

«Відкрите небо». Не для всіх

АКТУАЛЬНА ТЕМА. *Відбудова аеропортів, залучення приватних авіакомпаній-лоукостерів — шлях до збільшення перевезення пасажирів літаками*

Станіслав ПРОКОПЧУК,
«Урядовий кур'єр»

На нещодавній зустрічі з Володимиром Омеляном, міністром інфраструктури, почув цифру, яка дуже здивувала.

Виявляється, кількість наших громадян, котрі скористалися торік авіаційним транспортом, не перевищила... п'яти відсотків. І це за умови, що два роки поспіль зростання авіаційних перевезень у країні стано-

вить 30 відсотків. Ця тенденція, за прогнозами очільника МІУ, збережеться цього року і наступного, потім відбудеться стабілізація. А затим ситуація з пасажиропотоками залежатиме від економічного зростан-

ня країни, добробуту громадян, від того, чи вдалим будуть наші зусилля для залучення бізнесу з Азії та Китаю, чи зросте потік іноземних туристів. «Подивіться, що відбувається в Грузії: туристичний сектор на-

роджується на очах», — зазначив міністр.

Міністерство ставить за мету довести в майбутньому кількість громадян, які користуватимуться літаками, «хоча б до 25 відсотків».

ДЕРЖАВНИЙ ІНТЕРЕС

(Закінчення.
Початок на стор. 1)

Ринок почав діяти,
і результати
вражають

Щодо 30-відсоткового зростання авіаперевезень у країні протягом уже двох років пан Омелян сказав так:

— Пояснення дуже просте: ми забрали чиновників зі сфери ручного управління авіаційним сектором, заборонили їм у ручному режимі визначати, кому, як і коли літати, і віддали це на розсуд ринку. Кожна авіакомпанія, яка з 2016 року подає заявку на нові маршрути, отримує їх. Немає жодної відмови, немає хабарів, немає спекуляцій — і ринок почав діяти.

Скільки громадян (для порівняння) користувалися літаками в УРСР до розпаду Союзу — такої статистики, на жаль, не вдалося знайти в інтернеті. Але, гадаю, не менш як п'ять нинішніх відсотків. Бо, по-перше, фактично всі обласні центри України мали тоді в робочому стані свої аеропорти. І навіть ті, в яких не було бетонних злітно-посадкових смуг (ЗПС), спроможні були приймати і відправляти літаки Ан-24, Ан-2, Лл-14, бо їх влаштовували ґрунтові ЗПС. Аеропорт «Жуляни» (нині «Київ») був, пам'ятаю, заправлений пасажирами з ранку до вечора. Рівень сервісу, звичайно, м'яко кажучи, вельми скромний. Інколи навіть не було де сісти в аеровокзалі. Головна проблема в ті останні радянські роки для охочих скористатися перевагами Аерофлоту — зуміти купити квиток на бажаний борт. Їхня вартість, зокрема на внутрішні рейси, була по кишені майже кожному українцеві. Добре пам'ятаю, що фактично завжди, вирушаючи в редакційне відрядження до якоїсь з областей, надавав перевагу літакам. І до Полтави, і до Івано-Франківська, і до Сум. Дешево і швидко. Навіть до Житомира зі столиці кілька разів літав Ан-2-«кукурузником»: 35—40 хвилин у повітрі — й ти на місці.

«Громада тисне,
і це правильний
шлях»

За останні 20 років більшість аеропортів опинилися в занедбаному стані, розкрадені, розвалені. Як і решта інфраструктури. Уряд, зокрема МІУ, мають намір, використовуючи досвід розвинених країн, «перейти з нуля чи мінусової позначки в розвинену цивілізацію четвертого типу». А той жахливий стан, у якому перебуває інфраструктура (фактичне зношення основних фондів становить майже 90 відсотків), на переконання Володимира Омеляна, — «це великий шанс, і ми хочемо його використати». Він подякував громадським організаціям «Європа без бар'єрів», Фонд «Відродження» та «Громадська Синергія» — організаціям прес-сніданку «Відкрите небо: коли літати зможе кожен», — що вони підтримують громадську дискусію навколо проблем галузі.

— Насправді позитивних змін в Україні за останні чотири роки досягли завдяки тому, що громада тисне, і я впевнений, що це правильний шлях для країни.

Проведення реформ в інфраструктурі, зокрема в галузі авіаперевезень, з огляду на занедбаний стан більшості аеропортів потребує шалених коштів. Тут в Україні біда. За словами пана Омеляна, лише «Львів» і «Бориспіль» мають добрі злітні смуги, у Харкові непогана ситуація, в

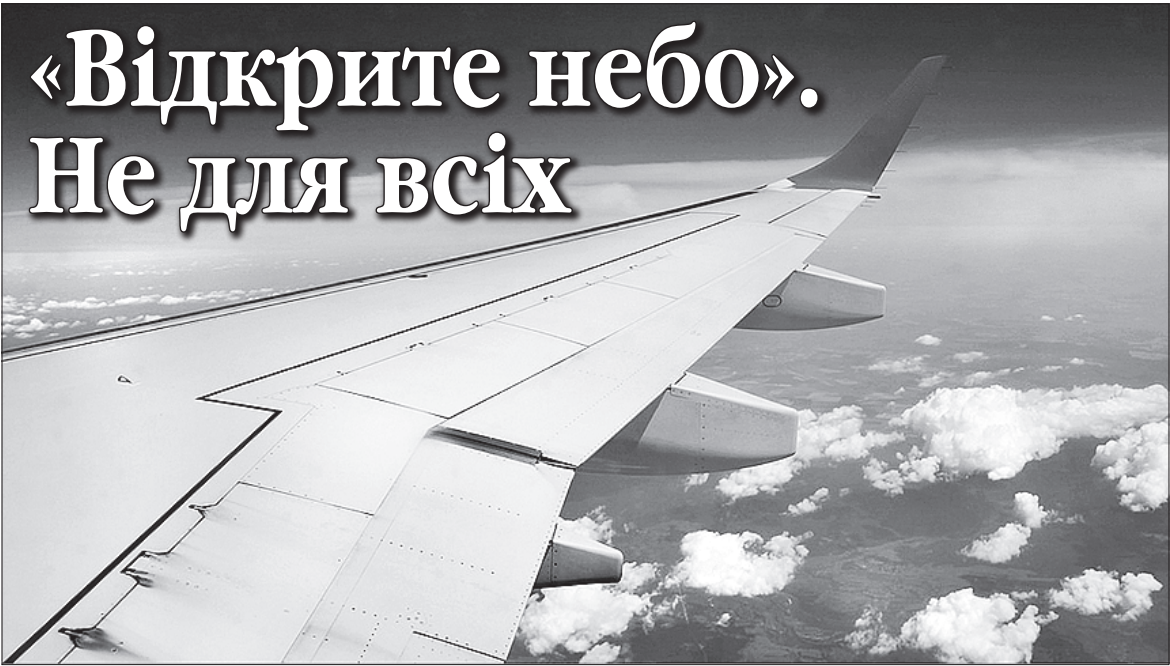


Фото з сайту flickr.com

«Відкрите небо».
Не для всіх

Одесі почали ремонтувати. «Є базові речі, в які повинна інвестувати держава, — це злітні смуги. Все інше бізнес зробить сам».

«Де державне,
там нічیه»

На запитання кореспондента «УК» щодо інформації в деяких ЗМІ про можливе створення державної авіакомпанії міністр інфраструктури відповів категорично:

— Цього немає взагалі, і я дуже хочу, щоб не було. На моє переконання, там, де державне, там нічیه, там грабунки і занепад. Так уже склалося. Так зникли наші торгові флотилії, наші авіакомпанії. Якщо держава втручатиметься, це, по-перше, буде дискримінація, а по-друге, я не впевнений, чи є в неї фінансовий ресурс для нормальної авіакомпанії.

Максимум, про що ми повинні думати, — продовжував свою відповідь Володимир Омелян, — то це залучати іноземних лоукостерів і створювати своїх українських приватних бюджетних авіаперевізників. У цьому контексті авіакомпанії «Антонов» треба спробувати створити таку модель, щоб їхні регіональні літаки було вигідно використовувати бюджетним авіакомпаніям для перевезень всередині країни (сьогодні вартість їхнього одного пасажирського крісла неконкурентна). А для польотів до країн ЄС потрібна відповідна сертифікація. Сертифікований EASA «антоновський» літак буде сертифікований вже для всього світу. Мінуси — компанія Airbus у Європі: наскільки європейці сертифікуватимуть літаки, які потенційно можуть бути конкурентами і для цієї компанії, і для інших, «своїх», як довго цей процес триватиме, і він недешевий у них. Це питання порушуватимуть під час транспортного діалогу Україна — ЄС.

А для підтримки державою національної авіапромисловості, до слова, уряд країни разом з парламентом уже зробили важливий крок. З 1 січня 2018 року набрав чинності відповідний закон, який зокрема знімає пільги на довгострокове взимання в Україні певних моделей іноземних літаків типу Boeing, Embraer. Це, звичайно, спричинило негативну реакцію в головному монополіста — авіакомпанії МАУ, яка має в своєму парку саме такі повітряні судна. Торік у листопаді президент цієї компанії Юрій Мірошников висловив свої аргументи щодо їхніх вимог відтермінувати набрання чинності згаданого закону: «Ми б із задоволенням експлуатували літаки вітчизняного виробництва, якби вони були,

якби їх виробництво було серійно налагоджено, якби було їх сервісне обслуговування у всіх країнах світу, принаймні в тих, куди прокладено наші маршрути, і якби вони були сертифіковані за європейськими стандартами... Нині в нас немає альтернативи літакам Boeing і Embraer в Україні».

Ставка
на бюджетні
авіакомпанії

Певне, з огляду на таку позицію й аргументи основного авіаперевізника країни Мінінфраструктури робить сьогодні ставку на активніше залучення на наш ринок іноземних бюджетних авіакомпаній — лоукостерів. І тут свої, більш переконливі аргументи, головний з яких — треба орієнтуватися і впроваджувати досвід передових країн Євросоюзу.

— Ми бачимо, що за останні сім років ситуація в авіаційному просторі ЄС кардинально змінилася. Якщо раніше, — пояснював Володимир Омелян, — так зва-

нував пан Омелян ще торік восени, презентуючи Авіаційну транспортну стратегію України до 2030 року, — є запорукою розвитку авіаційної галузі. Лоукости або авіакомпанії, які готові працювати в низькому ціновому сегменті, — ключові чинники, які стимулюватимуть розвиток регіональних аеропортів, а також супутньої транспортної інфраструктури в Україні. Лоукости — це не трагедія для аеропорту, а шанс наростити обсяги перевезень, збільшити надходження від не авіаційної діяльності, поліпшити туристичну привабливість регіону і, як наслідок, стимулювати його економічний розвиток». Тим паче що уряд ухвалив рішення про спрямування коштів на ремонт ЗПС аеропортів у Чернівцях, Одесі та Вінниці. Передбачається розвивати аеродроми в Гостомелі, Білій Церкві, Житомирі, Ніжині для лоукостперевезень пасажирів.

Те, що це правильний напрям розвитку авіаційного ринку й туризму, зміцнення економіки країни, показав досвід Львова. За 2017 рік надходження до місце-

Практика, а не декларації, підтверджують, що монополістів і тих, кого вони підгодовують роками, цілком влаштовує нинішній статус-кво, їм не потрібні жодні реформи, які зменшать їхні диктат і надприбутки.

вого бюджету міста лише від туризму зросли на 81 відсоток, 2,6 мільйона туристів витратили у Львові за цей час 615 мільйонів євро. У середньому на одного мандрівника припадало 75 євро на день.

Але на шляху реалізації в країні урядової стратегії щодо стрімкого збільшення доступних для більшості українців бюджетних авіаперевезень відбувається шалений тиск, ніхто не хоче втрачати свій монополістичний стан і колосальні надприбутки. Про це відверто говорив під час прес-сніданку журналістам Володимир Омелян.

Зупинити
не вдалося,
відтягнути вийшло

— Я ще раз наголошую: коли нам розповідають, що західні інвестори не хочуть йти в Україну, — нас нахабно і смішно обдурюють. Бачимо це на прикладі Ryanair. Так, переговори були складні, але якби не блокада, то з вересня минулого року ця (ірландська. — Авт.) авіакомпанія вже літала б в Україну. Це

не просто бюджетний перевізник — це маяк для інших інвесторів, сигнал, що в Україні можна нормально працювати. Але одна річ, — продовжував стримано міністр інфраструктури, — коли це декларації, обіцянки, інша — коли буде суворая реальність, коли одна або дві людини зрозуміють, що вони в конкурентному середовищі, їхні прибутки зменшаться, а вплив — мінімізований фактично до нуля. І тоді починається боротьба, залучають усі ресурси — суди, правоохоронні органи, медіа, щоб зупинити або відтягнути цей час. Зупинити не вдалося, відтягнути вийшло.

Хоч усі, хто чинить опір входу до українського ринку нових авіакомпаній, чудово розуміють, що без лібералізації ринку авіаперевезень, підвищення конкуренції і, як наслідок, зменшення вартості авіаперевезень забезпечити реформування та розвиток авіаційного транспорту України за світовими стандартами неможливо. Практика, а не декларації, підтверджують, що монополістів і тих, кого вони підгодовують роками, цілком влаштовує нинішній статус-кво, їм не потрібні жодні реформи, які зменшать їхні диктат і надприбутки. Тому не слід дивуватися, що за 25 років незалежності Україна не спромоглася підписати Угоду про спільний авіаційний простір (САП) з ЄС. А саме це, до речі, значною мірою стримує і залучення до цієї галузі іноземних інвестицій, і прихід на наш ринок нових авіаперевізників. Адже САП, по суті, — зона вільної торгівлі для авіації, зокрема в питаннях безпеки польотів, захисту інтересів пасажирів, конкуренції та державної підтримки.

У цьому контексті, йшлося на зустрічі з паном Омеляном, досить цінний досвід Молдови та Грузії. Вони підписали Угоду про САП з ЄС ще у 2012 та 2010 роках відповідно. Результати змін вражають. Кількість, наприклад, напрямків польотів із Кишинєва збільшилася за ці роки вдвічі, а пасажиропотік зріс майже на 100 відсотків.

Переговорний процес щодо підписання Україною Угоди САП з ЄС розпочався лише 2007 року і триває дотепер. Коли його буде підписано — не відомо.

Організатори зустрічі з Володимиром Омеляном з огляду на таку ситуацію з угодою та досить тривалий шлях гармонізації авіаційного законодавства України та ЄС радять Міністерству інфраструктури не опускаати рук. У солідному дослідженні «Авіаційний вектор Східного партнерства: оцінка прогресу України, Молдови та Грузії у наближенні до авіаційного законодавства ЄС» є чимало слушних, аргументованих рекомендацій. Зокрема такі. Варто зосередитися на підписанні двосторонніх угод про САП з кожною країною ЄС окремо. А щоб Угода про відкрите небо була максимально вигідна всім зацікавленим сторонам (аеропортам, авіакомпаніям, пасажиром, інвесторам, державі), потрібно вже зараз працювати над запровадженням європейських стандартів у цій галузі.

До речі, відповідні завдання з виконання Угоди про САП зафіксовано в заходах Угоди про асоціацію між Україною та Євросоюзом, а також у постанові Кабінету Міністрів України від 8 лютого 2017 року №88-р «Про затвердження плану заходів з підготовки до запровадження спільного авіаційного простору України із Європейським Союзом і його державами-членами». Тож багато чого, як бачимо, залежить тільки від нас