

ПРОБЛЕМИ ІНФОРМАТИЗАЦІЇ ДОГОВОРУ ПРО СПІЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ ПРОСТІР

Спостерігається поступове переміщення центру авіаційної галузі з Європи до Азії, поява міжконтинентальних рейсів бюджетних перевізників на далекі відстані та питання щодо конкурентного ефекту глобальних альянсів знову викликали інтерес до питання лібералізації в авіаційній галузі.

Українською стороною було виконано відповідні внутрішні процедури та отримано повноваження на укладання Угоди у травні 2014 року, але через територіальний спір Іспанії та Британії підписання документу кілька разів переносилося [1].

Для уніфікації інформації про спільний авіаційний простір з ЄС перш за все потрібно узгодити продукти аеронавігаційної інформації, що включають в себе:

1. Збірник аеронавігаційної інформації, зміни та доповнення до нього;
2. Циркуляр аеронавігаційної інформації;
3. Аеронавігаційні карти;
4. NOTAM;
5. Масиви цифрових даних.

Авіаційний сектор є життєво важливим для економіки Європейського Союзу, на який припадає 2,1 відсотка (300 мільярдів євро) ВВП [2, 3].

Незважаючи на прогнози подальшого зростання авіаперевезень, повне використання європейського повітряного простору стримується неефективністю європейської системи управління повітряним рухом. Єдине європейське небо охоплює низку законодавчих та регуляторних заходів, що відображають бачення реформування управління повітряним рухом в Європі, щоб остаточно вийти за межі національного контролю повітряного простору.

Для реагування на ці питання у 2004 році Європейською Комісією була створена програма Єдиного європейського неба. Дана ініціатива працює шляхом застосування правових норм до ЄС

та його держав-членів з метою реформування проблемних аспектів операцій у європейському повітряному просторі шляхом пропонування загальноєвропейських законів, спрямованих на посилення міжнародного співробітництва та підвищення ефективності [4].

Важливим елементом побудови такої системи є не тільки внутрішній ринок ЄС, а й розбудова мережі авіаційного сполучення із сусідніми країнами. Основним механізмом для такого співробітництва виступають договори про «відкрите небо».

Із статистичних даних, можна зробити висновок, що подальша лібералізація може принести додаткові вигоди як авіаційній галузі, так і економіці окремих країн в цілому. Найвищий ефект зростання виручки від туризму спостерігається в країнах що мають розвинений внутрішній туристичний ринок. Слід визнати, що на конкурентному ринку повітряного транспорту, як і в будь-якій іншій галузі, завжди знайдуться переможці та ті хто програв.

Майбутні дослідження наслідків лібералізації європейського авіаринку можуть розширити розуміння даних питань, в тому числі розглядаючи наслідки зовнішньої авіаційної політики ЄС на добробут громадян, загальноекономічні ефекти політики, включаючи її вплив на авіаційні вантажі.

ВИКОРИСТАНІ ДЖЕРЕЛА

1. *Коссе Ірина, Кульчицька Катерина. Авіаційний вектор східного партнерства: оцінка прогресу України, Молдови та Грузії у наближенні до авіаційного законодавства ЄС. Київ, 2017. – 17 с.*
2. *Single European Sky: The progress so far. Journal of Aerospace Technology and Management, University of Huddersfield, 2020.*
3. *Christopher Lawless. Assembling airspace: The Single European Sky and contested transnationalities of European air traffic management. Durham University, UK, 2020.*
4. *Megersa Abate, Panayotis Christidis. The impact of air transport market liberalization: Evidence from EU's external aviation policy. Economics of Transportation, 2020.*