

ПОЛІТИКО-ЕКОНОМІЧНИЙ ВПЛИВ НА ПОДАЛЬШИЙ РОЗВИТОК РИНКУ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

В статті надано огляд бенефіціарів та флоту українських авіаперевізників, проаналізовано проект нових правил надання та анулювання прав на експлуатацію повітряних ліній, а також найбільш проблемних питань Угоди про спільний авіаційний простір з ЄС.

Ключові слова: авіакомпанія, маршрути, економічне регулювання, Мінінфраструктури, Державіаслужба, монополія, спільний авіаційний простір.

В статье изложен обзор бенефициаров и флота украинских авиаперевозчиков, проанализирован проект новых правил предоставления и аннулирования прав на эксплуатацию воздушных линий, а также наиболее проблемных вопросов Соглашения о совместном авиационном пространстве с ЕС.

Ключевые слова: авиакомпания, маршруты, экономическое регулирование, Мининфраструктуры, Госавиаслужба, монополия, совместное авиационное пространство.

The article provides Ukrainian airlines beneficiaries and fleet overview, draft new rules of granting and revocation of authority to operate air lines analyses in comparison with active rules, main problem issues of Common Aviation Area Agreement with EU analysis.

Keywords: airline, routes, economical regulation, Ministry of Infrastructure, State Aviation Administration, monopoly, common aviation area.

Постановка проблеми: Політичні події, що відбувалися в Україні останні пів року прямо пропорційно впливають на економічні аспекти розвитку в країні. Авіація – одна з галузей, яка перебуває під постійним впливом тих чи інших політичних сил та прямо залежить від політичного напрямку розвитку країни. Отже за останні пів року через зміни на політичній арені країни в авіації України відбуваються події, які впливають на її подальший розвиток та пріоритети.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Політичний та економічний вплив на розвиток авіаційної галузі України є предметом дослідження багатьох вчених, та знаходять своє відображення у працях наступних науковців: Гудима Р. [1], Риндич І. [2], Коссе І. та ін.

Невирішена частина загальної проблеми. Авіація, як одна з най залежних від політики галузей, стрімко реагує на зміни на політичному фронті. Сьогодні вкрай необхідно постійно моніторити політичні та економічні процеси в країні та оцінювати ступінь їх впливу на всі складові авіаційної галузі України.

Метою статті є проведення моніторингу актуального стану політичної та економічної ситуації в країні та її впливу на подальший розвиток авіаційної галузі.

Виклад основного матеріалу. Наразі, Україна знаходиться на межі інтеграційного процесу з Європейським союзом. В розрізі всієї економічної системи, авіаційний ринок України проходить свої, специфічні йому, етапи зближення функціонування та діяльності із стандартами та нормами ЄС. У 2011 році сертифікацію відповідно до Європейських правил сертифікації експлуатантів JAR-OPS 1 пройшли 9 українських перевізників: «Донбасаеро», «Авіа Експрес», «Роза вітрів», «Буковина», «Українсько-Середземноморські Авіалінії», «Бізнес Джет Тревел», «Південні Авіалінії», «Марс РК», «ЗетАвіа». Сьогодні реєстр українських цивільних літаків, що має діючий сертифікат реєстрації нараховує біля тисячі повітряних суден (ПС). Більше половини з них експлуатуються авіакомпаніями, що здійснюють пасажирські перевезення.

Аналізуючи розподіл ринку авіаперевезень України між бенефіціарами, маємо зазначити, що біля 65% українського ринку авіаперевезень контролює губернатор Дніпропетровської області Ігор Коломойський. Раніше він був власником ще двох авіакомпаній – Донбасаеро та Аеросвіт. Однак, їх штучно довели до банкрутства структури групи Приват. За даними джерел Комерсант, Коломойський став власником МАУ наприкінці 2012 року [3].

Продовжує роботу та розвиток при новій владі й перевізник Урга, який контролюється родиною экс-міністра енергетики Едуарда Ставицького. Після того, як на початку травня «дочка» однієї з найбільших російських авіакомпаній UTAir Україна припинила польоти по ряду внутрішніх маршрутів, її місце швидко зайняла Урга, у планах якої лізинг нових літаків та розвиток перспективних напрямків польотів [4]. 95% акцій Урги належать фірмі Сіріус 2013 Ігоря Іванченка, якого пов'язують з Едуардом Ставицьким, наглядову раду підприємства очолює його батько – Анатолій Ставицький [5]. Авіапарк компанії нараховує 13 літаків, серед яких 8 шведських SAAB.

Малознайома авіакомпанія Шовковий Шлях, парк якої нараховує лише 2 Ан-12, також відмітилась зв'язками з першими обличчями, але не України, а Азербайджана, компанія є «дочкою» однієї з найбільших азербайджанських авіакомпаній Silk Way Airlines, що входять у Silkway Holding [6].

З 2013 року на українському ринку з'явилася нова невелика авіакомпанія Yanair. Нічим особливим вона не відрізняється, окрім свого власника – Олександра Янчука, який за даними Forbes [7], разом із своїми співвітчизниками Євгеном Храповим та Петром Іванником були співвласниками компанії Eastok Avia (ОАЕ). Навесні 2009 року, після конфлікту між партнерами, Храпова було вбито. Після двох років судових тяжб Шаріатський суд Шарджи визнав Янчука винним у вбивстві та засудив до страти. З цих пір ОАЕ намагається добитися екстрадиції бізнесмена, який за їх даними мешкає у Німеччині.

Крім того, свої авіакомпанії мають бізнесмени Дмитрій Фірташ – DF Aviation, Олександр Ярославський – Авіалінії Харкова та Костянтин Григоришин – Константа. Інші авіакомпанії належать менш відомим бізнесменам, компаніям та державним структурам, які наведені у табл. 1.

З 21 липня 2014 року Державіаслужба України запропонувала змінити правила видачі та анулювання прав на експлуатацію повітряних ліній українським авіаперевізникам [9]. Відповідний проект наказу та текст правил було розміщено для обговорення на сайті Державіаадміністрації. Однак, для регулювання ринку авіаперевезень України, 23.04.2013 Міністерством інфраструктури України був виданий та зареєстрований за №765/23297 Наказ № 245 «Про затвердження порядку надання і анулювання прав на експлуатацію повітряних ліній», з метою прозорості дій, створення конкурентного середовища, знищення корупційності у цій сфері.

Таблиця 1

Бенефіціари та флот українських авіакомпаній

| Авіакомпанія | Бенефіціар | Флот |
|-------------------|----------------------------------------------------------------|----------------------------------|
| 1 | 2 | 3 |
| UM Air | Бізнесмен, громадянин Лівана Родриг Мерхеж | 3 BAe 146-300 |
| Буковина | Батько Родрига Мерхежа (UM Air), Еліас Мерхеж | 8 DC-9-82 |
| Роза Вітрів | Ігор Коломойський | 8 A320 |
| Savi | Екс-генпрокурор Геннадій Васильєв і бізнесмен Віктор Нусенкінс | 2 VIP-самолета MYSTERE FALCON 50 |
| Авіалінії Харкова | Бізнесмен Олександр Ярославський | 2 Boeing 737, 1 Boeing 767 |
| Аероджет | Одесити Олег Фрідрік, Віктор Яришкіна, Анатолій | 3 VIP-самолета EMB-500 у 1 SAAB |

| | Мазуренко | 340В |
|----------------------------|---------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|
| 1 | 2 | 3 |
| Аеро-чартер | Екс-голова Державіаадміністрації Михайло Семенов | 3 VIP-літаки: 2 Cessna 525В и 1 Як-40 |
| Елерон | Екс-міністр Павло Ігнатенко | 1 Іл-76ТД |
| Бізнес Джет Тревел | Киянка Лариса Дмитрієва | 7 чартерних самолетов |
| Браво | Кияни Анатолій Кірашенко та Любов Орловська | DC-9-83 |
| Wizz Air Україна | Угорець Джозеф Вараді | 3 А320 |
| Україна | Державне управління справами | А319, 2 Іл-62, Ан-74ТК-300Д, 2 Ми-8VND-1 |
| Дарт | Киянин Сергій Тамчани | 4 VIP-літака типу AVRO 146-RJ, DC-9-83 та Learjet-60 |
| Дніпроавіа | Ігор Коломойський | 5 EMB-145EU |
| Антонов | Міністерство промислової політики України | 12 літаків Ан різноманітної модифікації |
| Зетавіа | Росіяни Ігор Павлушев та Олег Сергєєв | 5 Іл-76ТД |
| Кавок Ейр | Киянин Валерій Бедокуров | 3 Ан-12 и 1 Ан-74 |
| Колумбус | Кияни Анна Колесник та Тетяна Челнокова | Чартерний літак Model C90А |
| Константа | Бізнесмен Константин Григорішин | 5 Як-40 |
| Максимум Ейрлайнз | Максимум эйр "ЭлЭлСи" (ОАЕ) | 2Іл-76ТД и 1 Ан-124 |
| МАУ | Ігор Коломойський | 33 Boeing-737 и 5 EMB ERJ190 |
| Меридіан | Фонд держмайна | 1 Ан-12БК |
| Мотор Січ | Нардеп від Партії регіонів В'ячеслав Богуслаєв | 7 літаків Ан, 2 Як-40 та 13 гелікоптерів Ми-2 |
| Украерорух | Міністерство інфраструктури | |
| Україна-Аероальянс | Євген Марчук - син екс-секретаря нацбезпеки та оборони Є.Марчука | 7 Ан-12БК |
| Урга | Екс-міністр енергетики Едуард Ставицкий | Cessna 172R, 5 Ан-26Б и 8 SAAB 340В |
| Хорс | Сергій Тамчани, який також володіє авіакомпанією Дарт | DC-9-83 |
| Центравіа | Екс-президент Віктор Янукович | Falcon-900 |
| Челендж аеро Юкрейн | Сергій Нікіфоров – бізнес-партнер Олександра Шепельова | Falcon-900 та 5 гелікоптерів Bell-407 |
| Шовковий шлях (Silkway) | Джахангір Аскеров – президент азербайджанського Держ. концерну Азал | 2 Ан-12 |
| Ютейр Україна | Російський мільярдер, президент Сургутнафтогазу Володимир Богданов | 8 ATR 42-300, 4 Boeing-737 та 3 CL-600 |
| Yanair | Олексій Янчук - російський бізнесмен | 1 А320 и 2 SAAB SF340А |
| AtlasJet Ukraine | Atlas Jet Airlines, Туреччина | 2 А320 |

Цей нормативний акт діє і має державний інтерес в умовах перехідного періоду до роботи за вимогами Угоди про Спільний авіаційний простір з ЄС [12]. Слід зазначити, що новий документ з'явився після призначення головою Державіаадміністрації України Дениса Антонюка, який до призначення з 1997 р. працював на різних посадах в авіакомпанії МАУ [8].

Автори нового наказу, розробленого Державіаслужбою, в пояснювальній записці до проекту правил стверджують, що «нові правила спрямовані на захист конкуренції та інтересів авіаперевізників» [10], але поява на сайті проекту нового «Порядку надання і анулювання прав на експлуатацію повітряних ліній» [11] викликає реальну стурбованість серед професіоналів авіаційної галузі з наступних питань:

1. Два роки обов'язкових збитків. По проекту правил, авіакомпанія для виходу на міжнародний регулярні рейси повинна не менш року виконувати міжнародні чартери, а для

доступу к міжнародним чартерам потрібно не менш року виконувати внутрішні регулярні рейси. Тобто алгоритм розвитку нової авіакомпанії може виглядати тільки так: 1-й рік – тільки внутрішні регулярні рейси не менш ніж за трьома маршрутами; 2-й рік – внутрішні регулярні рейси плюс міжнародні чартерні рейси (не менш ніж за трьома маршрутами); 3-й рік – внутрішні регулярні рейси плюс міжнародні чартерні рейси плюс міжнародні регулярні рейси. Запропонована система не враховує різноманітні бізнес-моделі авіакомпаній (сітьові, чартерні, лоу-кості), парк та розмір повітряних суден, це суттєве обмеження оскільки сьогодні внутрішня мережа польотів збиткова і використовується авіакомпаніями для підвозу пасажирів в аеропорт Бориспіль, звідки вони пересаджуються на рейси у різних напрямках. У цьому випадку більшість авіастартапів не зможуть довго існувати, бо не будуть допущені до загального ринку.

2. Нових лоу-костів не буде. Правила обмежують роботу лоу-костів на нашому ринку. Лоу-кост авіакомпаній, як правило, експлуатують уніфікований парк літаків великої ємності та формують свій розклад, враховуючи високу утилізацію флоту. Для внутрішніх перевезень потрібні літаки маленької ємності, таким чином перший рік лоу-кості повинні будуть гоняти напівпорожні борти між містами України. Не реалістичним виглядає також вимога до лоу-костів виконувати міжнародні чартерні рейси протягом року. Тобто після введення в дію нових правил Україна може забути про розвиток українських лоу-костів та зниження цін на авіаквитки. Прийняття таких правил призведе до того, що міжнародні призначення отримають лише ті, хто виконує внутрішні і чартерні рейси. Тобто, наприклад, вся група Wizz Air, яка експлуатує тільки Airbus 320 на 180 крісел не зможе в майбутньому отримати нові міжнародні напрямки з України, бо працювати таким літаком на внутрішніх лініях дуже збитково.

3. Хто більше, той і правий. Ще одна новинка, запропонована Державіаадміністрацією України – введення оціночної системи балів при призначенні перевізника на маршрут. Бали нараховуються залежно від кількості флоту, персоналу авіакомпанії і т.д. Пріоритет віддається перевізникам, у яких показники вище. Тобто, маленькі авіакомпанії зможуть отримувати тільки ті призначення в яких не зацікавлена найбільша авіакомпанія. Такий підхід позбавляє авіаперевізника можливості бути ефективним (наприклад, не враховуються обсяги перевезень в розрахунку на один літак).

4. Які правила зараз. Як було зазначено вище, останній раз правила призначень на маршрути змінювали у 2013 р. Тоді зміну порядку міжнародних призначень в Мінінфраструктури пояснювали неефективною роботою Державіаслужби. Право на видачу дозволів забрали у Державіаслужби й передали конкурсній комісії при Мінінфраструктури. У склад комісії увійшли представники як Мінінфраструктури, так і Державіаслужби, а на засіданнях дозволили бути присутніми представникам авіакомпаній. Призначення на міжнародні маршрути зараз проводять на конкурсній основі шляхом відкритого голосування. Існуючі правила в цілому влаштовують авіаперевізників та загалом відповідають світовій та європейській практиці з питань економічного регулювання діяльності авіаперевізників. Зараз основні складності пов'язані із обмеженнями за міжурядовими договорами, коли весь ліміт дозволів вже використовується діючими перевізниками. Але це більш питання домовленостей між країнами.

5. Усі чартерні перевезення для МАУ. На сьогоднішній день основними гравцями на ринку чартерних перевезень є МАУ, Роза вітрів, ЮТЕйр Україна, Авіалінії Харкова. Якщо будуть прийняті нові правила, вже взимку може залишитися тільки МАУ. Право на виконання міжнародних чартерних рейсів видається терміном на один сезон IATA (літній з 1 квітня по 30 жовтня, зимовий з 1 листопада по 31 березня). Тобто

отримати право на виконання чартерних рейсів на новий сезон більшість компаній не зможе, оскільки обов'язковою вимогою є виконання внутрішніх рейсів протягом року, а бізнес-модель багатьох чартерних перевізників цього не передбачає, отже на ринку міжнародних чартерних перевезень може залишитися лише МАУ.

6. *Все в одних руках: руках Державіаслужби.* Нова процедура призначення на міжнародні маршрути передбачає можливість залишити заявку авіакомпанії без відповіді. Зараз комісія за висновками розгляду заявки перевізника на маршрут повинна винести те чи інше рішення – дозволити виконувати польоти чи мотивовано відмовити. За новою процедурою заявку перевізника можна залишити без відповіді, таким чином Державіаслужба може ігнорувати будь-яку заяву будь-якого перевізника без пояснення причин. Це корупційний компонент, який не буде сприяти прозорості при призначеннях. Проектом порядку передбачено, що при Державіаслужбі утворюється комісія з формування та реалізації державної політики відносно експлуатації повітряних ліній, склад якої формується із співробітників Державіаслужби, таким чином Мінінфраструктури видаляється з процесу економічного регулювання. Також з порядку зник ряд норм, наприклад вимоги про фінансову стійкість авіакомпаній, відсутність заборгованості перед аеропортами та Украерорухом, вимоги по якості обслуговування на борту, показники відправлення рейсів без затримки та інші. Існуючий порядок більш демократичний, Міністерство інфраструктури при наданні та знятті прав на експлуатацію повітряних ліній залучає до роботи в комісії незалежних чиновників відомства, в той час як новий голова Державіаслужби – *екс-топ менеджер авіакомпанії МАУ.* При таких обставинах говорити про справедливий і конкурентний розподіл повітряних ліній між авіакомпаніями України дуже важко.

7. *Міжнародний досвід.* Згідно Регламенту ЄС 847/2004, кожна країна ЄС повинна надати однакові умови для доступу будь-якого перевізника до міжнародних ліній. Національні правила призначення авіакомпаній країн ЄС на міжнародні лінії говорять про наступне:

- на внутрішніх рейсах ЄС – повна лібералізація;
- на міжнародних лініях без обмежень – призначення отримують абсолютно усі перевізники, зареєстровані в країнах ЄС;
- на міжнародних лініях з обмеженнями – відбувається конкурс: перевізник відбирається на підставі 10-15 різноманітних критеріїв та дає відповідні гарантії щодо частоти експлуатації лінії, рівню сервісу і т.д.

Більш того, економічне регулювання перевезень не є зоною відповідальності та контролю державних авіаційних структур влади у країнах ЄС, США та інших розвинутих країн, ці органи займаються лише технічним регулюванням авіаційної галузі. Для економічного регулювання на державному рівні утворюються спеціальні органи, які не залежать від авіаційної влади, що виключає корупційну складову.

Слід також звернути увагу на той факт, що Україна знаходиться зараз напередодні підписання та ратифікації Угоди про спільний авіаційний простір, парафування документа відбулося 28 листопада 2013 року у Вільнюсі. Аналізуючи цей документ, слід звернути увагу на те, що європейські авіаперевізники зможуть виконувати польоти між містами України. Протягом перехідного етапу документ передбачає зняття обмежень для авіаперевізників обох сторін на кількість рейсів та маршрутів між містам ЄС та містами України.

Після повного введення Угоди в дію авіакомпанії європейського союзу зможуть виконувати внутрішні перевезення між містами України. Українські авіакомпанії

аналогічні права, які дозволяють виконувати польоти між містами ЄС не отримують, що визиває реальну стурбованість [13].

Перехід від одного перехідного етапу до другого буде залежати від імплементації Україною нового законодавства та норм ЄС, які стосуються безпеки польотів, прав пасажирів, організації повітряного руху та інших питань, пов'язаних із функціонуванням галузі.

Висновки. Галузь авіаційних комерційних перевезень здебільшого належить в Україні представникам бізнес-структур та пов'язаних з ними чиновників, в залежності від політичної ситуації змінюється її лідируючі позиції тих чи інших перевізників, шляхом політичного тиску на економічне регулювання галузі – звідси й появлення час від часу законів, спрямованих на монополізацію ринку. Загалом, така ситуація послаблює галузь комерційних перевезень в Україні та всіх її гравців. А в Умовах дії Угоди про Спільний авіаційний простір, коли Україна бере на себе серйозні зобов'язання щодо перебудови своєї авіаційної законодавчої системи на європейський лад та не у всьому вигідні для українських авіаперевізників економічні умови, ситуація може призвести до катастрофічних наслідків і повної або часткової втрати власної авіаційної галузі.

Список використаних джерел

1. Гудима Р.Р. «Спільний авіаційний простір між Україною і ЄС» [Текст.] // Журнал «Економіст», 2009. – № 2. – С. 15-18.
2. Риндич І. О. «Наслідки приєднання України до спільного авіаційного простору з європейським союзом» [Текст.] // Наука і молодь. Гуманітарна серія, 2012. – № 11-12. С. 31-34.
3. Газета Коммерсант Украина [електронний ресурс]/ Полет с пересадкой. Михаил Табачник вышел из состава акционеров МАУ. – Режим доступу: <http://www.kommersant.ru/doc/2105640>
4. Hubs [web resource] / Едуард Ставицький захватываает украинское небо. – Режим доступу: <http://hubs.com.ua/business/eduard-stavitskiy-zahvatyivaet-ukrainskoe-nebo.html>
5. Наші гроші [електронний ресурс]/ Олександрійські мільйонери часів Ставицького. – Режим доступу: <http://nashigroshi.org/2013/09/19/oleksandrijski-miljionery-chasiv-stavitskoho/>
6. AzadliqRadiosu.az [web resource] / Тайны «Шелкового пути». – Режим доступу: <http://www.azadliq.org/content/article/2127318.html>
7. Forbes Украина [електронний ресурс] / Бизнесмен, приговоренный к казни в ОАЭ, открыл авиакомпанию в Украине? Что известно о россияине Алексее Янчуке и его компании Yanair. – Режим доступу: <http://forbes.ua/business/1356462-biznesmen-prigovorenniy-k-kazni-v-oae-otkryl-aviakompaniyu-v-ukraine>
8. Державна авіаційна служба України [електронний ресурс] / Керівництво. – Режим доступу: <http://avia.gov.ua/documents/Pro-nas/Kerivnytstvo/24255.html>
9. Державна авіаційна служба України [електронний ресурс] / Повідомлення про оприлюднення проекту наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Порядок надання і анулювання прав на експлуатацію повітряних ліній». – Режим доступу: <http://avia.gov.ua/documents/Regulyatorna-diyalnist/Povidomlennia/24311.html>
10. Державна авіаційна служба України [електронний ресурс] / Аналіз регуляторного впливу Проекту наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Порядок надання і анулювання прав на експлуатацію повітряних ліній». – Режим доступу: <http://avia.gov.ua/uploads/documents/9354.pdf>
11. Державна авіаційна служба України [електронний ресурс] / Проект наказу Державної авіаційної служби України Про затвердження Авіаційних правил України «Порядок надання і анулювання прав на експлуатацію повітряних ліній». – Режим доступу: <http://avia.gov.ua/documents/Regulyatorna-diyalnist/Proekti-regulyatornih-aktiv/24313.html>
12. Верховна рада України [електронний ресурс] / Порядок надання і анулювання прав на експлуатацію повітряних ліній. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/z0765-13>

13. Державна авіаційна служба України [електронний ресурс] / Парафована Угода про Спільний Авіаційний Простір (САП). – Режим доступу: <http://avia.gov.ua/documents/Miznarodnadiyalnist/%D0%84vropejska%20%D1%96ntegrac%D1%96ja/24215.html>