми авіаперевезеннями в межах ЄС менше в 300 разів (згідно з даними ДАСУ).

**Таблиця 9. Динаміка кількості авіаперевезень пасажирів у межах України та в межах ЄС.** *(Джерела: складено авторами за даними ДАСУ [23, 37])*

| | Кількість перевезених пасажирів | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Роки** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** |
| У межах України | 791,9 тис. осіб | 930,9 тис. осіб | 1,07 млн осіб | 1,16 млн осіб | 503,5 тис. осіб |
| ЄС (загалом) | 972,53 млн осіб | 1044 млн осіб | 1106 млн осіб | 1145 млн осіб | 276,51 млн осіб |

До того ж треба уточнити, що всередині України перельоти здійснюються в основному між 10 містами (більш точно — у 2016 та 2017 роках між 9 містами, у 2018 та 2020 році — між 10 містами, у 2019 році — між 11 містами), тобто це 10 авіамаршрутів. Це замало для стимулювання європейських авіакомпаній створювати широкі авіамережі. Авіаперевезення на цьому ринку поки що здійснюють тільки 4-5 українських авіакомпаній (наприклад, у 2016 році це були «Міжнародні авіалінії України» (МАУ), «Азур Ейр Україна», «Роза вітрів», «ЯнЕір», «Браво», у 2019 та 2020 роках — «МАУ», «Мотор Січ», «Роза вітрів», «Сайап»), що достатньо для задоволення внутрішнього попиту.

Із вищевказаного випливає, що європейським авіакомпаніям поки що не вигідно літати в межах території України. Якщо вони будуть здійснювати такі рейси, то мотивацією для цього, скоріш за все, буде не прибуток, а виключно маркетинг. Із таким підходом, імовірно, європейські авіакомпанії створять в Україні декілька маршрутів між великими містами, такими, як Львів, Київ, Одеса, де є потенціал для просування реклами.

Ще одна причина низької ймовірності появи нових європейських авіакомпаній на ринку внутрішніх авіаперевезень у межах України — це низька пропускна спроможність українських аеропортів. Популярні літаки Airbus та Boeng в Україні без обмежень можуть приймати тільки п'ять летовищ: Київ-Бориспіль, Харків, Львів, Одеса та Запоріжжя, – тобто це 10 маршрутів. Інші аеропорти потребують модернізації. Тільки після цього вони зможуть забезпечити збільшення пропускної спроможності, а з цим і кількості внутрішніх авіарейсів.

Узагальнюючи, можна стверджувати, що поява європейських авіаперевізників на внутрішньому авіаринку України є можливою, але не зараз, а тільки в майбутньому. Обов'язковою умовою для цього є модернізація українських аеропортів для збільшення пропускної спроможності, а також, імовірно, українському урядові для стимулювання європейських авіаперевізників необхідно буде переглянути ПДВ на внутрішні авіаперевезення.

Ще одне суттєве питання цього дослідження: чи зміниться ціна авіаквитків на перельоти між Україною та країнами-членами ЄС? Можна побачити, що український ринок міжнародних пасажирських авіаперевезень має тенденцію до зростання. Зняття обмежень на кількість авіакомпаній, рейсів та маршрутів при авіаційному «безвізі» з ЄС повинне призвести до їхньої ще більшої активізації. Очевидно, після втілення Угоди про САП із ЄС з та до України літатиме більше й українських, і європейських авіакомпаній, а також вони будуть здійснювати більше рейсів. Авіакомпанії вимушені будуть змагатися за пасажирів. Логічним буде припущення, що САП сприятиме зниженню цін на авіаквитки на рейси між Україною та країнами-членами ЄС. Такої ж думки дотримуються українські авіаексперти. Наприклад, Богдан Долінце стверджує, що чим більше авіакомпаній літатимуть, тим дешевшими стануть авіаквитки. На маршрутах, де працюють більш ніж три авіакомпанії, як правило, установлюються найнижчі ціни [27].

Як указано вище, із числа країн ЄС у 15 % напрямків були обмеження, а саме між Україною та Францією, Нідерландами, Німеччиною, Чехією. Зі зняттям обмежень і дерегуляцією, коли авіакомпанії зможуть домовлятися безпосередньо з аеропортами й вийдуть на ці напрямки, тут буде більшою конкуренція й установляться нижчі ціни. Стосовно інших напрямків, авіаексперт Б. Долінце вважає, що економічних підстав для змін немає. На його думку, важко точно прогнозувати, яким може бути рівень цін. Скоріш за все, ціни знизяться, у першу чергу, на регульовані напрямки. Після втілення САП із ЄС компанії зможуть знизити ціни на авіаквитки в цих напрямках на 20-30 % [27]. Регульовані напрямки за кількістю рейсів та/або авіакомпаній, це — Австрія, Бельгія, Нідерланди, Німеччина, Франція, Португалія, Фінляндія, Хорватія (останні 3 тільки за кількістю авіаперевізників), Угорщина, Чехія (останні 2 тільки за кількістю рейсів). Тоді після лібералізації авіаперевезень із ЄС цілком імовірно, що ціни знизяться саме в напрямках до цих країн, і знизяться на 20-30 %. Наприклад, якщо квиток із Києва до Парижа в один бік коштував 5-7 тис. грн (станом на 2021 рік), то зі збільшенням авіаперевізників ціна на авіаквитки може знизитися до 4,5-5 тис. грн [27], це приблизно 130-140 євро (за курсом 2020-2021 років).

Що стосується цін на авіаквитки в напрямках, які є вже дерегульовані (тобто з країнами, із якими підписані угоди про «відкрите небо»), треба вказати, що вони є вже достатньо низькими і ще більше зниження цін саме тут навряд чи відбудеться. Тут працюють лоукостери Ryanair та Wizz Air, які вже встановили низькі ціни. Деякі компанії в


DOI: 10.55643/fcaptp.6.47.2022.3937

конкуренції з ними, для того щоб утримати пасажирів, продавали квитки нижче за собівартість, по суті, працювали собі в збиток, настільки рівень цін на авіаквитки в цих напрямках низький.

Наприклад, наприкінці жовтня 2019 року ірландський лоукостер Ryanair на рейси з Одеси до Катовіце (Польща) знизив ціни до 6 євро, а в зворотному напрямку з Катовіце до Одеси — до 10 євро, тобто авіапереліт в обидві сторони за таким акційним тарифом коштував 16 євро. Це включало тільки перевезення пасажира з точки в точку, аеропортові та інші обов'язкові платежі без додаткових послуг, лише ручна поклажа (із габаритами не більше 40x25x20 см). Якщо був багаж, то збір за нього складав 25 євро, і тоді вартість перельоту в обидві сторони з багажем складала 66 євро. Крім Катовіце, у 2019 році Ryanair здійснював польоти до Одеси з польських міст Кракова, Гданська, Вроцлава, Познані, із німецького Берліна та з угорського Будапешта. Варто звернути увагу на те, що з Польщею (місце призначення) та Ірландією (звідки авіаперевізник) в України підписані угоди про «відкрите небо» [38].

Можна побачити, що ціни тут є мінімальними, тобто там, де вже втілена лібералізація з ЄС, ціни досягли можливого мінімуму. Компанії, які будуть конкурувати на цих же маршрутах, скоріш за все, працюватимуть із метою маркетингу та реклами своїх послуг.

Підсумовуючі аналіз питання про ціни на авіаквитки, можна погодитися з вищенаведеним припущенням авіаекспертів, що ціни зможуть відчутно знизитися тільки в напрямках, які є регульованими до угоди про САП; найбільшою мірою це може стосуватися Франції, Німеччини, Нідерландів, Чехії.

## ДИСКУСІЯ

Очікувані ефекти втілення угоди про САП із ЄС для галузі пасажирських авіаперевезень України можуть ініціювати появу дискусійних питань. Після втілення САП ймовірним є запуск нових авіамаршрутів з та до України, проте це стосується країн, із якими Україна має регульовані авіаперевезення. Ключовим чинником їх появи буде попит на ринку. Про це зазначають авіаексперти Є. Трескунов та К. Новіков. Розвиваючи думку авіаекспертів, необхідно додати, що 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.

Іншим важливим питанням для дискусії є ймовірність зниження тарифів на авіаквитки між Україною та країнами-членами ЄС. Авіаексперт Б. Долінце зазначив, що скоріш за все тарифи знизяться на регульовані напрямки. До такого ж висновку підводять результати проведеного в статті дослідження. Нами показано, що ціни на авіаквитки до членів ЄС, із якими в України підписані угоди про «відкрите небо» (це 10 країн), уже є доволі низькими (наприклад, переліт Одеса-Катовіце може коштувати 6 євро, і в зворотному напрямку — 10 євро). Що стосується членів ЄС, на які завдяки впровадженню САП в майбутньому буде поширене «відкрите небо», однозначно відповісти поки що складно. Це країни, як правило, більш віддалені від України, і вони більш високорозвинені (наприклад, північні країни Європи). Є об'єктивні припущення, що через збільшення кількості авіаперевізників і рейсів ціни на перельоти до таких країн можуть знизитися на 20-30 %. Проте, виникатимуть нові виклики, скільки авіаперевізників будуть мотивовані починати працювати в окреслених ринкових нішах. Звісно, це буде пов'язано з кількістю авіакомпаній на одному маршруті. Якщо виходити з припущення, що їх працюватиме по 3 на одному маршруті, то можливе зниження цін на 20-30 %. Однак якщо буде більше мотивуючих чинників для розширення послуг, ніж тільки попит на авіаперевезення, можна припустити, що зниження цін відбудеться на 50 %. І, як наслідок, переліт Київ-Стокгольм або Київ-Копенгаген коштуватиме 50-60 євро (зараз це понад 120 євро). На нашу думку, ці результати будуть залежати від тенденцій галузей, розвиток яких безпосередньо залежить від повітряних перевезень, зокрема туризму, фінансів та будівництва.

## ВИСНОВКИ

Проведені в статті аналіз стану ринку міжнародних пасажирських авіаперевезень України та аналіз ефектів утілення угоди про Спільний авіаційний простір із ЄС для української галузі пасажирських авіаперевезень і для економіки загалом дозволили окреслити напрями підвищення прибутковості та корисності галузі й економіки України.

Можна стверджувати, що протягом 6 років, із 2016 по 2021 рік, спостерігалося зростання міжнародних пасажирських авіаперевезень за такими показниками:

- зросла кількість іноземних авіакомпаній у середньому з 30 до 40 (на відміну від іноземних, кількість українських авіакомпаній була незмінною й складала в середньому 9);
- зросла кількість країн, які користувалися послугами авіакомпаній у напрямку з України за кордон, (іноземних — із 27 до 37, українських — із 42 до 48);
- із 2018 року зросла кількість нових регулярних авіамаршрутів;
- зросла кількість перевезених пасажирів, а саме, у 2016 році українськими авіакомпаніями було перевезено 4,95 млн осіб, іноземними — 3,85 млн осіб, у піковий 2019 рік — 7,11 та 9,42 млн осіб відповідно (це максимальний показник за 6 років).

Угода САП із ЄС повинна сприяти подальшому розвиткові 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 розвиткові самої галузі авіаперевезень, розвиткові туризму, а також економіки загалом. Зрозуміло, це підвищить рівень конкуренції, а з цим і якість послуг. Також утілення цієї угоди повинне сприяти збільшенню обсягів пасажирських авіаперевезень і покращенню умов для споживачів. Для того щоб отримати позитивний ефект від САП із ЄС саме для України, необхідно намагатися покращити отримані результати.

Серед іноземних авіакомпаній європейські переважають українські за всіма показниками (крім кількості країн, куди здійснюються польоти). Тобто спостерігається розширення присутності європейських авіакомпаній на українському ринку міжнародних повітряних перевезень пасажирів.

Для забезпечення гідної конкуренції українським авіакомпаніям доцільно приділити серйозну увагу покращенню якості й оптимізації послуг, щоб стимулювати інтерес споживачів.

Важливим питанням маркетингу в цьому контексті буде ціноутворення. Для максимізації прибутків воно повинно бути диференційоване й ураховувати: сезонний попит, ціни на паливо, умови конкуренції, клас місця та бронювання авіаквитків, частоту та відстань польотів, час відправлення, зручність розкладу та тривалість транзиту, точність виконання рейсів, попит на додаткові послуги та мотиваційні програми.

Для вдосконалення рівня послуг українським авіакомпаніям доцільно буде приєднуватися до платформ бронювання та викупу квитків, а також укладати код-шерингові угоди (англ. Codeshare agreement), що передбачає обмін кодами, тобто угоди між двома та більше авіакомпаніями, які дозволяють авіакомпаніям об'єднувати свої коди та використовувати рейси спільно.

Крім указаних аспектів, українським авіакомпаніям необхідно використати вдалий досвід лібералізації авіаперевезень у США, коли була успішно втілена нова топологія авіазв'язків за принципом «хаб-спиці». Очевидно, найраціональнішим рішенням для цього будуть авіазв’язки між містами, між якими не курсує швидкісний потяг Інтерсіті. Також українським авіакомпаніям необхідно виділити стратегічно важливі маршрути та розвивати кооперацію з туристичними агентствами й компаніями.

Ще одним суттєвим аспектом для розвитку галузі пасажирських авіаперевезень в Україні є розвиток інфраструктури. Це включає інфраструктуру аеропортів та довкола них. Важливими завданнями в цьому напрямі є покращення


DOI: 10.55643/fcaptp.6.47.2022.3937

функціонування самих аеропортів із підвищенням їхньої пропускної здатності та розвиток готельної мережі. У цьому контексті доцільно було б використати досвід Нідерландів, лібералізація транспортного сектора яких 1992 року дозволила забезпечити розвиток інфраструктури аеропорту Схіпгол поблизу Амстердама, розширення покриття мережі в Європі та Північній Америці, а також їхнього основного перевізника на той момент – KLM. Можливо, за аналогією в Україні необхідно розробити модель розвитку сумісної інфраструктури аеропортів та готелів, яка має стати міцною базою для просування конкурентних переваг українських перевізників. Надалі доцільно дослідити питання розвитку інфраструктури аеропортів.

Для отримання позитивних ефектів від утілення угоди про САП із ЄС саме для України визначальною буде роль держави в процесі розроблення програм залучення інвесторів, а також реалізації найпрогресивнішої моделі державно-приватного партнерства.

## REFERENCES / ЛІТЕРАТУРА


1. Shcho varto znaty pro p'yat' bezviziv Ukrayiny z ES. (2021). Retrived from https://www.dw.com/uk/shcho-varto-znaty-pro-piat-bezviziv-ukrainy-z-yes/a-58179736#.
2. Xiaowen, Fu, Tae, Hoon Oum, & Anming, Zhang (2010). Air Transport Liberalization and Its Impacts on Airline Competition and Air Passenger Traffic. Transportation Journal. 49 (4): 24-41. Retrived from: https://www.researchgate.net/publication/229002627_Air_Transport_Liberalization_and_Its_Impacts_on_Airline_Competition_and_Air_Passenger_Traffic.
3. 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.
4. O. M., Matsenko, I. O., Heyets', YU. V., Myronova, YE. O., Skrypka. (2018). Stratehichni napryamy liberalizatsiyi povitryanoho prostoru mizh Ukrayinoyu ta ES. Mekhanizm rehulyuvannya ekonomiky, 2018, № 3. Retrieved from: https://mer.fem.sumdu.edu.ua/content/acticles/issue_38/Oleksandr_M_Matsenko_Iryna_O_Heyets_Julija_V_Myronova_Evgenij_SkrypkaStrategic_Directions_of_Airspace_Liberalization_Betw.pdf.
5. Iryna, Kosse. (2011). Yevropeyizatsiya aviaprostoru Ukrayiny: perevahy i problemy, pov"yazani z pidpysannyam Uhody pro Spil'nyy aviatsiynyy prostir. INSTYTUT EKONOMICHNYKH DOSLIDZHEN' TA POLITYCHNYKH KONSUL'TATSIY. Retreived from: http://www.ier.com.ua/files/publications/Policy_papers/IER/2011/Common_avia_space_PP.pdf.
6. ICAO. World Air Service Agrements (WASA). Retreived from: https://data.icao.int/wasa.
7. Freedoms of the air explained. Retreived from: https://eurecca.eu/post/freedoms-air-explained.
8. Dr. Trani Antonio A. (2005). History of Air Transportation. Departmentof Civil and Environmental Engineering. Retreived from: https://www.slideshare.net/roybikrant/air-transportation-history.
9. Lizarraga, Lawrence. (2015). Deregulation and its effect on the Aviation Industry. Retreived from: https://www.linkedin.com/pulse/deregulation-its-effect-aviation-industry-lawrence-lizarraga/.
10. Ascik, Thomas. (1978). Airline Deregulation. Retrieved from: https://www.heritage.org/government-regulation/report/airline-deregulation.
11. Lijesen, Mark, Nijkamp, Peter, Pels, Eric, Rietveld, Piet. (2005). The Home Carrier Advantage in Civil Aviation. Tinbergen Institute Discussion Paper. - TI 2005-011/3. Retrieved from: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=652983.
12. Open Skies Agreements Currently Being Applied. Overview This list identifies all current open-skies partner with USA. Retrievedfrom: https://www.transportation.gov/policy/aviation-policy/open-skies-agreements-being-applied.
13. Pisarek, R. (2009). Air transport liberalisation in the European Union and its impact on development of the civil aviation sector in Poland. Comparative Economic Research. Central and Eastern Europe. Tom 12. Nr 3 (2009). Retrieved from: https://czasopisma.uni.lodz.pl/CER/article/view/7784/7624.
14. World air passenger traffic evolution, 1980-2020. Retrieved from: https://www.iea.org/data-and-statistics/charts/world-air-passenger-traffic-evolution-1980-2020.
15. 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.

16. Piermartini, Roberta, Rousová, Linda. (2008). Liberalization of air transport services and passenger traffic, WTO Staff Working Paper, No. ERSD-2008-06, World Trade Organization (WTO), Geneva. Retrieved from: https://www.etsg.org/ETSG2008/Papers/Rousova.pdf.
17. Value of Air Cargo.Retrieved from: https://www.iata.org/en/programs/cargo/sustainability/benefits/.
18. Dimchev, V.O. (2017). OSNOVNI NAPRYAMKY LIBERALIZATSIYI MIZHNARODNYKH POVITRYANYKH PEREVEZEN' V TURECHCHYNI (2017). Young Scientist, № 4 (44), April, 2017, pp. 299 – 303.
19. EUROPEAN CIVIL AVIATION CONFERENCE. https://www.ecac-ceac.org/about-ecac/member-states.
20. Ministerstvo infrastruktury Ukrayiny. Derzhavne pidpryyemstvo obsluhovuvannya povitryanoho rukhu Ukrayiny. https://uksatse.ua/index.php?s=7601866aa2517d471e4e0236ef381dc9&act=Part&CODE=243.
21. Ukraine and EU sign Common Aviation Area Agreement. (11.11.2021). Retreived from: https://www.cms-lawnow.com/ealerts/2021/11/ukraine-and-eu-sign-common-aviation-area-agreement.
22. AVIATSIYNYY BEZVIZ: DEPUTATY RATYFIKUVALY UHODU PRO "VIDKRYTE NEBO" Z ES. Retrieved from: http://sg.vn.ua/news/aviatsijnyj-bezviz-deputaty-ratyfikuvaly-ugodu-pro-vidkryte-nebo-z-yes/.
23. Mizhnarodni uhody pro rehulyarne povitryane spoluchennya. Derzhavna aviatsiyna sluzhba Ukrayiny. Retrieved from: https://avia.gov.ua/pro-nas/mizhnarodna-diyalnist/ugodi-pro-povitryane-spoluchennya/.
24. "Zlit dozvoleno" https://avia.texty.org.ua/
25. Chyzhyk, Yelyzaveta. (2020). Ukrayina otrymala dvostoronni Uhody pro povitryane spoluchennya mayzhe z usima krayinamy ES+. Retrieved from: https://zn.ua/ukr/UKRAINE/ukrajina-otrimala-dvostoronni-uhodi-pro-povitrjane-spoluchennja-majzhe-z-usima-krajinami-jes.html.
26. Uhoda pro vidkryte nebo: shcho oznachaye aviatsiynyy bezviz iz YES dlya Ukrayiny ta ukrayintsiv. (2021). Retrieved from: https://my.ua/news/cluster/2021-10-13-ugoda-pro-vidkrite-nebo-shcho-oznachaie-aviatsiinii-bezviz-iz-ies-dlia-ukrayini-ta-ukrayintsiv.
27. Andronyk, Vytalyy. (2019). Ukrayntsy staly letat' chashche, a avyakompanyy rasshyryayut kartu poletov. Retrieved from: https://economics.segodnya.ua/economics/transport/ukrainy-nachali-letat-chashche-a-aviakompanii-rasshiryat-kartu-poletov-1365120.html.
28. Yaki aviakompaniyi v Ukrayini zdiysnyly naybil'she reysiv za 2019 rik: vrazhayucha statystyka. (2020). Retrieved from: https://24tv.ua/yaki_aviakompaniyi_v_ukrayini_zdiysnili_naybilshe_reysiv_za_2019_rik_vrazhayucha_statistika_n1264325.
29. Kulyk Nataliya. Kvytky mozhut' zdeshevshaty na chvert': shcho dast' ukrayintsyam vidkryte nebo z Yevropoyu. (2021). Retrieved from: https://fakty.com.ua/ua/ukraine/suspilstvo/20211013-kvytky-mozhut-zdeshevshaty-na-chvert-shho-dast-ukrayintsyam-vidkryte-nebo-z-yevropoyu/.
30. Tourism Statistic Database. 145 Key Tourism Statistics. ECONOMIC CONTRIBUTION AND SDG. https://www.unwto.org/tourism-statistics/economic-contribution-SDG.
31. Aviation: EU and Ukraine sign milestone aviation agreement. (2021). Retreived from: https://transport.ec.europa.eu/news/aviation-eu-and-ukraine-sign-milestone-aviation-agreement-2021-10-12_en.
32. Aeroport – u kozhnu oblast': povitryani vorota yakykh ukrayins'kykh mist potrebuyut' rekonstruktsiyi. (2021). Retreived from: https://www.slovoidilo.ua/2021/02/19/infografika/suspilstvo/aeroport-kozhnu-oblast-povitryani-vorota-yakyx-ukrayinskyx-mist-potrebuyut-rekonstrukcziyi.
33. Bubalo, Branko. (2021). Airport Capacity and Performance in Europe – A study of transport economics, service quality and sustainability, Universität Hamburg. Retreived from: https://www.econstor.eu/handle/10419/229442.
34. PETRYK, V. L. (2020). ANALIZ STANU SVITOVOHO RYNKU TSYVIL'NOYI AVIATSIYI TA PROHNOZ YOHO ROZVYTKU V UMOVAKH NESTABIL'NOHO POPYTU NA AVIAPEREVEZENNYA. Business-Inform. 3, 2020. Retreived from: https://www.business-inform.net/export_pdf/business-inform-2020-3_0-pages-112_119.pdf.
35. Coniglio, Stefano, Sirvent, Mathias, and Weibelzahl, Martin. (2021). Airport capacity extension, fleet investment, and optimal aircraft scheduling in


DOI: 10.55643/fcaptp.6.47.2022.3937

amultilevelmarket model: quantifying the costs of imperfect markets. Retreived from: https://link.springer.com/article/10.1007/s00291-021-00621-4.

36. Statista. Distribution of air passenger transport in EU-27 in 2020, by flow. Retreived from: https://www.statista.com/statistics/1118456/air-passenger-transport-flow-european-union/.
37. Statista. Number of passengers carried by air in the European Union from 2008 to 2020 (in millions). Retreived from: https://www.statista.com/statistics/1118456/air-passenger-transport-flow-european-union/.
38. Aviakvytky za 6 yevro: Ryanair znyzyv tsiny na reys z Odesy. Za takoyu vartistyu mozhna bude litaty naprykintsi zhovtnya do pol'z'koho mista Katovitse. (2019). Retreived from: https://www.unian.ua/tourism/news/10691181-aviakvitki-za-6-yevro-ryanair-zniziv-cini-na-reys-z-odesi.html.

*Zoia Sokolova, Inna Nabok, Alina Prokopieva, Kateryna Sydorenko, Dmytro Boichuk, Pavlo Rodionov*

## ANALYSIS OF THE EFFECTS OF THE IMPLEMENTATION OF THE COMMON AVIATION SPACE AGREEMENT WITH THE EU FOR THE PASSENGER AIR TRANSPORTATION OF UKRAINE IN THE PRE-WAR PERIOD

The article analyzes the effects of implementing the Common Aviation Area Agreement with the EU for the Ukrainian passenger air transportation industry and for the national economy as a whole and outlines way to improve the profitability and usefulness of the aviation industry specifically for the Ukrainian economy, taking into account the existing experience of liberalization of air transportation in the world.

The history of the development of the liberalization of the passenger air transport industry is studied. Features of the deregulation of air transport in the USA and Europe are outlined. It has been established that the deregulation of air transport contributes to the development of the market. It was noted that liberalization has positive effects not only for the air transportation industry itself but also for the economy as a whole.

The state of bilateral agreements on air traffic between Ukraine and EU member states was considered separately. A subgroup of EU countries with which agreements on "open skies" have been concluded is highlighted.

The state of the international passenger air transport market of Ukraine is analyzed in detail. It was determined that all indicators have an increasing trend (except for 2020), the total number of airlines, the number of countries to which flights are made, the number of new air routes, and the number of transported air passengers. The dominance of foreign airlines over Ukrainian airlines has been established.

The prediction was made that the implementation of the agreement on common aviation space (CSA) with the EU for Ukraine should contribute to the development of the industry. Factors important for the effective implementation of the aviation visa-free agreement between Ukraine and the European Union have been identified. Based on the state of the current agreements on air traffic between Ukraine and the EU countries, it was concluded that after the implementation of the agreement on the CSA with the EU, new air routes will most likely be opened in the direction of Denmark, Portugal, Finland, and Sweden. Thorough assumptions have been made that the reduction in air ticket prices will take place only in the direction of countries with which in Ukraine air transportation is regulated by the number of flights and / or airlines, this applies to such countries as Austria, Belgium, the Netherlands, Germany, France, Portugal, Finland, Croatia, Hungary, the Czech Republic, as well as the improbability of cabotage transits by European airlines within Ukraine.

**Keywords:** international air transportation of passengers, common aviation space, deregulation, liberalization, "open sky", air routes, airport capacity

**JEL Classification:** F15, L93, O10