

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
Національний авіаційний університет
Факультет транспорту, менеджменту і логістики
Кафедра менеджменту зовнішньоекономічної діяльності підприємств

КОНСПЕКТ ЛЕКЦІЙ
з дисципліни **«Авіаційна політика»**

Галузь знань: 07 «Управління та адміністрування»
Спеціальність: 073 «Менеджмент»
ОПП: Менеджмент авіакомпаній та аеропортів

Укладачі: к.е.н., доц. Овсак О.П.

Розглянуто та схвалено
на засіданні кафедри _____
(повна назва кафедри)
Протокол № ____ від «__» ____ 2023р.
Завідувач кафедри _____

Київ – 2023

КОНСПЕКТ ЛЕКЦІЙ НАВЧАЛЬНОЇ ДИСЦИПЛІНИ

«АВІАЦІЙНА ПОЛІТИКА»

Модуль № 1 «Авіаційна політика»

Інтегровані вимоги модуля № 1: демонструвати знання основних положень політики ІКАО відносно аеропортових зборів та зборів за аеронавігаційне обслуговування; розрізняти детермінанти регулювання діяльності у галузі повітряного транспорту; знати та використовувати в практичній діяльності організаційно-правові засади здійснення міжнародних повітряних перевезень; знати та використовувати в практичній діяльності складові державного регулювання діяльності в галузі авіації та використання повітряного простору України; розуміти наслідки та обмеження щодо використання моделей розвитку авіаційної інфраструктури; знати та розуміти положення Авіаційної транспортної стратегії України на період до 2030 року та розуміти особливості використання інструментарію її реалізації; знати особливості фінансово-економічних складових реалізації авіаційної політики; розуміти підходи до оцінювання результативності авіаційної політики країни.

Тема 1. Теоретичні передумови формування авіаційної політики країни

План

1. Конкурентний та неконкурентний сектори авіаційного ринку.
2. Учасники авіатранспортного ринку країни, що формують галузеву конкурентну середу.
3. Учасники конкурентного сектору авіатранспортного ринку.
4. Регулятори конкурентного сектору авіатранспортного ринку та моделі управління.

Транспорт є важливою галуззю світової економіки, соціально-економічних систем будь-якого рівня. Вбудований в народно - господарські зв'язки економіки всіх рівнів, він безпосередньо реагує на зміни ділової активності інших галузей, змінюючи обсяги своєї продукції. Особливістю останньої є здійснення перевезень

пасажирів та/або вантажів, яка являє собою послугу з перевезення. Повітряний транспорт є однією з галузей транспорту, що розвиваються найбільш динамічно.

Господарську діяльність у сфері цивільної авіації здійснюють **авіаційні підприємства**. Так, у Повітряному Кодексі України надане визначення авіаційної діяльності та суб'єктів авіаційної діяльності, зокрема трактуючи останніх як «фізичні та юридичні особи незалежно від форми власності, відомчої підпорядкованості, які провадять діяльність у галузі цивільної авіації» (Повітряний кодекс України). До підприємств, що функціонують в галузі цивільної авіації відносять **авіакомпанії, аеропорти** (включаючи аеродромні комплекси), **авіаційні хендлінгові компанії** та **служби аеронавігаційного забезпечення повітряного руху**.

Конкурентне середовище даної галузі створюється основними типами авіаційних підприємств (АВП): авіакомпаніями (АК), аеропортами (АП), авіаційними хендлінговими компаніями (АХК), що здійснюють наземне обслуговування рейсів.

Конкуренція виступає рушійною силою розвитку ринку авіаперевезень, тому що обумовлює необхідність надання авіаційними підприємствами конкурентоспроможної продукції.

До неконкурентного сектору авіатранспортного ринку країни відносять:

- службу аеронавігаційного забезпечення повітряного руху,
- аеродромні комплекси,
- органи регулювання діяльності авіаційних підприємств країни, як

представлено на рис.1. Причому, служба аеронавігаційного забезпечення повітряного руху є технологічним **монополістом** у певній країні. Відповідно, аеродромні комплекси являють собою **природні монополії**.



Рис.1. Учасники авіатранспортного ринку країни, що формують галузеве конкурентне середовище

Основним регулятором конкурентного сектору авіатранспортного ринку країни є держава в особі органів управління і контролю, що здійснює управління на основі нормативної бази країни, до якої відносяться Повітряний кодекс, Податковий кодекс, антимонопольне законодавство, Авіаційні правила, система правил сертифікації та ліцензування, митне законодавство, міжнародне законодавство (галузеві стандарти ICAO, ISO, IATA тощо).

Також, держава здійснює регулювання конкурентного сектору авіатранспортного ринку за допомогою:

- ведення реєстру авіакомпаній, аеропортів,
- операторів наземного обслуговування повітряних суден,
- регламентування та розробки вимог до авіаційної техніки,
- системи регулювання та контролю забезпечення безпеки польотів, атестації авіаційного персоналу.

Галузевою особливістю авіаційних підприємств є наявність системи державного регулювання, регламентування, що відповідає міжнародним стандартам та директивам міжнародної організації цивільної авіації (ICAO). Відповідно до профілю діяльності для авіапідприємств визначальним є членство в Міжнародній асоціації авіаційного транспорту (IATA).

При реалізації конкурентної стратегії, менеджмент авіаційних підприємств (АВП): авіакомпаній, аеропортів, авіаційних хендлінгових компаній безпосередньо впливає на конкурентне середовище відповідного профільного сегменту діяльності на ринку авіаперевезень.

Особливістю реалізації ринкових відносин на повітряному транспорті виступає ключова роль авіакомпанії, діяльність якої є джерелом доходів аеропорту, авіаційних хендлінгових компаній, служби аеронавігаційного забезпечення повітряного руху, оскільки вона є отримувачем їх послуг.

Тема 2. Інституційні детермінанти діяльності та розвитку авіатранспортних підприємств.

План

1. Діяльність інституцій глобального, міжнародного, регіонального та національного рівнів, які формують, визначають вимоги та стандарти щодо регулювання діяльності підприємств повітряного транспорту.

2. Інституції глобального рівня: Організація об'єднаних націй, Світова організація торгівлі, Міжнародний валютний фонд, Міжнародна організація зі стандартизації, організація економічного співробітництва та розвитку тощо

3. Інституції регіонального рівня: Європейська організація з безпеки аеронавігації (EUROCONTROL), Європейська конференція цивільної авіації (ECAC), Європейська асоціація аеропортів (ACI Європа). Міжнародні організації та угоди щодо регулювання діяльності в галузі авіації. Міжнародна організація цивільної авіації (ICAO), Міжнародна асоціація повітряного транспорту (IATA), Міжнародне суспільство авіаційного електрозв'язку (SITA), Міжнародна асоціація

перевізників (IACA), Інститут повітряного транспорту (ІТА), Міжнародна рада аеропортів (АСІ), діюча група авіаційного транспорту (АТАГ).

4. Вплив уряду на правове та економічне регулювання авіаційної галузі.

Аналіз особливостей діяльності авіаційних підприємств показав, що їх послуги спрямовані на задоволення потреби економіки в пасажирських авіап перевезеннях та перевезеннях вантажів, пошти. Для цього з огляду на наявну на ринку конкуренцію, авіакомпанії формують пропозицію послуг повітряних перевезень, для чого вони приймають виважені рішення щодо експлуатації певних маршрутів, ціноутворення, розкладу рейсів, здійснюючи для цього аналіз та прогнозування попиту, оцінки можливості маршруту як частини загальної мережі подорожі, оцінюють можливості аеропортової та навігаційної інфраструктури та свої наявні внутрішні ресурси. В свою чергу, аеропорти також розробляють господарські рішення щодо забезпечення готовності інфраструктури до обслуговування рейсів та пасажиропотоку, розподілу та узгодження слотів, враховуючи пропускну спроможність аеродрому та терміналів. Тому необхідно провести аналіз та систематизацію детермінантів, що впливають на можливості авіаційних підприємств щодо вдосконалення стратегічного позиціонування, а саме, досягнення стратегічної позиції, формування та використання інструментарію досягнення цільової стратегії та визначають його ефективність.

В галузі повітряного транспорту уряди країн суттєво впливають на можливості авіакомпаній здійснювати авіаційні перевезення та аеропортів приймати та відправляти літаки та обслуговувати пасажирів, вантаж та пошту, тобто впливають на пропозицію авіаційних послуг. Так, уряди країн впливають на конкурентне середовище та готовність авіакомпаній діяти за допомогою різноманітних регуляторних механізмів: дерегуляція внутрішніх служб, лібералізація міжнародних послуг, надання підтримки національним перевізникам, що фінансуються урядом. Крім того, уряди можуть впливати на розширення технічної можливості інфраструктури та експлуатаційні витрати авіакомпаній шляхом будівництва та розширення аеропортів, дотримання міжнародних стандартів безпеки та охорони навколишнього середовища,

модернізації аеронавігаційної інфраструктури, оперативних стимулів, таких як податкові стимули для сприяння операціям у слабо використовуваних другорядних аеропортах, та розвитку інших видів транспорту.

Можна сказати, що в ринкових умовах господарювання взаємозв'язок між попитом та пропозицією визначає розподіл ресурсів авіакомпанії за певним маршрутом. Ці відносини піддаються екзогенним потрясінням попиту, таким як війни та терористичні акти, політичні та економічні санкції, зміни візових вимог, виникнення ризиків для здоров'я, стихійних лих, значних змін на світових фінансових ринках чи обмінних курсах, нафтових шоків.

Галузевою особливістю діяльності авіаційних підприємств є наявність системи державного регулювання, регламентування, що відповідає міжнародним стандартам та директивам міжнародної організації цивільної авіації (ІСАО). Також, відповідно до профілю діяльності для авіапідприємств визначальним є членство в Міжнародній асоціації авіаційного транспорту (ІАТА). Сильно впливають на діяльність авіаційних підприємств і регіональні організації. Наприклад, Європейська конференція цивільної авіації (ЕСАС), маючи за мету усунення обмежень у свободі надання послуг на ринку наземного обслуговування авіаперевезень в рамках єдиної транспортної політики, ЄС прийняла Директиву 96/67/ЄС, яка забезпечує нормативно - правову основу регулювання діяльності ринку наземного обслуговування в аеропортах країн ЄС, зокрема регламентує допустиму кількість конкурентів, форми їх допуску на ринок наземного обслуговування авіарейсів, забезпечує захист від дискримінації на конкурентних ринках. Результатом її впровадження в країнах ЄС, а також в цілому на світовому ринку авіаційних перевезень, відбулись суттєві перетворення. Так, отримав широкий розвиток аутсорсинг наземного обслуговування шляхом його передачі для виконання профільними операторами - з'явилися профільні аеропортові оператори в області наземного обслуговування повітряних суден, розвинулись навіть альянси таких операторів, та мережеві оператори наземного обслуговування. Суттєво розвинулась інфраструктура галузі наземного обслуговування, зокрема: підвищилась інтенсивність конкуренції серед

аеропортових операторів. зросли показники якості наземного обслуговування, значно знизилась вартість наземного обслуговування рейсів авіакомпаній при відповідній зміні структури договорів.

Загалом, на рис.1. систематизовані інституційні детермінанти діяльності авіаційних підприємств.

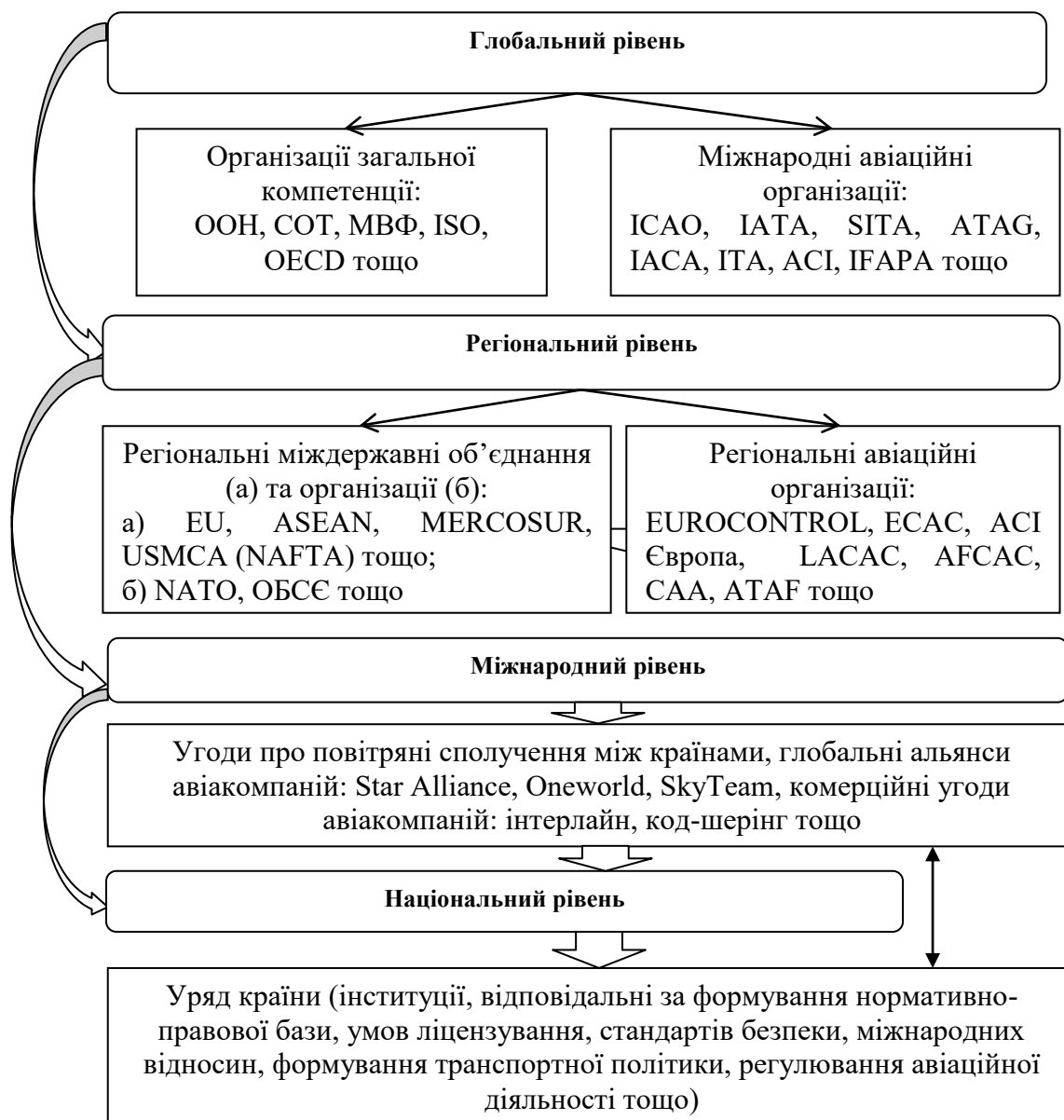


Рис.1.10. Система інституційних детермінантів авіаіндустрії

Система інституційних детермінантів діяльності авіаційних підприємств являє собою сукупність інституцій глобального, міжнародного, регіонального та національного рівнів, які формують, визначають вимоги та стандарти щодо регулювання діяльності підприємств повітряного транспорту.

Так до інституцій глобального рівня, що визначають вимоги до створення та діяльності авіаційних підприємств віднесені організації загальної компетенції та міжнародні авіаційні організації. Організації загальної компетенції: Організація об'єднаних націй (ООН), Світова організація торгівлі (СОТ), Міжнародний валютний фонд (МВФ), Міжнародна організація зі стандартизації (ІСО), Організація економічного співробітництва та розвитку (ОЕСД), що визначають ціннісно-правові та соціально-економічні передумови розвитку.

Міжнародні авіаційні організації: Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО), Міжнародна асоціація повітряного транспорту (ІАТА), Міжнародне суспільство авіаційного електров'язку (SITA), Міжнародна асоціація перевізників (ІАСА), Інститут повітряного транспорту (ІТА), Міжнародна рада аеропортів (АСІ), Міжнародний фонд асоціацій авіапасажирів (ІФАРА), діюча група авіаційного транспорту (АТАГ) визначають міжнародні правові норми, стандарти та процедури щодо здійснення авіаційних перевезень, з загальної позиції світового розвитку. Їх членами є як держави (ІКАО), так і авіакомпанії, аеропорти та інші суб'єкти авіаційного бізнесу.

Регіональні міждержавні об'єднання та регіональні авіаційні організації впливають на створення можливостей та визначають вимоги щодо здійснення авіаційної діяльності спираючись на особливості та пріоритетні задачі розвитку регіону: Європейська організація з безпеки аеронавігації (EUROCONTROL), Європейська конференція цивільної авіації (ЕСАС), Європейська асоціація аеропортів (АСІ Європа), Латиноамериканська комісія цивільної авіації (LACAS), Африканська комісія цивільної авіації (AFCAS), Авіаційна регулююча організація Великої Британії (CAA), Міжнародна асоціація повітряних перевезень (АТАФ) тощо. Міжнародний рівень представлений глобальними альянсами авіакомпаній: «Star Alliance», «Oneworld», «SkyTeam», різновидом комерційних

угод авіакомпаній: інтерлайн, код-шерінг тощо, що уможливають посилення стратегічної позиції авіаційного підприємства. Національний рівень інституційних детермінант стратегічного позиціонування авіаційних підприємств представлений урядовими інституціями країни, відповідальними за формування нормативно-правової бази, умов ліцензування, стандартів безпеки, міжнародних відносин, формування транспортної політики, регулювання авіаційної діяльності тощо.

Тема 3. Міжнародна організація цивільної авіації

План

1. Створення Міжнародної організації цивільної авіації, її цілі та завдання.

2. Розробка проектів нових документів з міжнародного повітряного права.

Розробка, вдосконалення та впровадження стандартів і рекомендацій, які застосовуються у міжнародній цивільній авіації.

3. Цілі авіатранспортної політики та регулювання ICAO

Преамбула Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (Чиказька конвенція) включає «рівність можливостей» як один із принципів розвитку міжнародного повітряного транспорту.

Стаття 44 про цілі ICAO посилається на право кожної держави-члена ICAO на «справедливу можливість експлуатувати міжнародні авіалінії» та на недискримінацію між державами-членами. На момент підписання Чиказької конвенції ці концепції слугували як важливі керівні принципи економічного розвитку міжнародного повітряного транспорту і були інтерпретовані та розроблені через двосторонні угоди про повітряне сполучення (ASA) між державами-членами.

Протягом десятиліть після підписання Чиказької конвенції економічна нормативна база міжнародного повітряного транспорту, створена через ASA, здебільшого визначалася державами, а конкуренція між авіакомпаніями була обмеженою.

Зменшення державами контролю в галузі повітряного транспорту, відомого як «лібералізація» або «дерегулювання», сприяло конкуренції між авіаперевізниками. Посилена конкуренція, у свою чергу, змусила багатьох перевізників розглядати консолідацію як засіб, за допомогою якого можна досягти економії масштабу та обсягу та відповідати на запити споживачів у глобальних мережах. З посиленням конкуренції та консолідації також зростає ризик антиконкурентної поведінки. Крім того, щоб зберегти конкурентоспроможність своїх національних авіакомпаній на лібералізованому ринку, у деяких урядів можуть виникнути спокуси надати підтримку своїм авіакомпаніям за допомогою засобів, які можуть позбавити авіакомпаній інших держав справедливих і рівних можливостей конкурувати. Тому важливо, щоб держави застосовували законодавство про конкуренцію до повітряного транспорту та продовжували обговорення захисних заходів та інших дій для подолання недобросовісної практики.

Цілі авіатранспортної політики та регулювання ІКАО

- зменшити витрати держави на виконання своїх функцій регулювання економіки
- збільшення переваг та вибору споживача;
- покращити повітряне сполучення; і
- створити більш конкурентоспроможні можливості для бізнесу на ринку;
- тим самим сприяючи сталому економічному розвитку та розширенню торгівлі та туризму.

Напрямки політики та регулювання ІКАО: Політика та керівництво. Регулювання конкуренції. Підключення. Захист прав споживачів. Авіаперевезення. Основні послуги. Торгівля авіаційними послугами.

Додаткові інформаційні джерела з теми:

1. Policy Guidance on the Economic Regulation of International Air Transport (Doc 9587)
2. Manual on the Regulation of International Air Transport (Doc 9626)

3. ICAO's Policies on Taxation in the Field of International Air Transport
(Doc 8632)

4. Template Air Services Agreements (TASAs)

5. Competition Laws / Закони про конкуренцію

6. <https://www.icao.int/sustainability/Compendium/Pages/1-1-Competition-Laws-and-Regulations.aspx>

7. ICAO's approach to anticompetitive behaviours
<https://www.icao.int/sustainability/Compendium/Pages/1-2-Anticompetitive-Activities.aspx>

8. Competition Laws by State
<https://www.icao.int/sustainability/Compendium/Pages/1-3-CompetitionRules.aspx>

9. Competition Laws by Region
<https://www.icao.int/sustainability/Compendium/Pages/1-4-Competition-Laws-and-Regulations-by-Region.aspx>

Резолюція Асамблеї ІКАО (А40-9), Додаток А «Економічне регулювання міжнародного повітряного транспорту», розділ III., надала завдання Раді розробити такі інструменти, як форум обміну для посилення співпраці, діалогу та обміну інформацією про чесну конкуренцію між державами з метою сприяння сумісним нормативним підходам до міжнародного повітряного транспорту.

З цією метою вжито наступних заходів:

ІКАО підготувала та регулярно оновлює Збірник ІКАО з питань конкуренції як глобальне сховище політики та практик у сфері конкуренції, що діють на національному та регіональному рівні;

Всесвітні авіатранспортні конференції регулярно обговорювали питання конкуренції в міжнародному повітряному транспорті;

Група з регулювання повітряного транспорту ІКАО (АТРР) обговорила питання конкуренції в контексті своєї роботи над багатосторонніми інструментами для лібералізації міжнародного повітряного транспорту;

Міжнародні зустрічі ICAO з повітряного транспорту також пропонуються як форуми обміну з питань конкуренції для розширення співпраці, діалогу та обміну інформацією:

Питання конкуренції обговорювалися під час конференцій ICAO з переговорів про повітряне сполучення (ICAN);

Симпозиуми ICAO Air Transport також є корисною платформою для вирішення питань економічного розвитку міжнародного повітряного транспорту, включаючи конкуренцію.

Крім того, Резолюція А40-9 Асамблеї, Додаток А, доручила Раді продовжувати моніторинг подій у сфері конкуренції в міжнародному повітряному транспорті.

Крім того, політика та рекомендації ІКАО включають захисні заходи, призначені для забезпечення тривалої та ефективної участі всіх держав, включаючи принцип особливого врахування інтересів і потреб країн, що розвиваються. Вони доступні в документі ICAO Doc 9587 «Політика та інструкції щодо економічного регулювання міжнародного повітряного транспорту» та Doc 9626 «Посібник з економічного регулювання міжнародного повітряного транспорту».

З коротким викладом цих правил і рекомендацій ІКАО можна ознайомитися на сторінці Політика та інструктивні матеріали ІКАО на сторінці конкуренції.
<https://www.icao.int/sustainability/Compendium/Pages/3-4-OtherPractices.aspx>

National and regional measures to address unfair practices \ Національні та регіональні заходи щодо подолання недобросовісної практики

Деякі держави та регіональні організації вжили заходів для подолання недобросовісної практики в міжнародних повітряних перевезеннях.

У Сполучених Штатах Закон про справедливу конкурентну практику міжнародного повітряного транспорту (IATFSPA) 1974 року стосується дискримінаційної та недобросовісної конкурентної практики в міжнародних авіап перевезеннях. Відповідно до Закону, Міністерство транспорту може вживати заходів у відповідь на антиконкурентну, дискримінаційну, грабіжницьку або

невиправдану діяльність іноземного уряду чи іноземних авіакомпаній проти американської авіакомпанії.

У Європейському Союзі Регламент (ЄС) 2019/712 про захист конкуренції на повітряному транспорті про захист конкуренції на повітряному транспорті встановлює правила щодо проведення розслідувань Європейською комісією та щодо вжиття заходів, що стосуються практик, що спотворюють конкуренцію (а саме , дискримінація та субсидії) між авіаперевізниками Союзу та авіаперевізниками третіх країн і заподіяння або загроза заподіяння шкоди авіаперевізникам Союзу.

Тема 4 Політика ІКАО відносно аеропортових зборів та зборів за аеронавігаційне обслуговування План

1. Організаційно-управлінські питання застосування регулювання.
2. Планування у сфері аеропортового та аеронавігаційного обслуговування.
3. Вартісна основа аеропортових зборів.
4. Системи нарахування аеропортових зборів.

Політика ІКАО щодо зборів з користувачів. Основні принципи політики ІКАО у сфері аеропортових та аеронавігаційних зборів викладені в статті 15 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (Дос 7300). Стаття 15 Конвенції встановлює такі три основні принципи:

- однакові умови застосовуються до використання повітряними суднами всіх інших Договірних держав аеропорту та аеронавігаційних засобів у Договірній Державі;
- збори, що стягуються Договірною Державою за використання таких аеропортів або аеронавігаційних засобів, не повинні бути вищими для повітряних суден інших Договірних Держав, ніж ті, що сплачуються її національними повітряними суднами, які виконують аналогічні міжнародні польоти; і
- будь-яка Договірна Держава не стягуватиме зборів виключно за право транзиту через свою територію, в'їзду на її територію чи вильоту з неї будь-якого

повітряного судна Договірної Держави або осіб чи майна, що на ньому знаходяться.

Незважаючи на те, що перші два з цих принципів, здається, не викликали непорозумінь, третій у деяких випадках тлумачився таким чином, що жодні збори не стягуються, коли повітряне судно летить до, з або над державою. Однак це не є метою цього принципу, оскільки всі держави мають повне право відшкодовувати витрати на послуги, які вони надають операторам повітряних суден, за рахунок зборів. Суть цього принципу насправді полягає в тому, що держава не повинна стягувати плату виключно за надання дозволу на політ на її територію, з неї або над її територією.

Вартісна основа аеропортових зборів

1. Як загальний принцип доцільно, щоб у тих випадках, коли аеропорт призначається для міжнародного використання, користувачі зрештою оплачували повністю і справедливо свою частку витрат на забезпечення експлуатації аеропорту. Тому є важливим, щоб аеропорти вели облік для надання відповідної інформації з метою задоволення потреб як аеропортів, так і користувачів і щоб, по можливості, були чітко встановлені види обладнання та обслуговування, що належать до аеропортових зборів. При визначенні та розподілі загальних витрат, що компенсуються за рахунок зборів за обслуговування міжнародних повітряних перевезень, перелік, наведений у додатку 1, може служити довідником з обладнання та обслуговування, які слід брати до уваги. Аеропортам слід вести облік для забезпечення задовільної основи для визначення та розподілу відшкодованих витрат, регулярно публікувати свої фінансові звіти та надавати відповідну фінансову інформацію при консультаціях з користувачами. Крім того, державам рекомендується розглядати там, де це є доцільним, можливість застосування аеропортами стандартів бухгалтерського обліку, прийнятих на міжнародному рівні.

2. При визначенні вартісної основи зборів аеропортів необхідно керуватися такими принципами:

1) Витрати, що розподіляються, є повними витратами на забезпечення діяльності аеропорту та його необхідних допоміжних служб, включаючи відповідні суми на оплату вартості капіталу та суми амортизаційних відрахувань за основними фондами, а також витрати, пов'язані з технічним обслуговуванням, експлуатацією, управлінням та адміністративним забезпеченням. З урахуванням прийнятої форми економічного нагляду, ці витрати можуть покриватися за рахунок неавіаційних доходів.

2) В принципі, з експлуатантів повітряних суден та інших користувачів аеропорту не повинні стягуватися збори за обладнання та служби, які вони не використовують, за винятком тих, що передбачені та введені в експлуатацію відповідно до регіонального аеронавігаційного плану.

3) Слід включати лише витрати на обладнання та обслуговування загального користування у міжнародних повітряних перевезеннях та виключати витрати на обладнання чи приміщення, що орендовані або використовуються на особливих умовах та за які стягується окрема плата.

4) Хоча аеропортам слід вести докладні дані про витрати, щоб сприяти консультаціям, транспарентності та економічному нагляду, за деяких умов з метою встановлення зборів може бути корисно розробляти більш агреговану вартісну основу. Однак агрегування слід здійснювати логічним та транспарентним способом, супроводжуючи у відповідних випадках гарантіями щодо консультацій та угод з користувачами, щоб уникнути дискримінації серед користувачів.

5) Слід розглянути питання щодо розподілу витрат щодо виробничих площ або обладнання, що використовуються державними повноважними органами.

6) Співвідношення витрат, розподілених між різними категоріями користувачів, включаючи державні повітряні судна, має визначатися на справедливій основі таким чином, щоб жодна категорія користувачів не несла витрати, неправильно віднесені на її рахунок, виходячи з раціональних принципів бухгалтерського обліку.

7) Слід окремо встановити витрати, що стосуються забезпечення диспетчерського обслуговування підходу та аеродромного диспетчерського обслуговування.

8) Аеропорти можуть отримувати достатні доходи, що перевищують усі прямі та непрямі експлуатаційні витрати (включаючи загальні адміністративні тощо), і, таким чином, мати розумний прибуток на активи на рівні, що дозволяє забезпечити ефективне фінансування на ринках капіталу з метою інвестування нової або інфраструктури аеропорту, що розвивається, і, де це необхідно, адекватної винагороди власників аеропортових акцій.

9) Платоспроможність користувачів не повинна братися до уваги, доки всі витрати не будуть повністю підраховані та розподілені на об'єктивній основі. На цьому етапі необхідно брати до уваги платіжні можливості відповідних держав та населення з урахуванням того, що будь-яка держава або повноважний орган, що стягують збори, можуть не повністю відшкодувати понесені витрати, виходячи з визнання вигоди, отриманої у місцевому, регіональному чи національному масштабі.

10) Витрати, пов'язані безпосередньо з наглядовими функціями (нагляд за забезпеченням безпеки польотів, авіаційної безпеки та економічний нагляд) щодо аеропортового обслуговування, можуть на розсуд держави включатися до структури витрат аеропорту.

Системи стягування аеропортових зборів

3. Системи стягування зборів у міжнародних аеропортах слід обирати відповідно до таких принципів:

1) Будь-яка система стягнення зборів повинна бути, наскільки це можливо, простою і підходящою для загального застосування в міжнародних аеропортах.

2) Збори не повинні вводитися таким чином, щоб запобігати використанню засобів та служб, необхідних для забезпечення безпеки, таких як світлотехнічні та навігаційні засоби.

3) Збори повинні визначатися на основі раціональних принципів бухгалтерського обліку та можуть відображати, при необхідності, економічні принципи, за умови, що вони не суперечать статті 15 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію та інші принципи цього документу.

4) Збори не повинні мати дискримінаційного характеру як щодо іноземних користувачів, так і користувачів, які мають громадянство держави, в якій знаходиться аеропорт, і здійснюють аналогічні міжнародні перевезення, а також у відносинах між двома або більше іноземними користувачами.

5) З урахуванням прийнятої форми економічного нагляду державам слід у кожному конкретному випадку та відповідно до місцевих або національних умов оцінювати позитивні та негативні наслідки диференціальних зборів, що застосовуються аеропортами. Державам слід забезпечувати, щоб диференціальні збори були прозорими з точки зору їх призначення, встановлення та критеріїв, що використовуються. Без шкоди для модульованих систем стягування зборів витрати, пов'язані з диференціальними зборами, не слід відносити на рахунок тих користувачів, які не мають вигоди. Збори, які пропонуються для залучення або збереження нових авіаповідомлень, слід встановлювати лише на тимчасовій основі.

6) З метою недопущення невиправданого заподіяння шкоди користувачам збільшення зборів слід здійснювати поступово; однак визнається той факт, що за певних обставин може виникнути необхідність недотримання цього підходу.

7) У тих випадках, коли збори стягуються різними структурами в аеропорту, їх слід по можливості консолідувати при виставленні рахунків. Загальний прибуток слід розподілятися серед відповідних структур відповідним чином.

8) При застосуванні всіх методів стягування зборів необхідно дотримуватись максимальної гнучкості, щоб не перешкоджати впровадженню покращеної методики в міру її розробки.

9) Розміри аеропортових зборів, що стягуються з міжнародної авіації загального призначення, включаючи ділову авіацію, повинні визначатися на розумній основі з урахуванням вартості необхідних та використовуваних засобів та цілей сприяння раціональному розвитку міжнародної цивільної авіації в цілому.

Тема 5 Міжнародна асоціація повітряного транспорту

План

1. Місія та задачі Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA).
2. Авіаційна та екологічна політика IATA
3. Роль IATA у забезпеченні комерційної експлуатації авіаліній.
4. Діяльність IATA щодо тарифної політики авіакомпаній.

Місія IATA - представляти, керувати та обслуговувати авіаційну галузь.

Представництво інтересів авіаіндустрії

Ми покращуємо розуміння галузі повітряного транспорту серед осіб, які приймають рішення, та підвищуємо обізнаність про переваги, які приносить авіація для національної та світової економік. Виступаючи за інтереси авіакомпаній по всьому світу, ми оскаржуємо необґрунтовані правила та звинувачення, утримуємо регулятори та уряди для обліку та прагнемо до розумного регулювання.

Провідний авіаіндустрія

Понад 70 років ми розробляємо світові комерційні стандарти, на яких будується галузь повітряного транспорту. Наша мета полягає в тому, щоб допомогти авіакомпаніям, спрощуючи процеси та збільшуючи зручність пасажирів, зменшуючи витрати та підвищуючи ефективність.

Обслуговування авіаіндустрії

Ми допомагаємо авіакомпаніям працювати безпечно, надійно, ефективно та економічно за чітко визначеними правилами. Професійна підтримка надається всім зацікавленим сторонам галузі з широким спектром продуктів та експертних послуг.

З 57 членів-засновників у 1945 році IATA тепер представляє близько 300 авіакомпаній у понад 120 країнах. До складу членів IATA, що перевозять 83% світових повітряних перевезень, входять провідні світові пасажирські та вантажні авіакомпанії. Членство в IATA відкрите для авіакомпаній, що здійснюють регулярні та нерегулярні авіаперевезення, які ведуть реєстрацію IATA Operational Safety Audit (IOSA).

Галузеві пріоритети IATA. Щороку Рада керуючих визначає пріоритетні цілі для IATA. Ці пріоритети узгоджуються з місією IATA та вирішують поточні проблеми галузі, щоб найкращим чином підтримати успіх наших членів. Нижче наведені пріоритети, встановлені правлінням на 2023 рік.

Індустрія цифрової трансформації. Підтримка бездоганної подорожі клієнтів з цифровими ідентифікаціями для пасажирів та партнерів галузі

Розробка майбутніх галузевих фінансових продуктів і послуг, які відповідають зростаючим потребам клієнтів

Задовольняйте очікування мандрівників, підтримуючи рух авіакомпаній до 100% Пропозиції та замовлення

Операції, безпека та безпека. Впровадження IOSA на основі ризиків

Усунення ризиків, пов'язаних з перевезенням небезпечних вантажів

Посилити спроможність авіакомпаній вирішувати ризики кібербезпеки та нові правила щодо операцій повітряних суден

Навколишнє середовище, стійкість та соціальна відповідальність.

Розробити дорожню карту та інструменти для відстеження нульових викидів вуглецю до 2050 року. Сприяння переходу на стале авіаційне паливо (SAF) для авіакомпаній-членів. Незважаючи на безпрецедентну галузеву кризу, викликану COVID-19, IATA та її члени прагнуть досягти амбітної мети, зробити чистий нуль до 2050 року. Наші зусилля тут не припиняються. Ми також докладаємо всіх зусиль для боротьби з торгівлею дикими тваринами, зменшення шуму та відповідального поводження з відходами. Для того, щоб це сталося, IATA пропонує інструменти та програми, щоб допомогти галузі поліпшити свою стійкість, а також ділитися кращою практикою.

Тема 6. Державне регулювання діяльності в галузі авіації та використання повітряного простору України

План

1. Предмет, суб'єкти та об'єкти державне регулювання у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України.

2. Напрямки державного регулювання діяльності в галузі цивільної авіації.

3. Напрямки державного регулювання використання повітряного простору України.

Повітряний кодекс України

Дія цього Кодексу поширюється на фізичних та юридичних осіб незалежно від форми власності та відомчої підпорядкованості, які провадять діяльність у галузі авіації та використання повітряного простору України, а саме:

1) в Україні - на юридичних та фізичних осіб в частині, що їх стосується, крім суб'єктів державної авіації, на яких поширюється дія статей 4, 7-9, 23-33, 38, 45, 46, частини першої статті 57, частини другої статті 63, 65, 69, статей 110-116 і частини другої статті 119;

2) за межами України - на авіаційний персонал під час виконання ним службових обов'язків та цивільні повітряні судна України, їх експлуатацію і технічне обслуговування.

2. У разі якщо міжнародним договором України, згода на обов'язковість якого надана Верховною Радою України, встановлено інші правила, ніж передбачені Повітряним кодексом України та іншими актами законодавства України, застосовуються правила міжнародного договору України.

2. Напрямки державного регулювання використання повітряного простору України

Стаття 23. Організація використання повітряного простору України та відповідальність за порушення порядку його використання

1. Організація використання повітряного простору України - комплекс заходів, який вживається для забезпечення безпечного, економічного та

регулярного повітряного руху, а також будь-якої іншої діяльності, пов'язаної з використанням повітряного простору України. Положення про використання повітряного простору України затверджується Кабінетом Міністрів України.

2. Організація використання повітряного простору України передбачає:

- 1) визначення структури та класифікації повітряного простору України;
- 2) планування та координацію діяльності з використання повітряного простору України відповідно до державних пріоритетів;
- 3) забезпечення дозвільного порядку використання повітряного простору України та/або забезпечення інформацією щодо використання повітряного простору України;
- 4) організацію повітряного руху, що включає:
 - а) обслуговування повітряного руху;
 - б) управління використанням повітряного простору України;
 - в) організацію потоків повітряного руху;
- 5) забезпечення контролю за дотриманням порядку та правил використання повітряного простору України у певних районах;
- 6) обслуговування аеронавігаційною інформацією;
- 7) аварійне сповіщення;
- 8) метеорологічне обслуговування;
- 9) забезпечення зв'язку, навігації, спостереження.

3. Порухенням порядку використання повітряного простору України вважаються дії або бездіяльність юридичних чи фізичних осіб, що призвели до порушення вимог законодавчих та інших нормативно-правових актів, які регулюють порядок використання повітряного простору України.

4. Перелік порушень порядку використання повітряного простору України визначається Положенням про використання повітряного простору України.

Стаття 24. Державні пріоритети у використанні повітряного простору України

1. Повітряний простір України є єдиним, без розподілу за відомчою належністю, та доступним усім користувачам повітряного простору України з

рівними правами щодо його використання.

2. У разі виникнення необхідності використання повітряного простору України одночасно двома або більше користувачами першочергове право на його використання надається користувачам згідно з державними пріоритетами у такій послідовності:

1) відбиття повітряного нападу на територію України або запобігання та припинення порушень державного кордону і суверенних прав України в її виключній (морській) економічній зоні;

2) припинення протиправних дій повітряного судна, яке може використовуватися для вчинення терористичних актів у повітряному просторі України;

3) польоти повітряних суден для проведення всіх видів рятувальних робіт, спрямованих на збереження життя та здоров'я людей;

4) надання допомоги у разі виникнення надзвичайних ситуацій техногенного та природного характеру;

5) запобігання та припинення порушень порядку і правил використання повітряного простору України;

6) польоти повітряних суден, що виконуються з метою перевезення вищих посадових осіб України та інших держав;

7) польоти повітряних суден, які виконують спеціальні завдання в інтересах державної безпеки;

8) польоти, що виконуються відповідно до міжнародних договорів України;

9) виконання регулярних повітряних перевезень пасажирів, вантажів та пошти;

10) виконання нерегулярних повітряних перевезень пасажирів, вантажів та пошти;

11) провадження спеціальної діяльності, пов'язаної із здійсненням активного впливу на атмосферні процеси (боротьба з градом тощо);

12) виконання випробувальних польотів повітряних суден;

13) виконання польотів державних повітряних суден за планами навчально-бойової підготовки;

14) виконання польотів в інтересах національної економіки, проведення авіаційних робіт цивільними повітряними суднами;

15) навчальні і тренувальні польоти цивільної авіації;

16) навчальні стрільби та пуски ракет;

17) проведення вибухових робіт;

18) запуск метеорологічних радіозондів;

19) провадження іншої діяльності, пов'язаної з використанням повітряного простору України.

Стаття 25. Структура повітряного простору України

1. Структура повітряного простору України розробляється та затверджується уповноваженим органом з питань цивільної авіації за погодженням з Генеральним штабом Збройних Сил України, а в разі потреби - із заінтересованими державними органами, підприємствами, установами, організаціями відповідно до стандартів і рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації, документів Євроконтролю та вимог авіаційних правил України.

2. Зміни до структури повітряного простору України вносяться на підставі пропозицій заінтересованих державних органів, підприємств, установ, організацій. Усі зміни затверджуються уповноваженим органом з питань цивільної авіації за погодженням з Генеральним штабом Збройних Сил України, а в разі потреби - з відповідними державними органами, підприємствами, установами, організаціями та публікуються в документах аеронавігаційної інформації.

Стаття 26. Класифікація повітряного простору України

1. Повітряний простір України, доступний для виконання польотів загального повітряного руху, поділяється на:

1) контрольований повітряний простір України обслуговування повітряного руху, в межах якого можуть надаватися в установленому порядку всі

види обслуговування повітряного руху (диспетчерське, польотно-інформаційне, аварійне);

2) повітряний простір України поза межами контрольованого повітряного простору обслуговування повітряного руху, де в установленому порядку забезпечуються польотно-інформаційне та аварійне обслуговування.

2. Класифікація повітряного простору України обслуговування повітряного руху визначається уповноваженим органом з питань цивільної авіації виходячи з потреб користувачів повітряного простору України, необхідності забезпечення безпеки польотів, їх економічної ефективності та публікується в документах аеронавігаційної інформації.

Стаття 27. Використання міжнародного повітряного простору

1. Використання повітряного простору над відкритим морем, де відповідальність за обслуговування повітряного руху міжнародними договорами України покладена на Україну, здійснюється відповідно до норм міжнародного права.

Стаття 28. Об'єднана цивільно-військова система організації повітряного руху

1. Об'єднана цивільно-військова система організації повітряного руху забезпечує виконання завдань щодо організації використання повітряного простору України, безпечного і регулярного повітряного руху в повітряному просторі України та в повітряному просторі над відкритим морем, де відповідальність за обслуговування повітряного руху міжнародними договорами України покладена на Україну.

2. Структура, завдання та порядок функціонування об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху визначаються Кабінетом Міністрів України.

Стаття 29. Дозвільний порядок використання повітряного простору України

1. Використання повітряного простору України здійснюється на підставі дозволів, що надаються органами об'єднаної цивільно-військової системи

організації повітряного руху відповідно до порядку, визначеного Положенням про використання повітряного простору України, крім випадків, передбачених пунктами 1-5 частини другої статті 24 цього Кодексу.

2. У разі виконання польотів цивільних повітряних суден та літальних апаратів поза межами контрольованого повітряного простору України заявка на використання повітряного простору України не подається, за винятком випадків, зазначених у Положенні про використання повітряного простору України.

Тема 7 Лібералізація та дерегулювання ринку авіаперевезень

План

1. Двосторонні та багатосторонні угоди про повітряне сполучення.
2. Деретулювання ринків авіаперевезень в різних країнах та регіонах світу. Відкрите небо в Європі. Глобальні альянси авіаліній.
3. Угоди про спільний авіаційний простір. Лібералізація повітряного простору України.

Переваги, недоліки, можливості та виклики лібералізації та дерегулювання ринку авіаперевезень.

Основним ядром режиму регулювання міжнародного повітряного сполучення залишаються двосторонні угоди між урядами країн. Проте такий режим співіснує з режимом «відкритого неба».

У 1978 році був підписаний закон США про дерегулювання авіаринку. Крім того, між 1977 та 1985 роками адміністрація США також переуклала більшість двосторонніх угод, які вони мали з іншими країнами.

Першою справжньою двосторонньою угодою про відкритий ринок була двостороння угода США та Нідерландів, підписана в 1978 році, яка задала тенденцію для наступних двосторонніх угод США.

У Європі дерегулювання повітряного транспорту відбувалося у три етапи, відомі як перший (1987), другий (1990) і третій (1993) пакети дерегуляції.

Однак лише з 1997 року існує режим повного відкритого неба для повітряного сполучення в межах Європейського Союзу.

Тенденція до лібералізації продовжується, оскільки все більше двосторонніх угод про повітряне сполучення переукладаються на рівні ЄС. Більше 10 років тому – у 2008 році був старт першого етапу Угоди про відкрите небо між ЄС та США, що надала перевізникам, зареєстрованим в ЄС або США, право здійснювати авіап перевезення між будь-якими пунктами в ЄС та США.



Тип угоди	Немає обмежень на провізні ємності та частоту?	Свобода у встановленні тарифів?	Розширені права перевезень (5-та свобода повітря на зовнішні рейси)	Чи дозволені іноземне володіння та контроль?	Чи здійснюється «каботаж»
Традиційна двостороння угода	Ні	Ні	Ні	Ні	Ні
Угода «відкрите небо»	Так	Так	Так	Ні	Ні
Угода «Відкритий авіаційний простір»	Так	Так	Так	Так	Так

авіаперевізниками обох сторін;

- дозволено самостійне наземне обслуговування в аеропортах.

Угода про «відкрите небо» базується на засадах справедливої конкуренції та вільного встановлення тарифів, залежно від комерційної ситуації на ринку з мінімальним втручанням з боку регулятора.

Угода була в Україні ратифікована Верховною Радою була 4 листопада 2015 року), а почала діяти з 16 січня 2016 року.

УГОДА МІЖ УКРАЇНОЮ ТА ЄВРОПЕЙСЬКИМ СОЮЗОМ І ЙОГО ДЕРЖАВАМИ-ЧЛЕНАМИ ПРО СПІЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ ПРОСТІР

Стаття 1. Метою цієї Угоди є поступове формування спільного авіаційного простору між Україною та Європейським Союзом і його державами-членами, який ґрунтується, зокрема, на ідентичних правилах у сфері безпеки польотів, авіаційної безпеки, організації повітряного руху, захисту навколишнього середовища, захисту прав споживачів, систем комп'ютерного бронювання, а також стосовно соціальних аспектів.

Стаття 5. Сторони співробітничать усіма можливими способами з метою забезпечення поступового інкорпорування в законодавство України вимог та стандартів актів законодавства Європейського Союзу, зазначених у Додатку I до цієї Угоди, а також імплементація Україною цих положень...

Стаття 12. Співробітництво у виробничій сфері.

Сторони мають на меті сприяння співробітництву у виробничій сфері, зокрема шляхом:

(i) розвитку ділових зв'язків між виробниками авіаційної техніки обох Сторін;

(ii) просування та розвитку спільних проєктів, що сприятимуть стабільному розвитку сектору повітряного транспорту, включаючи його інфраструктуру;

(iii) технічного співробітництва для дотримання стандартів Європейського Союзу;

(iv) розширення можливостей для виробників та розробників авіаційної техніки; та (v) стимулювання інвестицій у рамках цієї Угоди

ДОДАТОК II. ДОГОВІРНІ ЛІНІЇ ТА ВСТАНОВЛЕНІ МАРШРУТИ

1. Кожна Сторона надає авіаперевізникам іншої Сторони права на надання послуг повітряного перевезення на зазначених нижче маршрутах:

(а) для авіаперевізників Європейського Союзу: будь-який пункт в Європейському Союзі – проміжні пункти на територіях партнерів Європейської політики сусідства, країн Угоди ЕСАА або країн, перелічених у Додатку V, – будь-який пункт в Україні – пункти за межами;

(б) для авіаперевізників України: будь-який пункт в Україні – проміжні пункти на територіях партнерів Європейської політики сусідства, країн Угоди ЕСАА або країн, перелічених у Додатку V, – будь-який пункт в Європейському Союзі.

(с) авіаперевізникам Європейського Союзу також дозволяється здійснювати авіаперевезення між пунктами в Україні, незалежно від того, чи починаються, чи закінчуються ці перевезення в межах ЄС.

Під терміном «Партнери Європейської політики сусідства» розуміються Азербайджан, Алжир, Білорусь, Вірменія, Грузія, Єгипет, Ізраїль, Йорданія, Ліван, Лівія, Марокко, Республіка Молдова, окуповані Палестинські території, Сирія та Туніс, не включаючи Україну.

«країни ЕСАА» є країнами, які є учасницями Багатосторонньої угоди про створення Європейського спільного авіаційного простору та якими в дату підписання Угоди були: Республіка Албанія, Боснія і Герцеговина, Республіка Ісландія, держави-члени Європейського Союзу, колишня Югославська Республіка Македонія, Королівство Норвегії, Республіка Сербія і Косово за резолюцією Ради Безпеки ООН 1244, Республіка Хорватія, та Республіка Чорногорія.

ДОДАТОК III. ПЕРЕХІДНІ ДОМОВЛЕНОСТІ

Розділ I. Перехідні періоди

1. Перехід України до ефективного впровадження всіх положень і умов, що впливають із цієї Угоди, здійснюється через два перехідні періоди.

2. Такий перехід підлягає оцінюванню та стандартизаційним перевіркам, які

проводяться Європейською Комісією та EASA відповідно, а також рішенню Спільного комітету, як це передбачено у статті 33 (Перехідні домовленості) цієї Угоди.

ДОДАТОК III. ПЕРЕХІДНІ ДОМОВЛЕНОСТІ

Розділ 2. Умови, що застосовуються протягом першого перехідного періоду

1. Протягом першого перехідного періоду:

a) Авіаперевізники Європейського Союзу та авіаперевізники, які отримали ліцензію України, мають право користуватися необмеженими комерційними правами між будь-яким пунктом в Європейському Союзі і будь-яким пунктом в Україні,

b) Залежно від результатів оцінювання щодо імплементації Україною відповідних вимог і стандартів Європейського Союзу та подальшої інформації Спільного комітету Україна залучається як спостерігач до роботи Комітету, створеного відповідно до положень Регламенту (ЕЕС) № 95/93 про спільні правила виділення слотів в аеропортах Співтовариства; та

c) положення статті 22 (Комерційні можливості), підпункту 5(c) (Наземне обслуговування авіаперевізників інших сторін) не застосовуються.

2. Умови для переходу до другого перехідного періоду передбачають для України таке:

a) інкорпорування в національне законодавство та імплементація застосовних вимог та стандартів: (24)

b) застосування правил ліцензування авіаперевізників, переважно еквівалентних тим, що зазначені в Главі II Регламенту (ЕС) № 1008/2008 Європейського Парламенту та Ради від 24 вересня 2008 року про спільні правила здійснення авіаперевезень в Європейському Союзі;

c) щодо авіаційної безпеки – впровадження Частини II Документа 30 ЄКЦА в його останній застосовній редакції.

Тема 8. Розвиток авіаційної інфраструктури: підходи та моделі (світовий досвід)

План

1. Альтернативні форми та моделі володіння та експлуатації аеропортів. Державне (комунальне) володіння з залученням приватного сектора.
2. Приватне володіння або управління. Корпоратизація аеропортів.
3. Моделі Державно-приватного партнерства.
4. Переваги, недоліки та ризики альтернативних форм та методів.

Метою розробки програми управління інфраструктурою (ІКАО) є посилення та сприяння сталому розвитку авіаційної інфраструктури для забезпечення та експлуатації аеропортів та аеронавігаційного обслуговування.

Програма пропонує рішення для:

- покращити організаційні та управлінські можливості провайдерів;
- зменшення фінансового навантаження на Уряди країн;
- захист інтересів користувачів;
- дозволити ранні переваги нових технологій; і
- полегшити доступ до фінансування для потреб довгострокових інвестицій.

ІКАО розробила різні політики та рекомендації щодо зборів з користувачів, щоб відшкодувати витрати на надання аеропортів, аеронавігаційних засобів і послуг з користувачів. У цих політиках та вказівках також розглядаються питання, які стосуються того, як створити стимули для постачальників і користувачів для досягнення угод про співпрацю та фінансування модернізації авіаційної системи з одночасним досягненням оптимального ефекту від комерціалізації або приватизації авіаційної інфраструктури.

Управління інфраструктурою

<https://www.icao.int/sustainability/Pages/eap-infrastructure-management.aspx>

У співпраці з Міжнародною радою аеропортів (ACI) ICAO розробила "Стан економіки аеропорту", в якому представлено аналіз:

1. доходи та витрати в галузі аеропорту;

2. прибуток аеропорту;
3. аеронавігаційні та неавіаційні заряди;
4. одинарний/подвійний/гібридний-тілл; і
5. державно-приватне партнерство (ДПП).

Державно-приватне партнерство (ДПП) – це партнерство між державним сектором і приватним сектором з метою надання проекту або послуг, які традиційно надаються державним сектором. Перевага ДПП полягає в тому, що управлінські навички та фінансова кмітливість приватного бізнесу можуть створити краще співвідношення ціни та якості для платників податків за умови використання належних домовленостей про співпрацю між державним і приватним секторами.

ДПП може підвищити якість, ефективність та конкурентоспроможність державних послуг. Це може доповнити обмежені можливості державного сектору та залучити додаткове фінансування в умовах бюджетних обмежень. Найкраще використання операційної ефективності приватного сектора може підвищити якість для населення та можливість прискорити розвиток інфраструктури.

Розглядаючи питання комерціалізації або приватизації аеропортів і постачальників аеронавігаційних послуг (ANSP), держави повинні пам'ятати, що вони несуть остаточну відповідальність за безпеку, безпеку та економічний нагляд за цими установами (Doc 9082 – Політика ІКАО щодо зборів за аеропорти та аеронавігацію Послуги - розділ I, параграф 6).

PPP - цифри та аналіз економіки аеропорту:

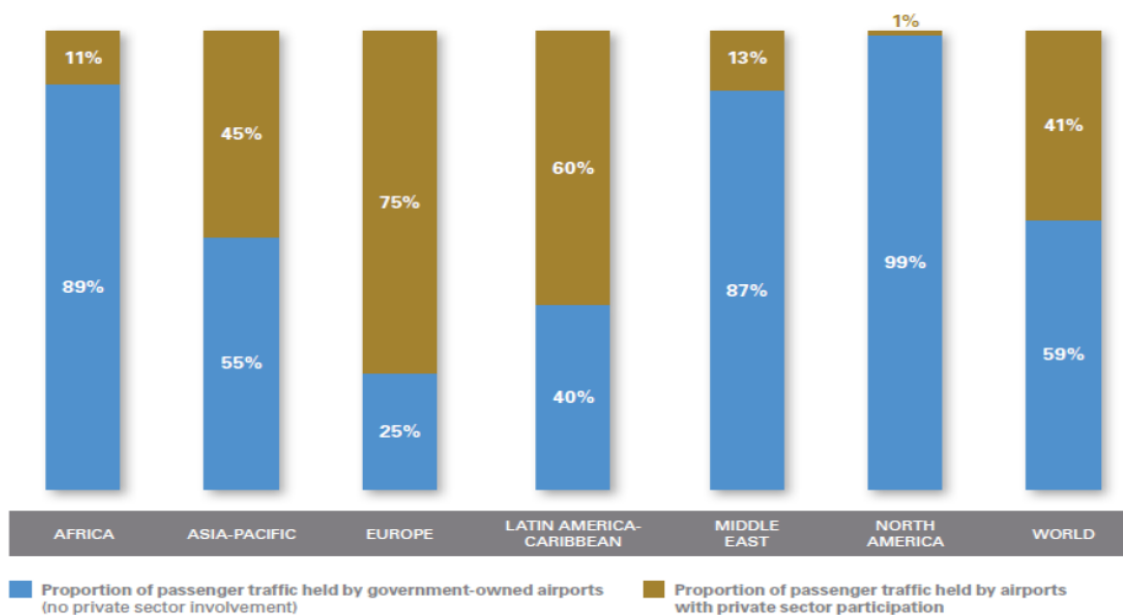
Наведені нижче економічні показники та аналізи аеропорту взято з огляду міжнародної політики Ради аеропортів, опублікованого у квітні 2017 року. Більш вичерпні та детальні економічні показники та аналізи аеропорту доступні у звіті ACI Airport Economics та в політичному описі.

Наступний графік підсумовує відсоток аеропортів у різних регіонах світу за різними моделями власності. Як видно, за кількістю аеропортів переважно державна власність. Державні оператори або аеропорти, якими керують виключно державні органи, продовжують становити лівову частку аеропортів по всьому

світу, незважаючи на зростання інтересу до фінансування та управління аеропортами приватним сектором. За оцінками, більшість (86%) з 4300 аеропортів із регулярним рухом є державними, оскільки вони належать уряду чи державній установі. Хоча аеропорти з участю приватного сектора становлять приблизно 14% аеропортів у всьому світі, ці аеропорти обслуговують понад 40% світового трафіку.

Але якщо розглянути розподіл пасажиропотоку, як показано на наступному графіку, зростаюча участь приватних осіб стає очевидним. 41% світового трафіку аеропортів обслуговується аеропортами, якими керують та/або фінансуються приватні зацікавлені сторони. Приватні інвестиції, по суті, орієнтовані на прибуток, з акцентом на хорошу якість обслуговування пасажирів. Обидва ці фактори змушують приватних інвесторів виходити на ринки з більшим трафіком.

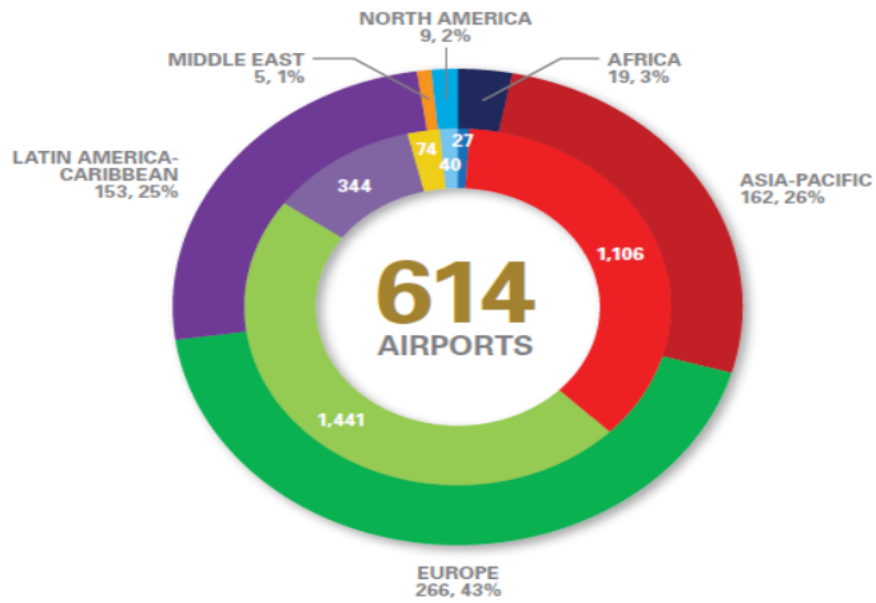
DISTRIBUTION OF PASSENGER TRAFFIC BY OWNERSHIP STRUCTURE AND REGION (2016)



Source: ACI Inventory of privatized airports, 2016; and ACI World Airport Traffic Database, 2016, adapted from OAG scheduled seats, 2016

На малюнку нижче показано, що з 614 аеропортів згідно з інвентаризацією приватизованих аеропортів АСІ найбільша кількість (266) існує в Європі, за нею йде Азіатсько-Тихоокеанський регіон (162). Цифра також показує відповідний пасажиропотік у мільйонах.

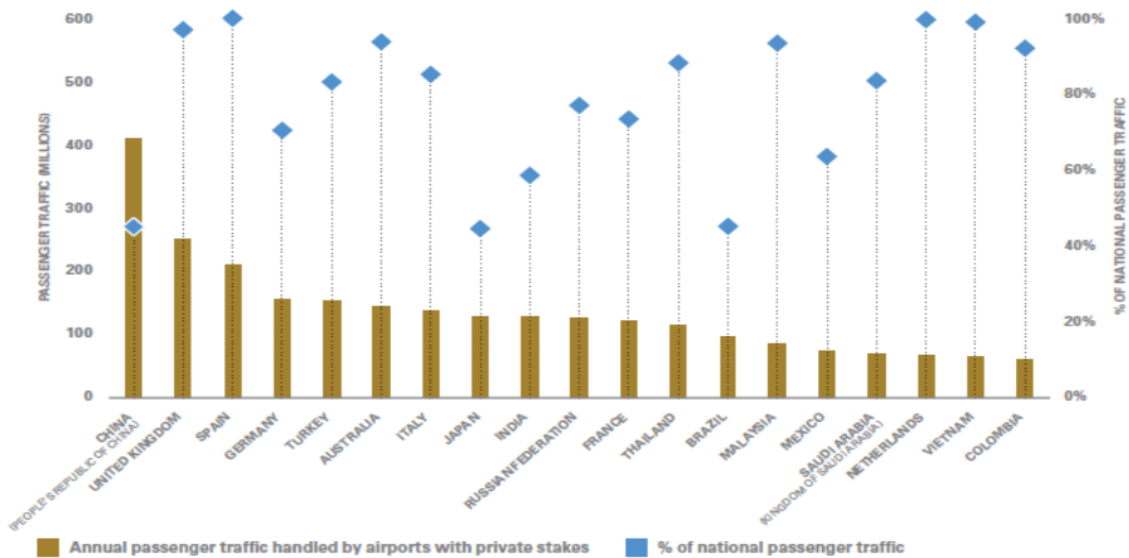
**DISTRIBUTION OF PRIVATIZED AIRPORTS BY REGION (OUTSIDE)
AND CORRESPONDING PASSENGER TRAFFIC IN MILLIONS (INSIDE) (2016)**



Source: ACI Inventory of privatized airports, 2016

Нарешті, на графіку нижче зображено країни, які зараз, тобто у 2016 році, є найбільш завантаженими ринками пасажиропотоку з інвестиціями приватного сектора. Він показує відносні пропорції пасажиропотоку, які обслуговують аеропорти, які мають інвестиції приватного сектора, порівняно із загальним перевезенням на національному рівні.

**WORLD'S BUSIEST PASSENGER TRAFFIC MARKETS
WITH PRIVATE SECTOR INVESTMENT (2016)**



Source: ACI Inventory of privatized airports, 2016

Приклади з питань комерціалізації, приватизації та економічного нагляду за аеропортами та постачальниками аеронавігаційних послуг (ANSP)

Дослідження з питань комерціалізації, приватизації та економічного нагляду за аеропортами та постачальниками аеронавігаційного обслуговування описують комерціалізацію/приватизацію аеропортів та постачальників аеронавігаційних послуг (ANSP) та пояснюють механізми економічного нагляду для 26 держав або регіональних організацій.

Тематичні дослідження структуровані навколо п'яти компонентів: попередня інформація, комерціалізація/приватизація аеропорту, комерціалізація/приватизація ANSP, регулювання аеропорту та регулювання ANSP. Ці дослідження були підготовлені Секретаріатом ІКАО на основі наявних матеріалів (таких як веб-сайти, звіти, дослідження та авіаційна преса) і не є оцінкою або висловленням точки зору ІКАО.

Тема 9. Транспортна стратегія України на період до 2030 року

План

1. Особливості транспортної системи України. Використання транспортного потенціалу України
2. Основні положення Транспортної стратегії України на період до 2030 року.
3. Пріоритети розвитку авіатранспорту, визначені Стратегією, зокрема у контексті впровадження євроінтеграційного курсу.

Перш ніж розглядати положення авіаційної транспортної стратегії України, проведемо систематизацію основних проблем розвитку аеропортів України. До них можна віднести наступні: відсутність комплексного законодавчого пакету щодо діяльності аеропортів; суттєва зношеність усіх елементів авіаційної транспортної інфраструктури більшості аеропортів України; незабезпеченість усіх аеропортів України сучасним аеронавігаційним обладнанням; наслідки війни росії проти України, що зокрема полягають у руйнуванні бігітєох аеропортів; недостатність фінансових ресурсів для якісної

модернізації аеропортів; низький рівень доступності елементів аеропортової інфраструктури для осіб з обмеженими можливостями та інвалідів; несистемне інкорпорування законодавчих положень ЄС у законодавство України тощо.

На рис.1 представлено основні довоєнні характеристики авіатранспортного ринку України.



Рис. 1 – 2 Авіаційний ринок України

Метою авіаційної стратегії України є: розвиток авіаційної галузі як складової частини національної транспортної системи України; інтеграція до світової транспортної мережі внутрішній європейський ринок та спільний авіаційний простір; створення сучасної транспортної інфраструктури; реалізація авіаційного транспортного потенціалу України; підвищення доступності перевезень для широких верств населення; вільна конкуренція та лібералізація ринку авіаперевезень.

Результатами реалізації транспортної стратегії України мають бути наступні: правові норми ЄС, наведені в Угоді про Спільний авіаційний простір України між Україною та ЄС, повністю інкорпоровані у законодавство України, лібералізовані авіаційні сполучення з країнами світу, прийняте законодавство та створені умови для концесійного управління об'єктами авіаційної транспортної інфраструктури; висока мобільність населення України на рівні середніх показників країн ЄС, аеропортову інфраструктуру України приведено у відповідність із сучасними міжнародними вимогами і забезпечено прийняття ними повітряних суден типу Боїнг 737- 800/900 та Ейрбас А320/321, перерозподілено вантажні авіаційні транспортні потоки від зарубіжних аеропортів до аеропортів України в тому числі в рамках проекту Новий шовковий шлях.

Тема 10. Фінансово-економічні аспекти реалізації авіаційної політики

План

1. Фінансуванні у розвиток авіаційної інфраструктури.
2. Залучення приватних інвестицій.
3. Державно-приватне партнерство.

Метою розробки програми управління інфраструктурою (ІКАО) є посилення та сприяння сталому розвитку авіаційної інфраструктури для забезпечення та експлуатації аеропортів та аеронавігаційного обслуговування. Програма пропонує рішення для: покращити організаційні та управлінські можливості провайдерів; зменшення фінансового навантаження на Уряди країн; захист інтересів користувачів; дозволити ранні переваги нових технологій; і полегшити доступ до фінансування для потреб довгострокових інвестицій.

ІКАО розробила різні політики та рекомендації щодо зборів з користувачів, щоб відшкодувати витрати на надання аеропортів, аеронавігаційних засобів і послуг з користувачів. У цих політиках та вказівках також розглядаються питання, які стосуються того, як створити стимули для постачальників і користувачів для досягнення угод про співпрацю та фінансування модернізації авіаційної системи з одночасним досягненням оптимального ефекту від комерціалізації або приватизації авіаційної інфраструктури.

Управління інфраструктурою: <https://www.icao.int/sustainability/Pages/eap-infrastructure-management.aspx>

У співпраці з Міжнародною радою аеропортів (ACI) ІКАО розробила "Стан економіки аеропорту", в якому представлено аналіз зп категоріями: доходи та витрати в галузі аеропорту; прибуток аеропорту; аеронавігаційні та неавіаційні заряди; одинарний/подвійний/гібридний-тілл; державно-приватне партнерство (ДПП).

Державно-приватне партнерство (ДПП) – це партнерство між державним сектором і приватним сектором з метою надання проекту або послуг, які традиційно надаються державним сектором. Перевага ДПП полягає в тому, що управлінські навички та фінансова кмітливість приватного бізнесу можуть створити краще співвідношення ціни та якості для платників податків за умови використання належних домовленостей про співпрацю між державним і приватним секторами.

ДПП може підвищити якість, ефективність та конкурентоспроможність державних послуг. Це може доповнити обмежені можливості державного сектору та залучити додаткове фінансування в умовах бюджетних обмежень. Найкраще використання операційної ефективності приватного сектора може підвищити якість для населення та можливість прискорити розвиток інфраструктури.

Розглядаючи питання комерціалізації або приватизації аеропортів і постачальників аеронавігаційних послуг (ANSP), держави повинні пам'ятати, що вони несуть остаточну відповідальність за безпеку, безпеку та економічний нагляд за цими установами (Дос 9082 – Політика ІКАО щодо зборів за аеропорти

та аеронавігацію Послуги - розділ I, параграф 6). Наведені нижче економічні показники та аналізи аеропорту взято з огляду міжнародної політики Ради аеропортів, опублікованого у квітні 2019 року. Більш вичерпні та детальні економічні показники та аналізи аеропорту доступні у звіті ACI Airport Economics та в політичному описі. Аналіз показав, що відсоток аеропортів у різних регіонах світу за різними моделями власності. За кількістю аеропортів переважно державна власність. Державні оператори або аеропорти, якими керують виключно державні органи, продовжують становити левову частку аеропортів по всьому світу, незважаючи на зростання інтересу до фінансування та управління аеропортами приватним сектором. За оцінками, більшість (86%) з 4300 аеропортів із регулярним рухом є державними, оскільки вони є у державній власності. Хоча аеропорти з участю приватного сектора становлять приблизно 14% аеропортів у всьому світі, ці аеропорти обслуговують понад 40% світового трафіку.

Література

1. James Patrick Baldwin, J.D. The Evolution of the Airline Industry: Regulation, Events and Influencing Factors. Kindle Direct Publishing. JPB Publications. 12 Bellevue Ave. Cambridge, MD 21613. 201р.
2. Економіка цивільної авіації України: [монографія] / Ю. Ф. Кулаєв, С. М. Подреза. - 2-ге вид., переробл. та допов. - К. : Фенікс, 2011. - 680 с.
3. Колосок В. М. Економіка транспортних підприємств [Текст]: навч. посіб. / В. М. Колосок, Я. О. Ходова; за заг. ред. В. М. Колосок. – Маріуполь: ПДТУ, 2017. – 187 с.
4. Жаворонкова Г.В., Садловська І.П., Шкода Т.Н., Жаворонков В.О. Стратегічне управління авіатранспортними підприємствами. / За ред. д.е.н. Г.В. Жаворонкової. К.: Кондор-Видавництво, 2012. 676 с.
5. Кузьменко Л. Г. Регулювання діяльності аеропортів: світовий досвід. Актуальні проблеми міжнародних відносин. Випуск 121 (частина II). 2014. С.209-226.
6. Овсак О.П., Ліскович Н.Ю. 2019. Макроекономічні аспекти впливу розвитку повітряного транспорту на економіку України. «Причорноморські економічні студії». – ПУ «Причорноморський науково-дослідний інститут економіки та інновацій». – Випуск (48). – 2019.– С.133-141.
7. Овсак О.П., Ліскович Н.Ю., Назаренко О.П. 2020. Україна на шляху лібералізації авіаційного простору. Інфраструктура ринку – [електронне наукове фахове ви-дання]. – 2020. – №40. – С.3-13. – Режим доступу: <https://doi.org/10.32843/infrastructure40-1>.
8. Овсак О.П., Ліскович Н.Ю., 2021 Ефективність стратегічного позиціонування авіаційних підприємств України. Проблеми системного підходу в економіці: Зб. наук. пр. – К.: НАУ, 2020. – Вип.4(78). С.113-121.
9. Руководство по экономике аэропортов: Монреаль: Международная организация гражданской авиации, 2013. – 174 с.

10. Овсак О.П., Садловська І.П. Trends in the development of the air transportation market of Ukraine and influencing factors Економіка, фінанси, право. №11. 2021. С.30-36.
11. DOI: <https://doi.org/10.37634/efp.2021.11.6>
12. Овсак О.П., Садловська І.П. Організаційні та правові аспекти Угоди між Україною, Європейським Союзом та його державами – членами «Про спільний авіаційний простір» . «Причорноморські економічні студії». – ПУ «Причорноморський науково-дослідний інститут економіки та інновацій». Випуск (74). – 2022.– С. 65-70
13. Ovsak O.P. Development and condition of air transport in the transport sector of Ukraine. Economics, management and administration in the coordinates of sustainable development: Scientific monograph. Riga, Latvia: Baltija Publishing, 2021. 716 p. ISBN: 978-9934-26-157-2. Chapter 2. Development and condition of air transport in the transport sector of Ukraine. P20-54. DOI: <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-157-2-2>
14. 8) Овсак О.П. Air transportation between Ukraine and EU countries: from progressive liberalization to deregulation. Сучасні проблеми менеджменту. Матеріали XVII міжнародної науково-практичної конференції. 29 жовтня 2021, м. Київ. С.30-32.
15. Паливода О. М. Кириленко О.М., Овсак О.П., Садловська І.П. та інші. Інтегрування України до Єдиного Європейського Авіаційного Простору. Проблеми та пріоритети економічної інтеграції транспортних систем України та ЄС: колективна монографія/під заг. редакцією д.е.н., проф. Паливоди О. М.. К.: Кондор, 2023. 250 с. Розділ - Інтегрування України до Єдиного Європейського Авіаційного Простору
16. 10. Wu C.Y., Heiets I., Shvindina H. 2020. Business Model Management of Low-Cost: in a Search for Impact-Factors of Performance (Case of AirAsia Group Airlines). Marketing and Management of Innovations. 2020, 2, p.354-367.

Інформаційні ресурси в Інтернеті

1. Policy Guidance on the Economic Regulation of International Air Transport (Doc 9587)
2. Manual on the Regulation of International Air Transport (Doc 9626)
3. ICAO's Policies on Taxation in the Field of International Air Transport (Doc 8632)
4. Template Air Services Agreements (TASAs)
5. Competition Laws / Закони про конкуренцію
6. <https://www.icao.int/sustainability/Compendium/Pages/1-1-Competition-Laws-and-Regulations.aspx>
7. ICAO's approach to anticompetitive behaviours <https://www.icao.int/sustainability/Compendium/Pages/1-2-Anticompetitive-Activities.aspx>
8. Competition Laws by State <https://www.icao.int/sustainability/Compendium/Pages/1-3-CompetitionRules.aspx>
9. Competition Laws by Region <https://www.icao.int/sustainability/Compendium/Pages/1-4-Competition-Laws-and-Regulations-by-Region.aspx>
5. Liberalization of Air Transport Services and Passenger Traffic. URL: https://www.wto.org/english/res_e/reser_e/ersd200806_e.pdf
10. Авіаційна транспортна стратегія України на період до 2030 року (проект) . [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/projects/view.php?P=223>
11. Оновлена транспортна стратегія України https://mtu.gov.ua/files/strategy_ukr.pdf
12. Air transport liberalization and the economic development of the countries - ICAO Assembly, 39th session [online] [accessed 2020-04-23]. 2016. Available from: https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/WP/wp_189_en.pdf

13. IATA, 2017. Profitability and the air transport value chain. Available at: Available at:<https://www.iata.org/publications/economics/marketissues/Pages/profitability.aspx>
14. Oum, T.H., Zhang A., Fu X. 2010 Air transport liberalization and its impacts on airline competition and air passenger traffic. Transportation Journal. 2010. 49(4), p.371-390. URL: DOI:10.2307/40904912.
15. ICAO. Сайт Міжнародної організації цивільної авіації. Режим доступу - <http://www.icao.int>.
16. IATA. Офіційний сайт Міжнародної асоціації повітряного транспорту: Режим доступу - <http://www.iata.org/>
17. IATA 2017. Globalisation and the airline industry. Ownership and control rules: a real constraint on how airline models evolve. Режим доступу - <https://www.iata.org/contentassets/8f1eaa137dd3448bb9b1cc1b62d5a13b/capa-daily-news-2.pdf>