

Стратегічні напрями лібералізації повітряного простору між Україною та ЄС

О. М. Маценкоⁱ, І. О. Геєцьⁱⁱ, Ю. В. Мироноваⁱⁱⁱ, Є. О. Скрипка^{iv}

Статтю присвячено стратегічним напрямкам лібералізації повітряного простору України. Питанню приєднання України до Спільного авіаційного простору приділяється все більше уваги, беручи до уваги цей факт, спрогнозовано переваги від приєднання України до Спільного авіаційного простору та вказано основні причини відкладення підписання Угоди про створення Спільного авіаційного простору між Україною та країнами-учасницями, наведено як зовнішні, так і внутрішні проблеми що перешкоджають підписанню цієї Угоди. З урахуванням теоретичних напрацювань зарубіжних і вітчизняних вчених, думок експертів з розвитку авіаційної галузі, було виділено два основні способи розвитку авіаційних перевезень України в період лібералізації. Також у статті розглянуто проблему зміни та внесення доповнень у діючі угоди про повітряне сполучення між Україною та іншими країнами, що дозволить лібералізувати повітряний простір. На основі двосторонніх угод між Україною та 54 країнами світу проведено розрахунок Індексу лібералізації повітряного простору та названо рейтинг країн з найбільшим індексом лібералізації. В результаті дослідження було визначено, що серед міжнародних угод авіаперевезень України максимальне значення ALI становить 27. Дослідження лібералізаційних особливостей національного ринку авіаперевезень України продемонструвало наявність потенційних загроз невідповідності рівня його розвитку умовам лібералізації світового ринку авіаперевезень, на основі чого визначено план заходів щодо роботи з країнами – членами Європейського Союзу на 2019 рік щодо лібералізації повітряного сполучення.

Ключові слова: авіація, повітряний простір, спільний авіаційний простір, лібералізація, угода, тариф, призначений авіаперевізнак, частота, свобода повітря, кооперація авіаперевізнаків, ЄС, Україна.

УДК 341.226.2:341.24(477:4):006.44.032:656.7

JEL коди: L93, F15

Актуальність теми дослідження. Важливу роль у забезпеченні пасажирських перевезень в Україні відіграє авіаційний транспорт, оскільки він поза конкуренцією серед інших видів транспорту щодо швидкості доставки пасажирів на великі відстані.

11 травня 2017 року Рада Європейського Союзу офіційно затвердила надання Україні безвізового режиму. Ця подія приводить до значного зростання обсягів перевезень авіаційним транспортом, створення нових авіаційних компаній в Україні, а саме низькобюджетних авіакомпаній, які надають послуги повітряних перевезень

ⁱ Маценко Олександр Михайлович, кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри економіки, підприємництва та бізнес-адміністрування Сумського державного університету;

ⁱⁱ Геєць Ірина Олегівна, кандидат економічних наук, доцент, старший лектор з авіації Школи аерокосмічної інженерії та авіації Мельбурнського Королівського Інституту Технологій, м. Мельбурн, Австралія;

ⁱⁱⁱ Миронова Юлія Вікторівна, магістр факультету економіки та бізнес-адміністрування Національного авіаційного університету, м. Київ, Україна;

^{iv} Скрипка Євген Олександрович, студент Навчально-наукового інституту фінансів, економіки та менеджменту імені Олега Балацького Сумського державного університету.



пасажирів за цінами, відносно нижчими, ніж традиційні авіалінії, в обмін на відмову від більшості традиційних пасажирських послуг.

Авіаційна галузь належить до базових, стратегічно важливих секторів економіки України, однак сьогодні наявний потенціал використовується недостатньо, а сама авіаційна галузь перебуває під впливом зростаючих проявів системної кризи. Це стосується практично всіх найважливіших складників авіаційної галузі, зокрема авіаційних перевезень.

Питання лібералізації повітряного простору авіаційного транспорту в Україні сьогодні є особливо актуальним у період світової глобалізації та економічного розвитку країни, що дозволить створити конкурентне середовище на ринку та збільшити пасажиропотоки.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Сучасним розвитком теорії та практики щодо вирішення проблемних питань функціонування та розвитку ринку авіаперевезень України займалися такі вчені України, як: Г. Астапова, О. Арєф'єва, С. Арєф'єв, В. Єлагін, В. Загоруйко, О. Ільєнко, В. Коба, Ю. Кулаєв, К. Марінцева, О. Матійчик, І. Михальченко, В. Мова, Т. Олешко, С. Подреза, О. Полоус, О. Попович, К. Сидоренко, Є. Сич, В. Чужиков, Г. Юн та ін. тощо. Особливу увагу лібералізації повітряного транспорту присвятила свої праці І. Михальченко.

Метою статті є огляд проблеми лібералізації повітряного простору України у процесі приєднання до Спільного авіаційного простору ЄС, розрахунок індексу лібералізації та надання практичних рекомендацій щодо подальших напрямів розвитку ринку та інфраструктури національних авіаперевезень.

Викладення основного матеріалу дослідження. Зважаючи на істотні переваги приєднання України до Спільного авіаційного простору (САП), у 2007 році було розпочато процес переговорів щодо підписання відповідної Угоди про САП між Україною та ЄС. Метою Угоди є поступове інкорпорування у законодавство України вимог та стандартів актів законодавства ЄС у сфері безпеки польотів, авіаційної безпеки, організації повітряного руху, захисту навколишнього середовища, захисту прав споживачів, систем комп'ютерного бронювання та соціальних аспектів [4]. Після повного впровадження Угоди авіаперевізники України «матимуть право користуватися необмеженими комерційними правами» при здійсненні перевезень з України до ЄС та між будь-якими державами-членами ЄС за умови, що політ є частиною перевезення, яке обслуговує пункт в Україні. Авіаперевізники ЄС матимуть необмежені комерційні права щодо польотів в Україну та в її межах. Додатковою вигодою для України стане визнання державами-членами ЄС сертифікатів, що видані Україною щодо екіпажів повітряних суден та організації повітряного руху [3].

Прогнозованими перевагами від приєднання до САП також можна назвати:

- 1) удосконалення якості сервісу та підвищення рівня безпеки польотів;
- 2) збільшення пропозиції на ринку послуг із пасажирських авіаперевезень та як наслідок – зниження цін на них;
- 3) завантаження регіональних аеропортів України та гармонійний розвиток транзитного потенціалу аеропорту «Бориспіль»;
- 4) удосконалення методів та підвищення ефективності управління вітчизняними авіакомпаніями;
- 5) покращання авіасполучення між регіонами України та країнами ЄС – сприяння появі нових ринків збуту для продукції українського виробництва і, зокрема, авіаційної промисловості;

б) залучення інвестицій в аеропорти, збільшення кількості прямих та опосередкованих до авіації робочих місць, а також підвищення рівня оплати праці фахівців у сфері авіації [3].

Переговори щодо підписання Угоди тривали з 2007 по 2013 рік. Парафування Угоди про САП відбулося 28 листопада 2013 року на Саміті Україна – ЄС у Вільнюсі. Втім, підписання Угоди не відбулося до цього часу. Таким чином, основою договірних відносин між Україною та ЄС щодо авіасполучень залишаються двосторонні Угоди про повітряне сполучення з усіма державами-членами ЄС та горизонтальна Угода з Єврокомісією про певні аспекти повітряного сполучення (грудень 2005 року). Відповідні Угоди хоча і дозволяють авіакомпаніям, заснованим у межах ЄС, виконувати рейси між будь-якою державою-членом ЄС і Україною, однак більшість із них передбачають обмеження щодо кількості маршрутів, рейсів та призначених авіаперевізників [5].

Головною причиною відкладення підписання цієї Угоди у 2014–2018 роках є відсутність консенсусу між Іспанією та Великобританією щодо формулювання редакції пункту 31 «Територія» статті 2 «Визначення» Угоди в частині територіального статусу Гібралтару.

Існують як зовнішні, так і внутрішні проблеми, що перешкоджають підписанню угоди про САП (рис. 1).



Рис. 1. Зовнішні та внутрішні проблеми перешкоджання підписання угоди про САП

Отже, незважаючи на офіційну причину відкладення підписання Угоди про САП – відсутність консенсусу між Іспанією та Великобританією, прогресу в лібералізації авіаринку України та ЄС перешкоджають як зовнішні, так і внутрішні супутні проблеми.

Наразі існують два способи розвитку авіаційних перевезень України в період лібералізації. Першим способом є приєднання України до Спільного авіаційного простору з ЄС. Іншим способом є покращання умов у міжнародних договорах в галузі авіаційного транспорту.

На думку експертів з розвитку авіаційної галузі України, зокрема юриста Андрія Гука, стан справ свідчить, що Угода про САП не потрібна нікому ні в Україні, ні в Європі, навіть як приклад проект авіаційної стратегії ЄС, де практично немає окремих згадок про Україну. На його думку, європейські авіаперевізники наразі не зацікавлені в лобюванні Угоди, і її непідписання пояснюється радше цим, аніж питанням Гібралтару. Серед проблем Гук назвав питання нічних стоянок в аеропортах і доступу до слотів, а також відсутність зацікавленого органу, який би координував дії щодо підписання та імплементації Угоди з боку України.

Авіаексперт, представник асоціації «Аеропорти України» Євген Трескунов, питання Гібралтару вважає реальною, а не формальною причиною затримки з підписанням Угоди, що актуалізувалася через специфіку українського варіанта Угоди, якої не було у Грузії та Молдови. На його думку, неплатоспроможність українців не відповідає дійсності, оскільки пасажиропотік зараз постійно зростає. Так, знову активно запрацювали після багатьох років простою регіональні аеропорти в Кривому Розі, Рівному, Чернівцях тощо.

Іншим важливим аспектом створення Спільного авіаційного простору може стати розвиток ринку вантажних авіаперевезень і пов'язані з ним інвестиційні та логістичні можливості, що набуває особливої актуальності у світлі створення нового Шовкового шляху між Китаєм і Європою [11].

Тому на даний момент особливої актуальності набуває проблема зміни та внесення доповнень у діючі угоди про повітряне сполучення між Україною та іншими країнами, що дозволить лібералізувати повітряний простір [1].

Державна авіаційна служба України та Texty.org.ua створили інструмент, що дозволить оцінити кількість вільних частот на міжнародних авіаційних маршрутах. Проект «Зліт дозволено» являє собою інтерактивний он-лайн-інструмент, в якому зібрана інформація про надані права на міжнародні рейси, умови міжнародних угод про повітряне сполучення, дані розкладів деяких авіакомпаній (стосується тільки регулярних рейсів) [2].

Для більш детального дослідження лібералізації повітряного простору застосуємо вагову систему значень індексу лібералізації повітряного простору (Air Liberalization Index – ALI), запропонованого Секретаріатом Світової організації торгівлі на основі тісної співпраці та консультації з групою професіоналів, викладачів і безпосередніх учасників переговорів, на яких укладаються угоди авіаперевезень [7, 8, 9].

Він є штучною мірою оцінки відкритості авіаційних угод і знаходиться в межах від 0 – для високо регульованих угод до 50 – для високо ліберальних або відкритих угод. За його допомогою стає можливим дати оцінку інституціональним параметрам, які застосовуються в тій чи іншій угоді. Угоди авіаперевезень містять у собі багато аспектів, що охоплюють широкий діапазон проблемних узгоджень, зокрема авіаційну безпеку, дослідження інцидентів, імміграцій, контроль документів. Лише деякі з них

виступають важливими детермінантами міри лібералізації світового ринку авіаперевезень. Серед основних СОР виділяє сім елементів відкритості міжнародних ринків, на основі яких побудовано індекс ALI, кожен з яких має свою вагу (табл. 1) [6].

Таблиця 1

Система значень індексу лібералізації повітряного простору (ALI)

Складова ALI	Вагове значення ALI	Належність до групи параметрів
Свобода повітря		
П'ята свобода	6	В
Сьома свобода	12	С
Каботаж	18	С
Інші	0	А
Провізна сміність авіаперевезень		
Попереднє узгодження	0	А
Інші обмеження	2	А
Бермудський метод	4	В
Ліберальний підхід	6	С
Відсутні (повністю) обмеження	8	С
Тарифи		
Подвійне узгодження	0	А
Країни походження	3	А
Подвійне відхилення	6	А
Гнучке ціноутворення	8	В
Вільне ціноутворення	8	С
Володіння авіакомпанією		
Переважне володіння та фактичний контроль	0	А
Спільність інтересів	4	В
Основне місце діяльності	8	С
Призначення перевізників		
Призначення одного перевізника	0	А
Призначення більше ніж одного перевізника	4	В, С
Статистика		
Обмін статистичними даними	0	А, В, С
Відсутність умов обміну статистикою	1	А, В, С
Домовленості кооперації		
Заборонено (або не розглядається в угоді)	0	А, В, С
Дозволено	3	А, В, С
Усього		50

Серед них:

1. Право доступу до ринку – свобода повітря. До уваги беруть п'ять свобод, сьому свободу та каботаж.

2. Призначення перевізників, тобто право призначеного одного або більше ніж одного перевізника надавати узгоджені між країнами послуги авіаперевезень.

3. Володіння авіаперевізником. Цей елемент індексу означає надання права призначеному перевізнику іншої країни здійснювати свою діяльність на даній території, встановлюється за режимами переважного володіння та фактичного контролю, спільності інтересів, основного місця діяльності. Обмеження більш характерні для режиму переважного володіння та фактичного контролю, які полягають в ототожненні призначеного перевізника як флагманського перевізника іншої країни.

Інші два режими є більш ліберальними і означають, що іноземний перевізник може бути призначений іншою країною. В той час як режим спільності інтересів вимагає врахування права переважного володіння, що зазначається в угоді, режим основного місця діяльності усуває обмеження переважного володіння. Режим спільності інтересів є характерним для об'єднань країн, які мають спільні економічні або інші інтереси.

4. Провізна ємність – між країнами встановлюється режим, за яким визначається ємність послуг авіаперевезень, тобто об'єми, частота авіаперевезень, типи повітряних суден. Від більш обмежуючого до більш ліберального режиму встановлення провізної ємності може відбуватися методом попереднього схвалення, іншим обмежуючим, «Бермудським методом», іншим ліберальним та методом ліберального підходу. Сутність цих методів вже розглядалася в процесі групування інституціональних параметрів.

5. Узгодження тарифів, тобто режим, який узгоджують уряди країн в процесі ціноутворення послуг авіаперевезень між даними сторонами. До тарифних режимів належать такі: подвійне узгодження, при якому обидві зацікавлені держави повинні затвердити тариф; країну початку перевезення, коли лише держава, в якій починається перевезення, повинна затвердити тариф; подвійне відхилення, при якому обидві зацікавлені держави повинні відхилити тариф з метою запобігання його набирання чинності; зони гнучкого ціноутворення, коли держави погоджуються затвердити тарифи, що підпадають під встановлені межі цін і відповідають встановленим умовам (поза зоною можуть застосовуватися один або комбінація вищезазначених режимів); вільне ціноутворення, при якому тарифи не підлягають затвердженню держав, хоча в деяких угодах зазначається необхідність оголошення тарифів лише в інформаційних цілях.

6. Статистика, тобто обмін статистичними даними між країнами або їх авіаперевізниками. Належить до обмежувальних складових, оскільки надає можливість моніторити представлення перевізників на ринку.

7. Коопераційні домовленості, тобто право призначених перевізників укласти коопераційні маркетингові угоди з іншими перевізниками, тобто код-шерингові або альянсові угоди. Цей елемент несе в собі більш ліберальні аспекти, оскільки надає можливість раціоналізувати систему перевезень [10].

Проведемо розрахунок рівня лібералізації на основі двосторонніх угод між Україною та 54 країнами світу та проаналізуємо за загальним індексом (табл. 2).

Таблиця 2

Розрахунок Індексу лібералізації повітряного простору України

Країна	Свобода повітря	Провізна ємність	Тарифи	Володіння авіакомпанією	Призначення перевізників	Кооперація перевізників	Статистика	Усього
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Словаччина	6	8	6	0	4	3	0	27
Грузія	6	8	6	0	4	3	0	27
США	6	8	6	0	4	3	0	26
Норвегія	6	6	3	0	4	3	0	24
Ізраїль	0	4	8	0	4	3	0	19
Бразилія	6	4	0	0	4	3	0	17
Швеція	0	8	0	0	4	3	0	15
Литва	6	4	0	0	4	0	0	14
Росія	6	4	0	0	4	0	0	14
Польща	6	4	0	0	4	0	0	14
Італія	6	4	0	0	4	0	0	14
Угорщина	6	4	0	0	4	0	0	14
Таїланд	6	4	0	0	0	3	0	13
Канада	0	0	6	0	4	3	0	13
Лівія	0	4	0	0	4	3	0	11
Данія	0	4	0	0	4	3	0	11
Швейцарія	6	0	0	0	4	0	0	10
Єгипет	0	4	0	0	4	0	0	8
В'єтнам	0	4	0	0	4	0	0	8
Туніс	0	4	0	0	4	0	0	8
Кувейт	0	4	0	0	4	0	0	8
Великобританія та Північна Ірландія	0	4	0	0	4	0	0	8
Білорусь	0	0	0	0	4	3	0	7
Шрі-Ланка	0	0	0	0	4	3	0	7
Греція	0	0	0	0	4	3	0	7
Німеччина	0	0	0	0	4	3	0	7
Іспанія	0	0	0	0	4	3	0	7
Узбекистан	0	0	0	0	4	3	0	7
Латвія	0	0	0	0	4	3	0	7
Казахстан	0	0	0	0	4	0	0	4
Киргизстан	0	0	0	0	4	0	0	4
Естонія	0	0	0	0	4	0	0	4
Люксембург	0	0	0	0	4	0	0	4
Вірменія	0	0	0	0	4	0	0	4
Індія	0	0	0	0	4	0	0	4
Азербайджан	0	4	0	0	0	0	0	4
Румунія	0	4	0	0	4	0	0	4
Йорданія	0	0	0	0	4	0	0	4
Боснія і Герцеговина	0	0	0	0	4	0	0	4

Продовження табл. 2

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Австрія	0	0	0	0	4	0	0	4
Чехія	0	0	0	0	4	0	0	4
Фінляндія	0	4	0	0	0	0	0	4
Сирія	0	4	0	0	0	0	0	4
Корея	0	0	0	0	4	0	0	4
Монголія	0	0	0	0	4	0	0	4
Чорногорія	0	0	0	0	4	0	0	4
Катар	0	0	0	0	0	3	0	3
Нідерланди	0	0	0	0	0	0	1	1
Молдова	0	0	0	0	0	0	1	1
Хорватія	0	0	0	0	0	0	0	0
Ліван	0	0	0	0	0	0	0	0
Таджикистан	0	0	0	0	0	0	0	0
Португалія	0	0	0	0	0	0	0	0
Китай	0	0	0	0	0	0	0	0
Бельгія	0	0	0	0	0	0	0	0
Іран	0	0	0	0	0	0	0	0
Туркменістан	0	0	0	0	0	0	0	0
Франція	0	0	0	0	0	0	0	0

Прорахований показник лібералізації повітряного транспорту за 54 країнами, який є складовим індексу, тобто це свобода повітря, за якими здійснюються перевезення, провізна ємність, тарифи, методи володіння авіакомпанією, кількість призначених перевізників, можливості кооперацій призначених перевізників та обмін статистичними даними. За підсумками таблиці 3 можна назвати рейтинги країн з найбільшим індексом лібералізації.

Таблиця 3

Країни з найбільшим індексом лібералізації міжнародних угод авіаперевезень України

Номер	Країна	Індекс	Номер	Країна	Індекс
1	Грузія	27	7	Швеція	15
2	Словаччина	27	8	Литва	14
3	США	26	9	Росія	14
4	Норвегія	24	10	Польща	14
5	Ізраїль	19	11	Італія	14
6	Бразилія	17	12	Угорщина	14

Показник «призначення перевізників» у 27,7 % країн становить 0, що свідчить про те, що авіаперевезення між 2 країнами здійснює лише одна авіакомпанія, призначена урядами держав. Ця ситуація створює монопольне положення на даному ринку авіаційних перевезень, що призводить до встановлення високих цін на авіаційні квитки (рис. 2).

Наприклад, авіаперевезення між Україною та Францією здійснюють лише дві авіакомпанії – МАУ, яка представляє Україну, та Air France, яка представляє Францію. Вартість квитків на даному напрямку є досить високою та фактор завантаженості один із найвищих.

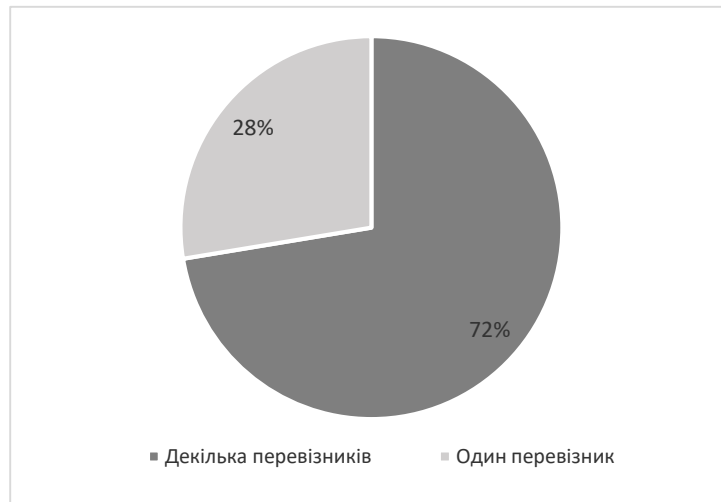


Рис. 2. Призначення перевізників згідно з двосторонніми авіаційними угодами між Україною та іншими країнами

Серед всіх угод, укладених Україною з іншими країнами, більшість із них належать до угод першої групи, індекс лібералізації яких не перевищує 16, тобто характеризуються високим рівнем регулювання, інші – до угод другої групи з середнім рівнем лібералізації, який не перевищує 30.

Серед них немає угод третьої групи, що свідчить про незначний рівень лібералізації українського ринку авіаперевезень.

Серед міжнародних угод авіаперевезень України максимальне значення ALI становить 27. До групи параметрів А належить переважна їх кількість, а саме 46 двосторонніх угод, тобто 79 %, до групи параметрів В – 12, або 21 %, при цьому немає жодної угоди, яка відповідала б умовам групи параметрів С. Найбільша кількість угод для одного й того самого рівня індексу лібералізації характерна для групи інституціональних параметрів, що відповідає процесам регулювання ринку, а саме значення ALI – це 4 та 8, що становить 34 % міжнародних авіаційних сполучень України.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розробок. Дослідження лібералізаційних особливостей національного ринку авіаперевезень України демонструє наявність потенційних загроз невідповідності рівня його розвитку умовам лібералізації світового ринку авіаперевезень.

Згідно з проведеним аналізом видно, що зв'язок між основними показниками зменшується, що свідчить про створення більшого розвитку між торгівлею та пасажиропотоком.

На основі розрахунку запропоновано визначити найбільш пріоритетні країни, які потрібно розглянути та змінити певні умови двосторонніх договорів.

Проведений аналіз дозволив виділити план заходів щодо роботи з країнами – членами Європейського Союзу на 2019 рік щодо лібералізації повітряного сполучення (табл. 4).

План роботи з питань лібералізації повітряного сполучення
з країнами – членами Європейського Союзу на 2019 рік

Країна	Зміст заходу
Франція	Запропонувати зняття обмежень щодо кількості авіаперевізників та частоти виконання польотів
Австрія	Запропонувати зняття обмежень щодо частоти виконання польотів
Бельгія	Запропонувати узгодити зняття обмежень щодо кількості призначених авіаперевізників
Чехія	Запропонувати узгодити зняття будь-яких обмежень щодо частоти виконання польотів та пунктів на територіях обох країн
Естонія	Завершити роботу із виконання внутрішніх процедур, пов'язаних із набранням чинності змінами до Угоди
Фінляндія	Запропонувати узгодити зняття будь-яких обмежень щодо частоти виконання польотів та пунктів на територіях обох країн
Німеччина	Запропонувати узгодити питання зняття нинішніх обмежень щодо кількості призначених підприємств на лінії та частоти виконання польотів
Угорщина	Запропонувати узгодити зняття обмежень щодо частот
Литва	Запропонувати узгодити зняття обмежень щодо пунктів на територіях обох країн
Португалія	Запропонувати узгодити зняття обмежень щодо пунктів на територіях обох країн та кількості призначених авіаперевізників

Авіаційний ринок України характеризується динамічним розвитком, проте існують певні інституціональні обмеження, які не дозволяють авіакомпаніям відкривати нові маршрути, збільшувати частоту польотів, змінювати потужності та ефективно здійснювати авіаційну діяльність.

Література

1. *Гесць, І. О.* Створення спільного авіаційного простору між Україною та ЄС / І. О. Гесць : матеріали X міжнар. наук.-практ. конф. «Сучасні проблеми глобальних процесів у світовій економіці» 9 листопада 2016 р.
2. *Державіаслужба та Texty.org.ua* [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://avia.gov.ua/slider/derzhaviasluzhba-ta-texty-org-ua-sproshhuyut-planuvannya-marshrutiv-dlya-aviakompanij/>.
3. *Перспективи приєднання України до Спільного авіаційного простору ЄС* [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://europewb.org.ua/wp-content/uploads/2016/12/policy-brief-avia.pdf>.
4. *Угода між Україною та Європейським Союзом і його державами-членами про Спільний Авіаційний Простір* [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.avia.gov.ua/uploads/documents/9283.pdf>.
5. *Угода між Україною та Європейським Співтовариством про певні аспекти повітряного сполучення* [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/994743>.
6. *Air Service Agreements Projector (ASAP)* [Електронний ресурс] / World Trade Organization. – Режим доступу : <http://www.wto.org/asap/index.html>.
7. *Arvis, J. F.* The air connectivity index: measuring integration in the global air transport network / J. F. Arvis & B. Shepherd. The World Bank, 2011.

8. *Gillen, D.* Evaluating air liberalization agreements: an integration of demand analysis and trade theory / D. Gillen, R. Harris, T. Oum // Taking Stock of Air Liberalization. – Springer, Boston, MA. – 1999. – P. 229–250.
9. *Gillen, D.* Measuring the economic effects of bilateral liberalization air transport / D. Gillen, R. Harris, & T. H. Oum // Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review. – 2002. – № 38(3–4). – P. 155–174.
10. *Mykhalchenko, I.* Air Liberalization Index Weighting Systems / I. Mykhalchenko // Сучасні проблеми глобальних процесів у світовій економіці : матеріали ІХ міжн. наук.-практ. конф., 20 лист. 2014 р.: тези доп. – К. : НАУ, 2014. – С. 82–84.
11. *Oleshko, T.* Perspectives of the air transportation market in Ukraine / T. Oleshko, I. Heiets // Aviation. – 2018. – № 22. – P. 1–5.
12. *Piermartini, R.* Liberalization of air transport services and passenger traffic / R. Piermartini, L. Rousová, 2008.
13. *Sandholtz, W.* European integration and supranational governance / W. Sandholtz, A. S. Sweet. – OUP Oxford, 1998.

Отримано 25.08.2018 р.

**Стратегические направления либерализации воздушного пространства
между Украиной и ЕС**

АЛЕКСАНДР МИХАЙЛОВИЧ МАЦЕНКО*,
ИРИНА ОЛЕГОВНА ГЕЦЬ**,
ЮЛИЯ ВИКТОРОВНА МИРОНОВА***,
ЕВГЕНИЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ СКРИПКА****

* кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры экономики, предпринимательства и бизнес-администрирования Сумского государственного университета,
ул. Р.-Корсакова, 2, г. Сумы, 40007, Украина,
тел.: 00-380-542-332223, e-mail: amatsenko@econ.sumdu.edu.ua

** кандидат экономических наук, доцент, старший лектор по авиации Школы аэрокосмической инженерии и авиации Мельбурнского Королевского Института Технологий,
г. Мельбурн, Австралия,
тел.: 00-380-674477749, e-mail: heietsiryua@gmail.com

*** магистр факультета экономики и бизнес-администрирования
Национального авиационного университета,
пр-т. Космонавта Комарова, 1, г. Киев, 03065, Украина,
тел.: 00-380-951392508, e-mail: myronova.yuliia@gmail.com

**** студент Учебно-научного института финансов, экономики и менеджмента
имени Олега Балацкого Сумского государственного университета,
ул. Римского-Корсакова, 2, г. Сумы, 40007, Украина,
тел.: 00-380-997549059, e-mail: yapochkaus@gmail.com

Статья посвящена стратегическим направлениям либерализации воздушного пространства Украины. Вопросу присоединения Украины к совместному авиационному пространству уделяется все больше внимания, принимая во внимание этот факт, спрогнозировано преимуществу от присоединения Украины к совместному авиационному пространству и указаны основные причины отложения подписания Соглашения о создании совместного авиационного пространства между Украиной и странами-участницами, приведены как внешние, так и внутренние проблемы, препятствующие подписанию этого Соглашения. С учетом теоретических

наработок зарубежных и отечественных ученых, мнений экспертов по развитию авиационной отрасли, было выделено два основных способа развития авиационных перевозок Украины в период либерализации. Также в статье рассмотрена проблема изменения и внесения дополнений в действующие соглашения о воздушном сообщении между Украиной и другими странами, позволит либерализовать воздушное пространство. На основе двусторонних соглашений между Украиной и 54 странами мира проведен расчет Индекса либерализации воздушного пространства и назван рейтинг стран с наибольшим индексом либерализации. В результате исследования было определено, что среди международных соглашений авиаперевозок Украины максимальное значение ALI составляет 27. Исследование либерализационных особенностей национального рынка авиаперевозок Украины продемонстрировало наличие потенциальных угроз несоответствия уровня его развития условиям либерализации мирового рынка авиаперевозок, на основе чего определен план мероприятий по работе со странами – членами Европейского Союза на 2019 по либерализации воздушного сообщения.

Ключевые слова: авиация, воздушное пространство, общее авиационное пространство, либерализация, соглашение, тариф, предназначенный авиаперевозчик, частота, свобода воздуха, кооперация авиаперевозчиков, ЕС, Украина.

Mechanism of Economic Regulation, 2018, No 3, 66–78
ISSN 1726–8699 (print)

Strategic Directions of Airspace Liberalization Between Ukraine and the EU

OLEKSANDR M. MATSENKO*,
IRYNA O. HEYETS**,
YULIJA V. MYRONOVA***,
EVGENIJ O. SKRYPKA****

* C.Sc. (Economics), Associate Professor, Associate Professor of the Department of Economics, Entrepreneurship and Business Administration, Sumy State University,
R.-Korsakova Str., 2, Sumy, 40007, Ukraine,
phone: 00-380-542-332223, e-mail: amatsenko@econ.sumdu.edu.ua

** C.Sc. (Economics), Associate Professor, Senior Lecturer in Aviation of the School of Aerospace Engineering and Aviation of the Melbourne Royal Institute of Technology,
Melbourne, Australia

*** Master of the Faculty of Economics and Business Administration of the National Aviation University,
Kosmonavta Komarova Avenue, 1, Kiev, 03065, Ukraine,
phone: 00-380-951392508, e-mail: myronova.yuliia@gmail.com

**** Student of the Educational and Scientific Institute of Finance, Economics and Management
the name of Oleg Balatsky Sumy State University,
R.-Korsakova Str., 2, Sumy, 40007, Ukraine
phone: 00-38-099-7549059, e-mail: yanochkaus@gmail.com

Manuscript received 25 August 2018

The article deals with strategic directions of airspace liberalization in Ukraine. It highlights the issue of Ukraine's access to the Common Aviation Area. Taking into account this fact, the article forecasts the benefits of Ukraine's access to the Common Aviation Area. It outlines the main reasons for postponing the signing of the Agreement on the Establishment of a Common Aviation Area between Ukraine and the member states, as well as internal issues that prevent the signing of this Agreement. Taking into

account the research of foreign and national scientists, the opinions of experts on the development of the aviation industry, the study highlights two main ways of development of air transportation of Ukraine during the period of liberalization. The article also deals with the problem of changes and amendments to the existing airship agreements between Ukraine and other countries that will liberalize the airspace. On the basis of bilateral agreements between Ukraine and 54 countries of the world, the Airspace Liberalization Index has been calculated and the ranking of countries with the largest index of liberalization was set. As a result of the study, it was determined that among the international air transportation agreements of Ukraine the maximum value of the ALI is 27. The study of the liberalization features of the national air transport market of Ukraine has demonstrated the potential threats of the inconsistency of its development level. The study suggests the cooperation work plan on the liberalization of air traffic with the European Union member countries in 2019.

Keywords: aviation, airspace, common aviation space, liberalization, agreement, tariff, air carrier, frequency, air freedom, cooperation of air carriers, EU, Ukraine.

JEL Codes: L93, F15

Tables: 4; *Figures:* 2; *References:* 13

Language of the article: Ukrainian

References

1. Heiets, I. O. (2016). *Stvorennia spilnoho aviatsiinoho prostoru mizh Ukrainoiu ta Yes* [Creation of a common aviation space between Ukraine and the EU]. *Materialy konferentsii Suchasni problemy hlobalnykh protsesiv u svitovii ekonomitsi*.
2. Derzhaviasluzhba [State Aviation Service]. *Texty.org.ua*. Retrieved from <https://avia.gov.ua/slider/derzhaviasluzhba-ta-texty-org-ua-sproshhuyut-planuvannya-marshrutiv-dlya-aviakompanij/>.
3. *Perspektyvy pryiednannia Ukrainy do Spilnoho aviatsiinoho prostoru Yes* [Prospects of Ukraine's Joining the EU Common Aviation Area]. Retrieved from <https://europewb.org.ua/wp-content/uploads/2016/12/policy-brief-avia.pdf>.
4. *Uhoda mizh Ukrainoiu ta Yevropeiskym Soiuzom i yoho derzhavamy-chlenamy pro Spilnyi Aviatsiinyi Prostir* [Agreement between Ukraine and the European Union and its member states on the Common Aviation Area]. Retrieved from <http://www.avia.gov.ua/uploads/documents/9283.pdf>.
5. *Uhoda mizh Ukrainoiu ta Yevropeiskym Spivtovarystvom pro pevni aspekty povitrianoho spoluchennia* [Agreement between Ukraine and the European Community on certain aspects of air services]. Retrieved from <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/994743>.
6. *Air Service Agreements Projector (ASAP)*. World Trade Organization. Retrieved from <http://www.wto.org/asap/index.html>.
7. Arvis, J. F. & Shepherd, B. (2011). *The air connectivity index: measuring integration in the global air transport network*. The World Bank.
8. Gillen, D., Harris, R., Oum, T. (1999). Evaluating air liberalization agreements: an integration of demand analysis and trade theory. *Taking Stock of Air Liberalization*. Springer, Boston, MA, 229–250.
9. Gillen, D., Harris, R., Oum, T. (2002). Measuring the economic effects of bilateral liberalization air transport. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 38(3–4), 155–174.
10. Mykhalchenko, I. (2014). *Air Liberalization Index Weighting Systems*. *Materialy konferentsii Suchasni problemy hlobalnykh protsesiv u svitovii ekonomitsi*. K.: NAU, 82–84.
11. Oleshko, T., Heiets, I. (2018). Perspectives of the air transportation market in Ukraine. *Aviation*, 22, 1–5.
12. Piermartini, R., Rousova, L. (2008). *Liberalization of air transport services and passenger traffic*.
13. Sandholtz, W., Sweet, A. S. (1998). *European integration and supranational governance*. OUP Oxford.