

УДК 656.7.073:005.44 (045)

Милян Олена Сергіївна
магістр,

Національний авіаційний університет

Геєць Ірина Олегівна

кандидат економічних наук, доцент кафедри міжнародної економіки
Національний авіаційний університет

Мылян Елена Сергеевна
магистр,

Национальный авиационный университет

Геец Ирина Олеговна

кандидат экономических наук, доцент кафедры международной
экономики
Национальный авиационный университет

Mylian O.S.

master,

National aviation university

Heiets I.O.

PhD professor, international economic department

National aviation university

НАПРЯМИ СПІВПРАЦІ УКРАЇНИ ТА ЄС У СФЕРІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

НАПРАВЛЕНИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА УКРАИНЫ И ЕС В СФЕРЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

DIRECTIONS OF UKRAINE-EU COOPERATION IN THE CIVIL AVIATION

Анотація: Стаття присвячена аналізу напрямків співпраці України та ЄС в авіаційній сфері. Висвітлені деякі програми та проекти, що мають місце в процесі відносин двох даних сторін. А, також, визначено перспективи входження України до «Спільного авіаційного простору» з країнами Європейським Союзом.

Ключові слова: співробітництво, авіація, Європейський Союз, проект, Спільний авіаційний простір.

Анотація: Стаття посвячена аналізу напрямлений сотрудництва України и ЕС в авіаційній сфері. Освітчені неіоторіе програми и проекти, іоторіе імеют место в процесіе отіоіений двух данийх сторон. А, іакже, определены перспективы вхоіденія України в «Общегіе авіаційного пространства» со странами Європейским Союзом.

Ключевые слова: сотрудничество, авіація, Європейський Союз, проект, Общегіе авіаційное пространство.

Summary: This article analyzes trends of cooperation between Ukraine and the EU in the aviation sector. Highlights of some of the programs and projects that take place in the course of relations between the two sides of the data. A well defined prospects for Ukraine's joining the "Common Aviation Area" with the European Union.

Key words: cooperation, aviation, European Union, project, Common Aviation Area.

Постановка проблеми. 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. Необхідним та очевидним для цього являється співпраця сторін, на базі певних програм та проектів, та ,як результат, створення так званого «Спільного авіаційного простору» між Україною та ЄС, що в першу чергу передбачає відкритість кордонів для авіаційних перевезень між ними.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питомий вклад в розробку проблеми розвитку авіаційних перевезень зробили вітчизняні та закордонні економісти, серед яких: Борисенко О.С., Бугайко Д.О., Габрієлова Т.О., Голляк

Ю.Б., Загорулько В.М., Костроміна Є.В., Кулаєв Ю.Ф., Ложачевська О.М., Переверзева С.А., Полянська Н.Є., Юн Г.М. та інші.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. В раніше проведених дослідженнях, які стосуються перспективних напрямків розвитку авіаційної галузі України, не було проведено аналізу існуючих програм співробітництва в напрямку європейської інтеграції в авіаційній галузі.

Мета статті. З огляду на зазначене вище, метою статті є аналіз напрямів співпраці України та Європейського Союзу у сфері цивільної авіації.

Виклад основного матеріалу. Відносини між ЄС і Україною, в їх загальному понятті, спираються на Угоду про партнерство і співробітництво, що набула чинності у 1998 році. Починаючи з 1998 р. співробітництво між Україною та ЄС у сфері транспорту регламентується Угодою про партнерство та співробітництво (УПС) та має на меті реконструкцію і модернізацію транспортних систем і мереж доріг в Україні, розвиток і забезпечення сумісності транспортних систем у контексті створення глобальної транспортної системи.

Відповідно до цієї угоди пріоритетними напрямами співробітництва, зокрема, є: модернізація управління аеропортами; модернізація і розвиток аеропортів, аеронавігаційної інфраструктури, включаючи модернізацію головних шляхів, що становлять спільний інтерес, і транс'європейських магістралей авіаційного транспорту; сприяння та розвиток мультимодальних перевезень.

Одним з важливих напрямів співпраці є адаптація національного законодавства до норм і стандартів ЄС, зокрема шляхом приєднання до міжнародних транспортних конвенцій. Домовленості в рамках Угоди про асоціацію між Україною та ЄС дозволять вивести співробітництво між Україною та ЄС у сфері транспорту на новий якісний рівень та сприятимуть подальшій гармонізації законодавчої бази [1].

На шляху інтеграції до європейського повітряного простору важливим моментом є офіційне членство України з 2004 року в Європейській організації з безпеки аеронавігації (Євроконтролі) [2].

Євроконтроль є органом, який визначає політику розвитку авіації 38 держав-членів організації, в тому числі, всіх держав ЄС.

В процесі співпраці ЄС та України відбувається проведення різноманітних програм в галузі авіації (рис. 1.).

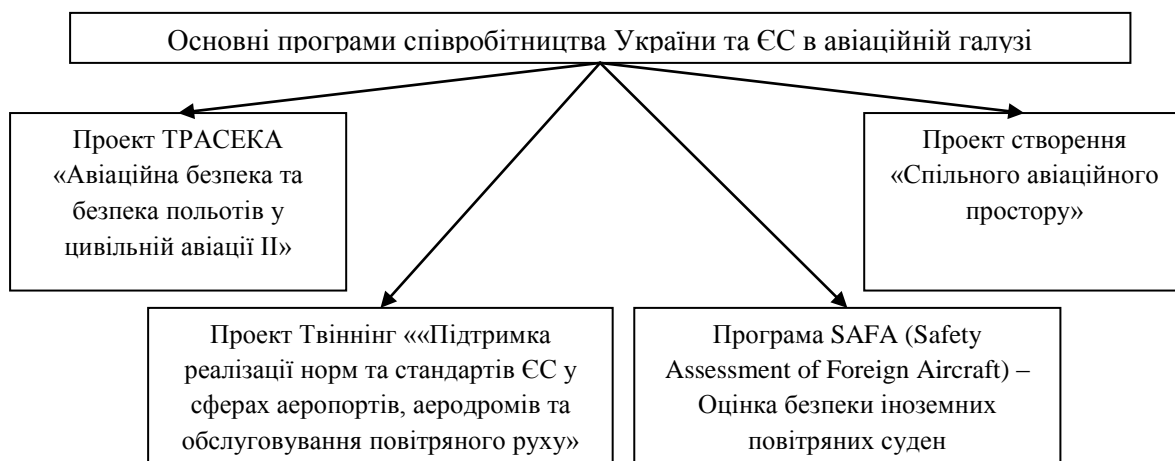


Рис. 1. Основні програми співробітництва України та ЄС в авіаційній сфері

Джерело: розроблено авторами

Першою представлена програма SAFA - Safety Assessment of Foreign Aircraft, яка застосовується 38 державами-членами Європейської Конференції цивільної авіації (ЕКАК). Програма включає в себе обмін інформацією про результати інспекцій між авіаційними властями держав через централізовану базу даних. Дана програма в рівній мірі застосовується як до повітряних суден експлуатантів держав-членів ЕКАК, так і до експлуатантам держав, виконуючим польоти на їхню територію. Перевірки проводяться відповідно до процедур, які є загальними для всіх держав і оформляються в доповіді встановленого зразка. У разі виявлення значних відхилень ставляться до відома відповідні авіаційні влади. Вони зобов'язані виконати коригувальні дії не тільки

щодо проінспектувати повітряного судна, а й щодо інших, на яких також можливі відхилення від прийнятого стандарту.

Основною метою програми SAFA є підвищення рівня безпеки польотів шляхом проведення інспекцій повітряних суден, які приземляються в країнах ЕКАК. За даними Європейського агентства з безпеки польотів підтвердило, що коефіцієнт безпеки польотів SAFA в Україні становить 0,88. Це відповідає середньоєвропейському показнику, який мають Польща, Болгарія, Великобританія, Франція. При цьому найкраща ситуація (коефіцієнт безпеки 0,4-0,6) у Німеччині, Австрії, Нідерландах і Фінляндії. У РФ показник безпеки становить 1,16.

У 2011 році сертифікацію відповідно до Європейських правилами сертифікації експлуатантів JAR-OPS 1 пройшли 9 українських перевізників: «Донбасаеро», «Авіа Експрес», «Роза Вітрів», «Буковина», «Українські Середземноморські Авіалінії», «Бізнес Джет Тревел», «Південні Авіалінії», «Марс РК», «ЗетАвіа» [3].

Наступним моментом співпраці України та ЄС являється проект ЄС «Авіаційна безпека та безпека польотів у цивільній авіації II» (ТРАСЕКА). Його офіційне відкриття відбулося 14-16 лютого 2012 року у Києві. Донором Проекту ТРАСЕКА II виступає Європейський Союз, а реципієнтом та бенефіціаром проекту виступає Міністерство інфраструктури України. За період імплементації проекту ТРАСЕКА Державна авіаційна служба України очікує покращити методи роботи в напрямках: авіаційної безпеки; підписання Угоди про Спільний авіаційний простір; безпеки польотів; захист довкілля.

В даний час робочий план проекту складається з так званих робочих пакетів (WP) (рис. 2.).

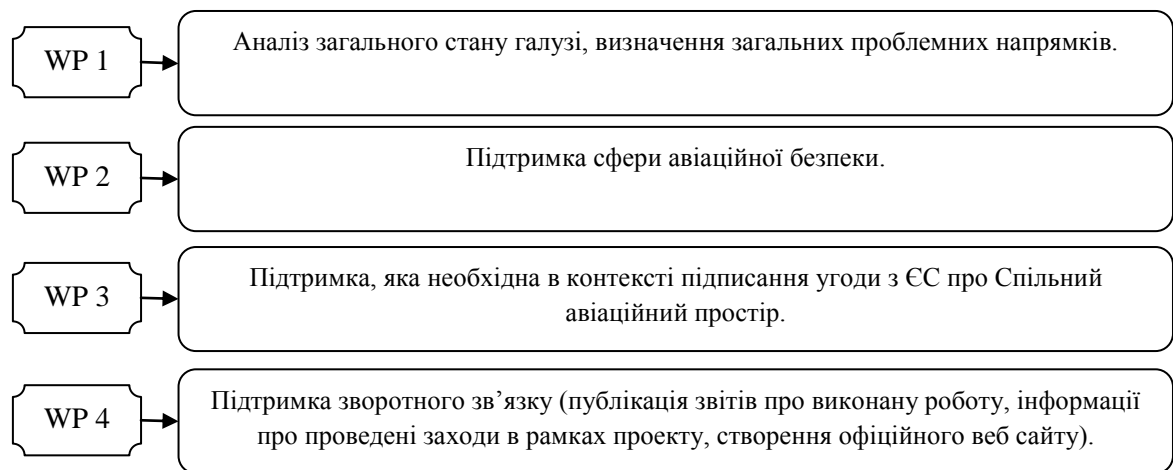


Рис. 2. Робочі програми плану Проекту ТРАСЕКА

Джерело: розроблено авторами за даними [4]

Зазначений проект є продовженням практики реалізації проектів технічної допомоги з боку ЄС в Україні. Наприкінці 2011 р. було завершено проект ТРАСЕКА I, завдяки якому було поглиблено знання фахівців Державіаслужби України суб'єктів авіаційної діяльності, підвищено рівень кваліфікації 97 працівників Державіаслужби України.

В рамках регіональної програми ТРАСЕКА та робочого плану проекту ТРАСЕКАII було розпочато імплементацію проекту «ТРАСЕКА/EASA», направленою на підвищення рівня безпеки польотів.

Не зважаючи на те, що питання безпеки польотів були розглянуті в ході реалізації проекту з підвищення безпеки польотів, авіаційної безпеки та охорони довкілля ТРАСЕКА I, реалізація заходів робочого плану ТРАСЕКА II з безпеки польотів були віддані під контроль Європейському агентству з безпеки польотів (EASA).

Наступною з розглянутих в даній роботі програм співпраці ЄС та України в авіаційній галузі являється Проект Твіннінг ««Підтримка реалізації норм та стандартів ЄС у сферах аеропортів, аеродромів та обслуговування повітряного руху/ аеронавігаційного обслуговування (ATM/ANS)»».

Загальна мета проекту полягає в підготовці до впровадження стандартів та майбутніх загальноєвропейських норм ЄС з питань сертифікації аеропортів та

аеродромів, а також нагляду за безпекою польотів при організації повітряного руху (рис. 3.).

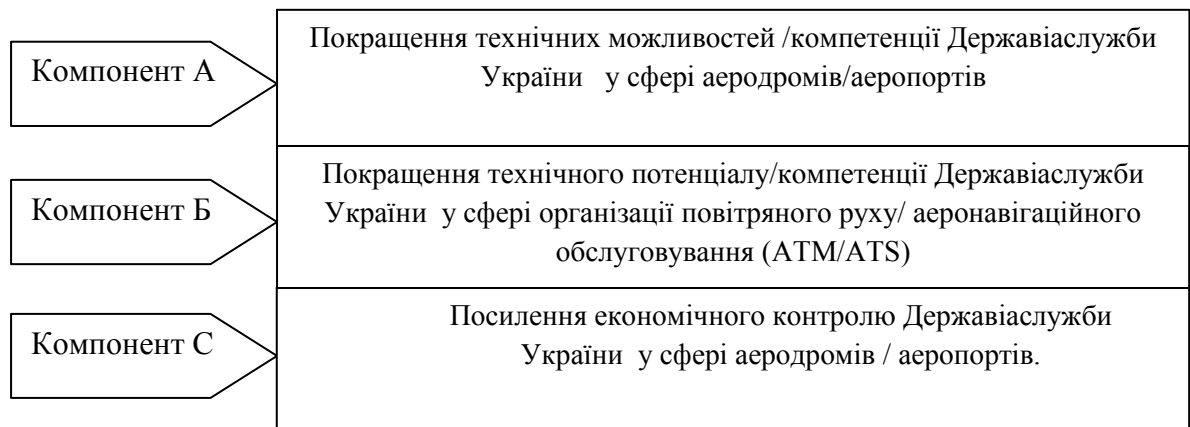


Рис. 3. Компоненти проекту Твіннінг

Джерело: розроблено авторами за даними [4]

До основних цілей проекту слід віднести: відповідно до стандартів та норм ЄС проведення сертифікації аеропортів та аеродромів, забезпечення нагляду за експлуатацією та стану аеродромів, аеродромного обладнання та авіаційної наземної техніки, а також удосконалення системи нагляду за забезпеченням безпеки польотів при організації повітряного руху.

За початку імплементації проекту Твіннінг (2011 року), в Державіаслужбі України було проведено п'ять засідань наглядової ради за участі керівника проекту, координаторів з відповідальних напрямків реалізації та залученого у процес реалізації проекту персоналу зі сторони Державіаслужби України, лідеру проекту, молодшого лідеру проекту, постійних радників зі сторони виконавців проекту (консорціум Королівства Швеція та Королівства Іспанія), а також представників Адміністративного офісу проекту та Представництва Європейського Союзу в Україні.

За період реалізації проекту досягнуто значного прогресу у перегляді національного законодавства у сферах аеропортів, обслуговування повітряного руху та економічних питань цивільної авіації та розроблено проекти модифікованих чи нових правил / нормативно-правових актів, що плануються

вводиться в дію в найближчому майбутньому. На даний момент більшу увагу планується приділити практичним механізмам імплементації європейських та міжнародних норм в сфері цивільної авіації в законодавство України [4].

З лютого 2007 року триває переговорний процес щодо укладення нового базового договору між Україною та ЄС про асоціацію, включаючи Угоду про зону вільної торгівлі між Україною та ЄС. Паралельно з цим у грудні 2007 року розпочався переговорний процес щодо укладення Угоди між Україною та ЄС про Спільний авіаційний простір, яка передбачає об'єднання авіатранспортних ринків України та ЄС. Це сприятиме розвитку ринку авіаперевезень та покращенню якості послуг, розвитку транзитного потенціалу України, інтегрування України до Європейських авіаційних структур та зміцненню авторитету України на політичній арені. Крім того, доля ринку авіаперевезень у напрямку країн-членів ЄС є чи не найбільшою з усього обсягу авіаперевезень.

Серед базових передумов укладення Угоди про Спільний авіаційний простір з ЄС можливо виділити:

- функціонування зони вільної торгівлі з ЄС, що є частиною договору між Україною та ЄС про асоціацію,
- участь України в Європейському агентстві з безпеки польотів (EASA), а також досягнення Україною критеріїв Спільного авіаційного простору у сфері безпеки польотів.

В цілому, пріоритети EASA відповідають пріоритетам співпраці між Україною та ЄС у контексті триваючого переговорного процесу щодо укладення Угоди про Спільний авіаційний простір між Україною та ЄС.

Серед позитивних наслідків співпраці з EASA може стати досягнення критеріїв взаємного визнання авіаційних технічних сертифікатів та вимог, зміни у комплексній системі регулювання та контролю за галуззю, включаючи безпеку польотів, можливість використання ресурсів ЄС (EASA) для вирішення внутрішніх питань у рамках відповідних інструментів допомоги, включаючи бюджетну підтримку з боку ЄС. Орган, який відповідає за співпрацю з

Європейським агентством з безпеки польотів, є Державна авіаційна адміністрація.

З політичної точки зору підписання Угоди про Спільний авіаційний простір сприятиме поглибленню відносин з Євросоюзом у авіаційному секторі економіки на засадах, коли Україна отримує права і обов'язки держави-члена ЄС у сфері цивільної авіації. Це, теоретично, спростить процедури для українських авіакомпаній та стимулюватиме попит на повітряні перевезення, покращить інвестиційний клімат України.

В той же час, як і будь яка угода, вона містить ряд обмежень та ризиків, які вплинуть на всіх суб'єктів ринку.

Узагальненими вимогами українських авіакомпаній для досягнення рівних умов конкуренції українським авіакомпаніям є гарантовані, принаймні у рамках Угоди про Спільний авіаційний простір, еквівалентні можливості щодо:

- отримання ними слотів (часових інтервалів для виконання зльоту-посадки) у європейських аеропортах на рівних умовах з компаніями ЄС;
- дерегуляція забезпечення паливом в аеропортах (зокрема в 2008 році ціна пального в аеропорту "Бориспіль" на 40% більше, ніж у ЄС);
- відміна ПДВ для українських авіакомпаній в умовах вільного доступу на внутрішні маршрути міжнародних авіакомпаній.

Для провадження повної інтеграції авіаційної транспортної системи України до Європейської, необхідно:

- укласти Угоду між Україною та ЄС про Спільний авіаційний простір,
- стати учасником програми організації повітряного руху в єдиному європейському повітряному просторі (SESAR);
- адаптувати європейське законодавство щодо економічного регулювання: доступу до ринку перевезень, ліцензування перевізників, прав пасажирів та осіб з обмеженими можливостями тощо;
- упровадити європейські стандарти та вимоги у сфері безпеки польотів, зокрема Спільних авіаційних вимог (JAR) та вимог Європейської організації з

безпеки аеронавігації, в тому числі Багатосторонньої угоди про сплату маршрутних зборів;

- поглибити участь України у загальноєвропейських авіаційних організаціях: Європейській конференції цивільної авіації (ЕКАК), Європейській організації з безпеки аеронавігації (Євроконтролю), Європейському агентстві з безпеки польотів (EASA) [2].

Представники України та Європейського Співтовариства і його держав-членів провели 23-24 липня 2008 року в Брюсселі другий раунд переговорів щодо укладення Угоди про Спільний авіаційний простір. В результаті, обидві делегації погодилися з важливістю подальших контактів на рівні експертів та ідентифікували низку пріоритетів в аспектах технічної допомоги, включаючи:

- подальшу допомогу щодо включення європейських стандартів в нову версію Повітряного Кодексу України;

- навчальні візити та обмін практичним досвідом між авіаційними властями держав-членів ЄС, експертами ЄК та України, зокрема в питаннях ліцензування авіапідприємств (критерії оцінки фінансової спроможності), координації слотів, наземного обслуговування, соціально-важливих перевезень та організації повітряного руху (національний наглядовий орган, процеси сертифікації та ін.)

Для сприяння контактів між експертами будуть організовані зустрічі по напрямках:

- прискорення перекладу актів законодавства ЄС, зокрема в сфері безпеки польотів;

- технічну допомогу у впровадженні технічних стандартів ЄС з безпеки польотів;

- подальші контакти між експертами з авіаційної безпеки шляхом здійснення ознайомчого візиту експертів ЄС в Україну;

- зустріч між представниками комерційних структур авіаційної галузі з метою стимулювання обміну інформацією та встановлення контактів між підприємствами авіаційної промисловості обох сторін.

За домовленістю обох сторін переговорів, ці дії були розпочаті з вересня 2008 року. Третій раунд переговорів між Україною та ЄС щодо Угоди про Спільний авіаційний простір відбувся в Києві 20-21 липня 2009 р.. Було досягнуто домовленостей, що наступний раунд переговорів відбувся в Брюсселі у листопаді 2009р. з метою завершення роботи над проектом тексту Угоди. Тим часом, відбуватимуться подальші контакти на технічному рівні для внесення необхідних корегувань в проект тексту, що стосується правових та структурних питань.

Обидві сторони обговорили Робочі Домовленості між Українськими властями та EASA, так само як і наступні кроки після оціночного візиту з безпеки польотів з боку ЄС в Україну в травні 2009 р.. Стосовно Робочих домовленостей, було погоджено, що якомога швидше повинна відбутися зустріч в Брюсселі та у всякому разі до четвертого раунду переговорів. Переговорний процес триває в даний час.

У контексті державної підтримки створення та подальшого розвитку умов інтеграції авіатранспортної галузі в систему транс'європейських повітряних мереж, розроблена Транспортна стратегія авіаційної галузі України на період до 2020, яка визначає першочергові напрямки розвитку авіатранспортного сектору, зокрема:

- приведення інфраструктури авіаційного транспорту у відповідність із міжнародними вимогами;
- впровадження європейських стандартів та вимог у сфері безпеки польотів;
- інтеграція з Європейською авіаційною транспортною системою шляхом поступового укладання Угоди між Україною та ЄС про Спільний авіаційний простір та участі в програмі організації повітряного руху в єдиному європейському повітряному просторі (SESAR);
- поглиблення участі України у загальноєвропейських авіаційних організаціях: Європейській конференції цивільної авіації (ЕКАК), Європейській

організації з безпеки аеронавігації (Євроконтролю), Європейському агентстві з безпеки польотів (EASA);

- впровадження основних складових концепції ЄС щодо Єдиного Європейського неба (SES). Пропонується підписання технічної угоди між Державно авіаційною адміністрацією з Європейським агентством з безпеки польотів (EASA) про Спільний авіаційний простір;

- прийняття та виконання Державної цільової програми безпеки польотів на період до 2015 року відповідно до міжнародних стандартів ІКАО;

- адаптація нормативно-правової бази України до вимог і стандартів ІКАО та Євросоюзу тощо [5].

Висновки та пропозиції. Отже, в процесі співпраці ЄС та України у сфері цивільної авіації відбувається проведення різноманітних програм. До них можна віднести: Проект ТРАСЕКА «Авіаційна безпека та безпека польотів у цивільній авіації II»; Проект Твіннінг ««Підтримка реалізації норм та стандартів ЄС у сферах аеропортів, аеродромів та обслуговування повітряного руху/ аеронавігаційного обслуговування (АТМ/АNS)»; Проект створення «Спільного авіаційного простору» та інші.

Список літератури

1. Транспорт. Представництво України в ЄС. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://ukraine-eu.mfa.gov.ua/ua/ukraine-eu/sectoral-dialogue/transport>

2. Транспортна політика країни. [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.undp.org.ua/files/en_76033Transport_System_Reform_Jun2010.pdf

3. Євроінтеграція. Державне підприємство обслуговування повітряного руху України. [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://uksatse.ua/>

4. Проекти співпраці ЄС та України. [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://avia.gov.ua/documents/Miznarodnadiyalnist/ptmd/24036.html>

5. Милян О.С. Державна політика у напрямку інтеграційної співпраці авіатранспортної галузі України з Європейським Союзом в системі транс'європейських транспортних мереж. [Електронний ресурс].- Режим доступу: http://www.rusnauka.com/10_DN_2013/Economics/2_133458.doc.htm