**УДК 339.13:656.025.6(477)(045) К.е.н., доцент Л.М. Побоченко, Ю.Е. Шваюк**

**КЛЮЧОВІ ПРОБЛЕМИ РИНКУ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ**

 **Постановка проблеми.** Сьогодні, коли життя швидко змінюється, а зв’язки між країнами посилюються, потрібно іти в ногу з часом. Для цього найефективнішим та найдоцільнішим є авіаційний транспорт. Його перевагами над іншими видами транспорту є швидкість і далека відстань перевезень. Протягом останнього століття країни світу освоїли повітряний простір, напрацювали значну базу авіазв’язків та організували ефективне здійснення авіаперевезень. За допомогою системи повітряного транспорту суспільство має змогу задовольняти свої потреби у подорожах, перевезеннях вантажу, багажу і пошти. Все це регулюється міжнародними нормативно-правовими актами і безліччю угод, які у свою чергу підвищують ефективність повітряних перевезень та рівень авіаційної безпеки.

 Роль України в даній системі авіаційного транспорту визначити важко. З одного боку, наша держава має величезний потенціал для розвитку галузі повітряних перевезень. Адже значні розміри території та велика кількість населення сприяють цьому. Але, з іншого боку, потужності використовуються недоцільно та неефективно. Хоча великі міста мають аеропорти, які обслуговують до 40 вітчизняних авіакомпаній, інфраструктура ринку авіаперевезень не є розвиненою, особливо в порівнянні з європейськими країнами. Проблемною залишається організація самих перевезень повітряним транспортом, яку негайно потрібно покращувати. Існує багато досліджень з цього питання, але вони є теоретичними, мало хто може подати практичні поради. Тому дана тема залишається актуальною й на сьогодні.

 **Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Для статистичного аналізу показників діяльності на ринку авіаперевезень використовувалися дослідження Державної служби статистики України та Державної авіаційної служби України. Проблеми авіаринку України вивчалися за допомогою робіт А. Назаренко та П. Родіонова. Також аналізувалися публікації Національного інституту стратегічних досліджень при Президенті України і новини засобів масової інформації (Авіація України, Голос країни, BBC).

**Невирішеною раніше частиною загальної проблеми** є шляхи усунення негативних рис українського ринку авіаперевезень та вдосконалення його інфраструктури та процесу надання послуг, що сприяло б розвитку та підвищенню конкурентоспроможності.

**Ціллю статті є** проведення аналізу сучасного стану ринку авіаперевезень України та виділення його головних проблемних аспектів.

 **Викладення основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням одержаних наукових результатів.** Звичайно, цивільна авіація у нашій державі почала розвиватися ще за часів СРСР, а саме у 1923 році (засновано авіакомпанію «Укравоздухпуть»). «Аерофлот» розпочав свою діяльність у 30-х роках ХХ ст. Підготовка до Другої світової війни та нарощування гонки озброєнь тільки посприяли розвитку авіаційної галузі УРСР. Але економічних криз протягом останніх років існування Радянського Союзу сповільнили процес інновацій у сфері повітряних перевезень. До того ж СРСР був закритою країною, тобто польоти в інші країни здійснювалися рідко, а іноді взагалі було нереальним отримати таку можливість. Вантажні авіаперевезення мали місце, хоча й були незначними. Проте інші країни із переходом до вільної торгівлі, індустріалізації свого виробництва все більше усвідомлювали значення перевезень вантажів повітряним транспортом, особливо тоді, коли це потрібно було зробити швидко та надійно [5].

Самостійно впливати на розвиток авіаційної галузі Україна змогла лише після здобуття незалежності: 1992 – рік створення Укравіації та початку ринкових відносин у даній сфері. Наша держава у 1992 році ввійшла до ІКАО, у 1993 році затвердила Повітряний Кодекс. Відповідно до реформ Європейської конференції цивільної авіації, до якої ми приєдналися 15 грудня 1999, Україна уже розпочала запровадження змін на своєму ринку авіаперевезень. Але цей процес відбувається дуже повільно [5].

 2013 рік був сприятливим для розвитку української авіації. Спостерігалося зростання більшості економічних показників. Але порівняно з минулими роками, обсяги капітальних інвестицій підприємств, які займалися організацією транспортних перевезень почали скорочуватися. У 2010 році капітальні інвестиції підприємств із авіаційною діяльністю склали 616,9 млн. грн. У 2011 році ця цифра зросла до 853,4 млн. грн., але у 2012 та 2013 роках відбувався різкий спад капітальних вкладень – 775,4 млн. грн. і 540,5 млн. грн. відповідно. Якщо порівнювати з іншими видами транспорту, то вливання капіталу в організацію складського господарства та наземно-трубопровідного транспортування у 2013 році становило 70,8% (13 347,3 млн. грн.) і 24,4% від усього обсягу (4 601,4 млн. грн.) відповідно, капіталовкладення авіаційних компаній – 2,9% (540,5 млн. грн.), підприємств пов’язаних із перевезеннями пошти – 1,1% (211,5 млн. грн.), пов’язаних із водним транспортом – 0,8% (132,6 млн. грн.), [7].

 У сфері авіаційного транспорту за 2013 рік була зафіксована найвища середня заробітна плата порівняно з підприємствами інших видів транспорту – 10 341 грн. Тоді як у складському господарстві – 4 062 грн., у компаніях водного транспорту – 3 445 грн., наземно-трубопровідного – 3 163 грн., а на підприємствах, які займаються перевезеннями пошти – лише 1 915 грн. [7].

 1,33 млрд. дол. США – вартісне вираження обсягу послуг авіаційного транспорту, які були експортовані у 2013 році. Від загального обсягу експорту транспортних послуг ця сума складає лише 16%. Вони зайняли третє місце, після експорту послуг трубопровідного (3,33млрд. дол. США) та залізничних перевезень (1,61 млрд. дол. США). Щодо імпорту, то повітряних послуг у 2013 році було спожито найбільше від усіх інших транспортних послуг – 37,6% або 0,643 млрд. дол. США. Для порівняння: імпорт послуг, пов’язаних із залізничним транспортуванням – 36,4% або 0,626 млрд. дол. США; із трубопровідним – 0,17% або 0,003 млрд. дол. США. Тобто, у 2013 році Україна мала позитивне сальдо торгівлі повітряними послугами – 0,687 млрд. дол. США, що є досить позитивним явищем для її економіки [7].

 У 2014 році, порівняно з попереднім роком, спостерігається спад за основними показниками авіаперевезень. Основними причинами якого були: складна політична ситуація в країні; не врахування Криму під час аналізу; частина повітряного простору України оминається; загострення економічних проблем. До того ж було закрито багато українських аеропортів, значно врізали кількість польотів за певними маршрутами, а деякі взагалі відмінили [3, с. 1].

В Україні за 2014 рік найбільше вантажів було перевезено залізничним транспортом (57,65% чи 387,0 млн. т). Автомобільним на половину менше – 26,57% (178,4 млн. т); трубопровідним і водним – 14,85% (99,7 млн. т) і 0,9% (6,0 млн. т) відповідно. Авіаційним транспортом було перевезено вантажів у 2014 році на стільки мало, що у відсотковому співвідношенні цифра ледь сягає 0,01% – приблизно 0,1 млн. тонн (див. Рис.1).

 Схожа ситуація також із пасажироперевезеннями: від загальної частки перевезень пасажирів, повітряним транспортом було здійснено лише 0,12% (6,5 млн. пас.) у 2014 році. Найбільше автомобільним та громадським – 49,41% (2 915,3 млн. пас.) і 43,86% (трамвайний – 769,9 млн. пас., тролейбусний – 1 092,3 млн. пас., метрополітенівський – 725,8 млн. пас.) відповідно. Щодо інших видів транспорту, то залізничним було перевезено 6,6% (389,1 млн. пас.), а водним – лише 0,01% (0,6 млн. пас.) (див. Рис.1).

Рис.1. Питома вага видів транспорту в перевезенні вантажів та пасажирів в Україні у 2014 році, (%).

Побудовано автором за даними [7].

 Якщо проаналізувати тенденцію вантажообороту авіаперевезень, то можна побачити, що вона є негативною. Внаслідок світової економічної кризи відбувся спад в обсягах вантажообороту з 0,378 до 0,35 млрд. т/км. Але у 2010 ситуація змінилася на краще – вантажообіг зріс до 0,378 млрд. т/км. Проте наступними роками фіксувався постійний спад його обсягів: 2011 рік – 0,366 млрд. т/км, 2012 – 0,349 млрд. т/км, 2013 – 0,273 млрд. т/км, 2014 – 0,24 млрд. км (див. Рис.2).

Трохи інша ситуація із пасажирооборотом. У 2009 був спад з 10,77 млрд. т/км до 9,02 млрд. т/км. До 2012 спостерігалося збільшення обсягу пасажирообігу до 14,4 млрд. т/км – найбільший обсяг пасажирообігу за сім останніх років. Проте, внаслідок загострення економічних проблем, із 2012 р. обсяги пасажирообороту почали скорочуватися і в 2014 році склали – 11,58 млрд. пас./км (рис.2):

Рис.2. Динаміка вантажообороту та пасажирообороту авіаперевезень України з 2008 по 2014 роки.

Побудовано автором за даними [7].

 2014 рік вирізняється тим, що вантажні перевезення здебільшого були нерегулярними: гуманітарні і миротворчі програми ООН. Такі авіакомпанії, як «МАУ», «Максімус Ейрланс», «ЗетАвіа» та АНТК «Антонов» були основними на ринку вантажних перевезень України. Впливові компанії, що займалися пасажирськими авіаперевезеннями у 2014 році це «МАУ», «Візз Ейр Україна», «Ютейр Україна», «Роза Вітрів», «Авіалінії Харкова» і «Дніпроавіа». Пасажирські перельоти здійснювалися до 35 країн, а до України – з 28 держав світу. На внутрішньому авіаринку пасажири можуть літати між 11 містами нашої держави. Такі послуги надають лише 6 українських компаній.

 Згідно з Державною авіаційною службою України, було надано обслуговування 142,4 тис. повітряних суден, у той час у 2013 – 212,7 тис. Пасажиропотоки в 2014 склали 10 896,5 тис. пас., що на 28% менше від попереднього року; аналогічно поштовантажопотоки – 38 тис. тонн (менше від 2013 на 8,9%). Для надання послуг авіаперевезення вантажів та пасажирів використовували 24 аеропорти України [3, с. 2-3].

 В Україні знаходиться потужний комплекс, який займається виробництвом повітряних суден. Завод «Антонов» разом із Авіаційно-промисловим підприємством міста Харкова у радянські часи були провідними у сфері авіаційних розробок. На сьогодні їх стан не є задовільним, оскільки використовуються вони неефективно, не залучаються всі можливі потужності. Окрім цих виробників, на ринку України отримали ліцензію і мають право займатися виробництвом літальних апаратів ще 32 компанії. Найбільшими з них є: «Елемент», «Електронприлад», «Мотор Січ» та інші. Для порівняння, у 2013 році такою діяльністю могло займатися лише 26 підприємств. Але збільшення їх кількості, ще не означає суттєвого покращення виробництва [7].

 Що стосується 2014 року, то важко виділити чинники, що сприяли розвитку ринку авіаперевезень України. Хоча присутні додаткові заходи з безпеки польотів, щодо покращення привабливості галузі для інвесторів, придбання нових повітряних суден – які були впливовими у попередньому році [2]. Але неврегульована політична і економічна ситуація значно все ускладнює [3, с. 1].

 Серед основних проблем українського ринку авіаперевезень головною вважається його монополізація і закритість. Адже одна людина є власником трьох важливих авіаперевізників України: «Роза Вітрів», «Донбасаеро» та «Дніпроавіа». Це, разом із несправедливим веденням бізнесу, призвело до встановлення високих цін на послуги авіаперевізників. У той час, як у Європі цивільна авіація є одним із дешевших видів транспорту: вартість квитка варіюється у межах 1-45 євро. В Україні ж ціни можуть сягати кілька сотень доларів США. Іншим питанням є високі тарифи на наданням аеропортами послуг авіакомпаніям, наприклад, проведення навігаційних систем чи повітряний супровід. Такі тарифи практично нічим необґрунтовані. Сьогодні дешевше злітати скажімо зі Львова за кордон (Туреччина, Болгарія), ніж до Одеси чи Харкова [3], [12].

 Ринок повітряних перевезень значно залежить від стану економічного розвитку України, особливо від купівельної спроможності громадян та інфляційних процесів. Хоча світовий розвиток також має певний вплив на український авіаринок [2]. Але ті авіакомпанії, які існують в Україні уже довгий час, так і не змогли організувати свою роботу ефективно і доцільно. Парк повітряних суден є незначним: в Україні більшість авіаперевізників мають близько двадцяти машин, тоді як у Європі – до 400, а у США – понад 700 суден [1].

 Більша частина парку є застарілою та неефективною. Більшість іноземних авіакомпаній у своїй діяльності використовують повітряні судна Boeing, Airbus, Embraer – безпечніші та швидші, затрачають менше пального. Українські авіаперевізники теж володіють літаками, але їх кількість недостатня. Якщо проаналізувати типи літаків, що перебувають у власності наших авіакомпаній, то можна побачити, що значно переважають: Ан, Іл, Ми, Як [11].

 Звичайно, деякі повітряні судна українського виробництва нічим не поступаються літакам провідних світових виробників. Але варто зазначити, що більшість моделей самі по собі не відповідають вимогам часу та населення. Адже вони не модернізуються і не вдосконалюються: тобто, якими їх придумали 50 років тому, такими їх виробляють і сьогодні.

Галузь літакобудування є однією із потрібних для економіки України, оскільки виробляє важливу статтю експорту. Але порівняно з 2000 роками, український експорт повітряних суден, їх деталей чи запчастин значно зменшився. Це пов’язують із їх неконкурентоспроможністю та енергозатратністю. У свою чергу, все більше і більше іноземних виробників проникає на авіаринок України і перетягує на свою сторону українських споживачів. Одним із факторів такої ситуації є недостатні обсяги капіталовкладень та урядової підтримки авіаційної галузі, зокрема її виробничого процесу.

 Не останню роль відіграють аеропорти. Для нашої держави характерний нерівномірний розвиток наземної бази авіації. Аеропорти не здатні обслуговувати так багато рейсів, які можуть дозволити собі авіаперевізники. Існує невідповідність їх сервісу міжнародним стандартам [1]. Наприклад, довжина злітної смуги, стан її покриття і стан рульожних доріжок спричиняють проблеми під час прийняття літаків типу Boeing-737 та Airbus-320 [2].

 Українські авіаперевізники є неконкурентоспроможними не тільки на світовому ринку авіаперевезень, а й навіть на своєму внутрішньому ринку. Краща організація роботи та вищий рівень надання послуг дозволяє іноземним компаніям завоювати прихильність українських споживачів, а відтак збільшити свою частку на нашому ринку повітряних перевезень. Перевагами таких перевізників є нижчі ціни, гарний стан повітряних суден, висококваліфікований і культурний персонал – чинники, які набувають все більшого значення. З одного боку, зарубіжна конкуренція значно зменшує попит на послуги вітчизняних авіаперевізників. А з іншого – вона дає стимул українським компаніям розвиватися та вдосконалювати свою роботу, особливо у сфері ціноутворення, спектру послуг та їх якості [10].

Рис. 3. Основні проблеми українського ринку повітряних перевезень.

Побудовано автором за даними [2], [3], [4] [10], [11], [13].

 Важливо зазначити, що розвиток інновацій у сфері авіаперевезень знаходить не найкращому рівні. Це стосується як технологічних, так і організаційних аспектів. Такими можуть бути, наприклад, створення бюджетних авіакомпаній чи так званих лоукостів (Low Cost Carriers) [4, с. 51]. На сьогодні в Україні існують компанії, які надають послуги дешевих авіаперевезень, але вони не є національними: Wizz Air Ukraine, яка входить до групи Wizz Air. Швидко і дешево дістатися до кількох країн Європи із Києва, Львова, Харкова чи Донецька можна, якщо звернутися до даного авіаперевізника. Німецька компанія Germanwings відкрила бюджетну авіаліню «Київ-Кельн», італійська Air One – «Київ-Мілан», близькосхідна Air Arabia – «Київ-Шарджа». На ринку авіаперевезень України пристуні також такі авіадискаунтер, як: Pengasus Airlines (Туреччина) і Flydubai (ОАЕ) [6].

Хоча кількість нещасних випадків постійно зменшується під час перевезень, що здійснюються українськими авіакомпаніями, вони все ще існують. Держава затверджує нормативно-правові акти, створює певні обмеження, якими керуються авіаперевізники у своїй діяльності, але цього мало. Оскільки надзвичайні ситуації залежать від організації роботи авіакомпаній і стану повітряних суден, які в Україні бажають залишатися кращими. Також на безпеку польотів впливає рівень та якість контролю з боку держави за дотриманням авіакомпаніями правил безпеки; від професіоналізму та особистих рис членів екіпажу, які могли б справитися із труднощами; від рівня забезпеченості спеціальними установками та технічно-технологічними приладами, які допомогли б попередити чи уникнути небезпеку, або хоча б зменшити масштаби її наслідків; від складання плану польоту, аналізу можливих подій, прийняття рішень для їх вирішення чи уникнення, тобто від передбачень польотів [13].

Хоча позитивна тенденція вимальовувалася протягом останніх років у сфері безпеки авіаперевезень, нещасний випадок на рейсі MH17, пов’язаний із Boeing-777, літом 2014 року сколихнув увесь світ і, звичайно, залишив негативний слід на українському авіаринку. Це призвело до зменшення міжнародних рейсів до України та проміжних польотів у повітряному просторі нашої держави [9], [3, с. 1].

 Щоб вирішити більшість проблем українського ринку авіаперевезень необхідно негайно вживати рішучих заходів. Насамперед, це стосується підтримки сталої безпеки як під час польоту, так під час перебування в аеропортах. Варто створити належну систему підготовки членів екіпажу, програми їх навчання, які включали б побудову поведінки в кризових ситуаціях та знаходження шляхів виходу з неї. Доцільно також трансформувати процес огляду пасажирів та їх багажу, вантажу. Можливо потрібно ще звернути увагу на виробничий процес та його вдосконалення: збільшення фінансування НДДКР в авіаційній галузі, що спонукало б працівників до нових ефективних рішень та відкриттів. Не можна не згадати про аеропорти, які слід оснастити відповідно до міжнародних стандартів, щоб здійснювати авіаперевезення швидше, надійніше та доступніше для споживачів послуг повітряного транспорту [5].

 Із грудня 2007 року Україна та Європейський Союз планували запровадження єдиного авіаційного простору. Договір було парафовано 29 листопада 2013 року у Вільнюсі, а остаточне підписання планувалося на 14 березня 2014 року. Але внаслідок політичних подій та проблеми із приналежністю Гібралтару цю дату було перенесено. За сценарієм, реалізація угоди про «відкрите небо» має розпочатися літом 2015 року, якщо не виникне інших негативних факторів. Полягає вона в тому, що кількість рейсів між Україною та країнами ЄС не матиме обмежень – така собі вільна торгівля в авіаційній сфері. Вважається, що ринок авіаперевезень України та європейський ринок мають інтегруватися [8].

 Перша частина угоди розкриває суть співставлення законодавчих баз щодо організації повітряних перевезень пасажирів та вантажів між нашою державою і Євросоюзом. Особлива увага приділена безпеці польотів та повітряним суднам. Друга частина присвячена встановлення згоди на відкриття повітряних просторів, їх використання двома сторонами. Сьогодні «відкрите небо» включає 36 європейських країн [5].

 Підписавши угоду та інтегрувавши повітряні простори, Україна звичайно отримає декілька переваг. Насамперед, передбачається,що аеропорти почнуть використовуватися ефективніше, а робота в них буде правильно спланована і організована. Авіаційні перевізники звернуть увагу на проблеми у своїй діяльності та процесу надання послуг споживачам, внаслідок чого вони почнуть їх покращувати і розвивати далі. Не тільки діяльність авіакомпаній на ринку авіаперевезень зазнає позитивних перетворень, а також самі послуги цих компаній. Тобто рівень їх надання, швидкість та якість буде відповідати європейському. Маючи багато конкурентів із нижчими цінами на послуги, українські авіаперевізники також почнуть знижувати ціни, що призведе до збільшення попиту, зросту кількості перевезень, а відтак до розвитку авіаційної галузі. Позитивним наслідком цього стане підвищення привабливості нашої держави та створення гарної картинки про Україну. Звичайно, потрібно згадати про вливання інвестицій в авіаційну галузь нашої держави, що тільки сприятиме її розвитку [5].

 Більше всього пощастить пасажирам від підписання Угоди про спільний авіаційний простір. Адже польоти будуть здійснюватися безпечніше, послуги надаватимуться якісніше, кількість повітряних сполучень збільшиться, ціни будуть варіюватися більше. Щодо вигод для авіаційних компаній України, то погляди є різними. Вони мають ризик зменшення своїх часток на вітчизняному авіаринку внаслідок приходу європейських конкурентів. Але, у той же час, вони зможуть зробити гарну рекламу своїх аеропортам, послугами яких збираються користуватися зарубіжні авіаперевізники та самі пасажири. Розширяться права українських повітряних перевізників: вони зможуть організовувати перельоти до всіх 28 країн-членів Європейського Союзу із нашої держави, що на піде на користь як ним самим, так і вітчизняним споживачам послуг повітряного транспорту. Але, знову ж таки, наші авіакомпанії стикнуться із жорсткою конкуренцією на європейському ринку авіаперевезень, особливо у сфері ціноутворення. Тому питання співвідношення дохідності від діяльності і обсягу витрат на її організацію потрібно вирішувати негайно [5].

 Хоча відкладення ратифікації даного договору було з ініціативи ЄС, для України воно мало позитивний характер теж: є ще трохи часу, щоб скорегувати діяльність цивільної авіації, представити її на належному рівні у Європі, запобігти гострої конкуренції із боку іноземних компаній [5].

 **Висновки і перспективи подальших розробок у даному напрямку.** Таким чином, становлення та розвиток галузі авіаперевезень України розпочалося ще за часів радянського союзу, але по-новому постати та переорієнтуватися на ринкові закони їй довелося лише після здобуття незалежності. Хоча протягом останніх років спостерігалися позитивні тенденції за більшістю показників, у 2014 році відбулося погіршення стану повітряних перевезень у силу складної політичної та економічної ситуації. По-перше, вантажні авіаперевезення, які без того займали незначну частку від загальних вантажних перевезень, ще більше скоротилися. По-друге, попит населення зменшився як на пасажирські перевезення, так і на вантажні. Значно скоротилася кількість рейсів до України та через її територію. А повітряний простір над східною частиною нашої держави взагалі закрили.

Внаслідок цього, виокремлено такі проблеми українського ринку повітряних перевезень: значна його монополізація; високі ціни та тарифи на послуги; залежність від рівня економічного розвитку та купівельної спроможності населення; застарілий парк повітряних суден; диспропорційний розвиток наземної бази; неконкурентоспроможність вітчизняних авіаперевізників; відсутність інновацій у даній сфері; авіаційна безпека. Основні напрями, за якими варто вдосконалювати функціонування авіаринку: підтримка сталої безпеки; належна підготовка екіпажу; належний огляд пасажирів, багажу і вантажу; фінансова підтримка авіаринку; впровадження інновацій і НДДКР; належне оснащення наземної бази.

 Щодо подальшого розвитку досліджень даної проблеми, було б доцільно звернути увагу на напрями усунення негативних тенденцій ринку авіаперевезень України. Вивчивши та проаналізувавши досвід розвинених країн, виділити поради для нашої держави. Також варто сформулювати вказівки щодо вдосконалення організації повітряних перевезень не лише теоретичного характеру, а й практично-прикладного.

**СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ**

1. Назаренко А. Сучасний стан та тенденції розвитку авіатранспортної галузі України / А.Назаренко // Економіка. Фінанси. Право. – 2010. – №5.

2. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2012 рік // Департамент фінансів та економіки Державної авіаційної служби України.

3. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2014 рік // Департамент фінансів та економіки Державної авіаційної служби України.

4. Родіонов П.Ю. Аналіз діяльності цивільної авіації України за методом М. Портера / П.Ю. Родіонов // Наукові записки Національного університету «Острозька академія». Серія «Економіка»: збірник наукових праць. – Острог: Видавництво Національного університету «Острозька академія», 2013. – Випуск 24. – С. 49-53.

5. [http://www.avia.gov.ua/](http://www.avia.gov.ua/documents/derzh_ukr/23103.html) – офіційний сайт Державної авіаційної служби України.

6. http://www.flylowcost.ru – офіційний сайт бюджетної авіакомпанії Fly Low Cost.

7. http://www.ukrstat.gov.ua – офіційний сайт Державної служби статистики України.

8. В Мінінфраструктурі сподіваються, що Угоду про відкрите небо розблокують. – 24 березня 2015 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.eurointegration.com.ua/news/2015/03/24/7032214>.

9. На Украине рухнул Boeing-777 малайзиских авиалиний // BBC. – 17 июля 2014. – [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://www.bbc.co.uk/russian/international/2014/07/140717_ukraine_boeing_down>.

10. Проблемні питання конкурентоздатності авіаперевізників України / М.В. Кравченко // Видавництво «Освіта та Наука» (Publishing house Education and Science). – [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://www.rusnauka.com/22_PNR_2011/Gosupravlenie/2_90964.doc.htm>.

11. Українські авіакомпанії поки не в змозі конкурувати у сфері далекомагістральних авіаперевезень // Голос столиці. – 27 серпня, 2013. – [Електронний ресурс] Режим доступу: http://newsradio.com.ua/2013\_08\_27/Ukra-nsk-kompan-poki-ne-v-zmoz-konkuruvati-u-sfer-dalekomag-stralnih-av-aperevezen-anal-tik/.

12. Хто «кришує» ринок авіаперевезень в Україні? // Незалежне інтернет-видання «Авіація України». Рубрика: Українська авіація. – 27 липня, 2012. – [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://www.avianews.com.ua/2012/07/27/krysha/>.

13. Щодо удосконалення механізмів державного регулювання ринку авіаційних перевезень в умовах інтеграції України до ЄС. Аналітична записка. / О.В.Собкевич, К.М.Михайличенко // Відділ секторальної економіки Національного інституту стратегічних досліджень при Президенті України. – [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1496>.

***Л.М. Побоченко, Ю.Е. Шваюк***

**КЛЮЧОВІ ПРОБЛЕМИ РИНКУ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ**

*У статті досліджується сучасний стан ринку авіаперевезень України. Розглянуто та проаналізовано основні показники авіаційної діяльності. Зроблено наголос на ключових причинах такої ситуації. Наведено та обґрунтовано проблемні аспекти організації українського авіаринку, які бажано найближчим часом вирішити.*

***Ключові слова:*** *авіаперевезення, вантажні та пасажирські перевезення, вантажооборот, пасажирооборот, авіакомпанії, повітряні судна.*

***Л.Н. Побоченко, Ю.Э. Шваюк***

**Ключевые проблемы рынка авиационных перевозок в Укриане**

*В статье исследуется современное состояние рынка авиаперевозок Украины. Рассмотрено и проанализировано основные показатели авиационной деятельности. Сделано упор на ключевых причинах такой ситуации. Приведено и обосновано проблемные аспекты организации украинского авиарынка, которые желательно ближайшим временем решить.*

***Ключевые слова:*** *авиаперевозки, грузовые и пассажирские перевозки, грузооборот, пассажирооборот, авиакомпании, воздушные судна.*

***L.M. Pobochenko, Y.E. Shvaiiuk***

**Key problems of aviation transportation market in Ukraine**

*In the article current state of air transportation market of Ukraine is researched. Basic indices of aviation activity are considered and analyzed. The emphasis is made on key purposes of such situation. Problematic aspects of Ukrainian aviation market organization, which should be resolved in near future, are led upon and explained.*

***Keywords:*** *aviation transportation, cargo and passenger transportation, freight, cargo turnover, passenger handling, aviation companies, aircraft.*