

# ЧИ РЕАЛЬНІ ОПТИМІСТИЧНІ ПРОГНОЗИ МІУ?

Юрій САМОЙЛОВ

Літати мріє кожен, проте в нинішніх українських умовах далеко не кожен громадянин нашої держави може собі це дозволити. За достовірною статистикою, регулярно користуються послугами повітряного транспорту близько 2% населення України. У той час як у розвинених державах цей показник доходить до 80%. Отже, питання збільшення доступності авіаційних послуг для українців, зокрема, здешевлення авіаквитків, є одним із значущих на шляху євроінтеграції: адже громадяни європейських держав літають значно більше та частіше.

Цим питанням приділяють увагу органи державної влади, самі авіаперевізники та їхні агенти, громадські організації та галузеві експерти. Й досить часто вони співпрацюють з метою знайти шлях до вирішення цього питання. Так сталося й 8 лютого, коли наші давні друзі й партнери – громадська організація «Європа без бар'єрів» – організувала в Києві прес-зустріч авіаційних експертів та представників ЗМІ із міністром інфраструктури України Володимиром Омеляном, у партнерстві з Міністерством інфраструктури України, Фондом «Демократичні ініціативи ім. Ілька Кучеріва», Інститутом економічних досліджень та політичних консультацій, за підтримки Української національної платформи Форуму громадянського суспільства Східного партнерства, Міжнародного фонду «Відродження», проекту «Громадська синергія» та безпосередньо Європейського Союзу захід було проведено як підсумковий у серії регіональних «круглих столів» з авіаційної тематики, які відбулися минулого року у Львові та Одесі за участю представників органів місцевої влади, аеропортів, і бізнесу. На цих заходах йшлося про те, що відбувається на місцевому рівні навіть без підписання угоди про САП, яким чином аеропорти залучають перевізників та інвестиції.

Київська підсумкова зустріч проходила трохи у відмінному від попередніх заходів форматі: із невеликими відмінностями, зустріч являла собою прес-конференцію Володимира Омеляна. Та у будь-якому разі послухати очільника інфраструктурного відомства було цікаво й повчально. Хоча й, з нашої точки зору, його промова містила багато суперечливих та неоднозначних тез.

## «Відкрите небо» – не гарантія приходу лоукостерів

Багато хто в нашій державі очікує на прорив у збільшенні доступності послуг в авіаційному міжнародному, та й внутрішньому, сполученні одразу після підписання угоди про Спільний авіаційний простір (САМ. Або «Вільне небо») із Євросоюзом. Насправді це не зовсім так: як свідчить досвід наших сусідів – Грузії та Молдови, які встигли підписати САП із Євросоюзом ще до того, як у Брюсселі «згадали» про Гібралтар. До цих країн здійснює регулярні польоти угорська авіакомпанія Wizz Air, проте напряму із «Відкритим небом» її діяльність на території цих держав не пов'язана. Принаймні, до Грузії «Візи» прийшли одразу після того, як тодішня влада держави відкрила небо над країною в односторонньому порядку (а також оновила колишній військовий аеропорт «Кутаїсі», куди відтоді й літає угорський лоукостер. До речі. Літає він і в Україну – без усякого «Відкритого неба»...

Тим не менше, у середній перспективі імплементація САП таки йде на користь авіапасажирам: вартість квитків насправді знижується, авіарейсів стає більше, більшим є й вибір для потенційного пасажера. Про це свідчить досвід Ізраїлю, який підписав САП з Євросоюзом ще 2011 року, й після 5-літнього адаптаційного періоду «Відкрите небо» запрацювало на повну потужність. В одному з минулих номерів «Український туризм» детально знайомив своїх читачів з наслідками відкриття ізраїльського неба для європейських авіаперевізників. Тут же лише зазначимо, що здешевлення вартості авіаперевезень та збільшення кількості авіарейсів у результаті імплементації САП виражається десятками відсотків.

У той же час, ані до Грузії, ані до Молдови так і не прийшли ані Ryanair, ані easyJet чи Norwegian Air Shuttle. Так само не з'явилися в небі наших сусідів і лоукостери, так би мовити, першої ліги, наприклад, італійська Volotea чи румунська Blue Air. Нема. До речі. Їх і в Україні, незважаючи на весь лобізм з боку пана Омеляна, спрямований у бік одного з тих лоукостерів – а саме, ірландського лірохвостого. Та й імплементація «Відкритого неба» між ЄС та Україною. За словами виконавчого директора ГО «Європа без бар'єрів» Ірини Сушко, відкладається на середню чи навіть віддалену перспективу: адже проблему Гібралтару так і не вирі-



**Ірина СУШКО,  
виконавчий директор  
ГО «Європа без бар'єрів»:**

Практика діяльності громадських організацій в Україні показує, що конструктивна співпраця між державними інституціями та НГО є цілком можливою. Так, ми мали

успішний досвід співпраці з Міністерством інфраструктури та Державіаслужбою в кінці 2016 року, коли спільними зусиллями розробили та подали Кабміну План заходів, який передбачав запровадження деяких норм Угоди про САП не чекаючи на підписання. План було затверджено у лютому 2017 року, однак частина його положень лишилися невиконаними. Зокрема, застрягли на стадії розробки проекти актів про прийняття авіаційних правил та доступ до ринку наземного обслуговування.

Що ж до перспектив українського ринку пасажирських авіаперевезень, то за певних умов він може зрости в рази. Дані нашого опитування свідчать, що в разі появи нових доступних польотів 13% респондентів готові вперше скористатися літаком для подорожі до ЄС – це більш ніж удвічі більше за частку людей, що літали до ЄС хоча б раз за останні два роки. А доступними, за тим же опитуванням, в Україні вважають польоти вартістю до 1 тисячі гривень.

шено... Міністр Омелян із цього приводу влучно висловився: «Спочатку Гібралтар заважав завдяки членству Великої Британії в ЄС, тепер він заважає завдяки брекзитові», та невдовзі проголосив оптимістичний сценарій, відповідно до якого САП буде імplementовано не за 3-4 роки, а раніше.

Як би там не було, але вирішення проблеми Гібралтару, яка виникла ще 1712 року під час англо-французької Війни за іспанський спадок, жодним чином не залежить від України. Усе наведене, утім, жодним чином не означає, що нашій державі треба просто сидіти й чекати. На думку громадських організацій, в першу чергу, тієї-таки «Європи без бар'єрів», суспільство в особі громадського сектору має говорити про те, а що ж Україна, відповідні державні органи влади, мають робити вже сьогодні, вже зараз, не очікуючи завершення всіх формальностей щодо Угоди про Спільний авіаційний простір, що саме станом на сьогодні відбувається із впровадженням передбачених Угодою директив і регуляцій Європейського Союзу, які є новини зі сфери залучення лоукостерів, а також інвестицій у регіональні аеропорти. Ну й однозначно громадський сектор цікавить, що відбувається у сфері двосторонніх відносин, переговорів України з країнами-членами Європейського Союзу про відкрите небо.

Такий інтерес з боку громадських організацій до переговорного процесу, що його ведуть українські посадовці зі своїми європейськими колегами в авіаційній галузі, є цілком зрозумілим: у цивілізованому світі показник участі громадських організацій у діяльності державних структур, зокрема, законо- та нормотворчих процесах, є надзвичайно високою. Врешті-решт, саме громадські організації об'єднують небайдужих громадян, які ще є й виборцями. Завдяки співпраці громадських організацій та органів державної влади на Заході ефективно вирішується багато питань як внутрішнього, так і міжнародного характеру. Та й в Україні це вже працює: досить зазначити, що роль, яку відіграли громадські організації в отриманні Україною безвізового режиму з ЄС, а також із лібералізацією оформлення віз та в'їзду на територію нашої держави

для іноземних громадян, є неоціненною. Слід також зауважити, що у тій-таки Європі до думки громадського сектору дослуховуються більш ніж уважно. То можливо, що у такий спосіб, а саме, шляхом державно-громадського партнерства, вдасться розблокувати й «Відкрите небо»...

**Міністерський оптимізм: мрії чи реалії?**

У своєму виступі Володимир Омелян навів просто-таки райдужні перспективи української авіатранспортної галузі. За його словами, наразі другий рік поспіль триває зростання показників пасажирських перевезень на 30% щороку. «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 подається на нові маршрути, отримує цей маршрут. Немає жодної відмови, немає хабарів, немає спекуляцій». Крім того, міністр спрогнозував, що зростання ринку триватиме цього року й наступного, потім відбудеться стабілізація, а далі розвиток вже залежатиме від добробуту громадян, розвитку туризму тощо.

Багато уваги Володимир Омелян приділив необхідності розвитку бюджетних авіаперевезень – як в Україні, так і за її межі. На думку міністра, лоукостери є важливими як для того, щоб підвищити мобільність



» громадян України, так і щоб збільшити доступність України для іноземців. «Ми вважаємо, що збільшення бюджетного авіаційного сегменту дозволить збільшити кількість пасажирів до 71 мільйона у 2030 році. Станом на сьогодні це заледве 15 мільйонів. Це дасть 800 тисяч нових робочих місць, це матиме позитивний вплив і на ВВП – зростання 65 млрд грн. у 2030 році. А саме – 16 мільярдів гривень доходу аеропортів, 18 мільярдів – будівництво і підтримка аеропортів, 8 мільярдів розвитку торгівлі, 22 мільярди – туристична сфера. За умови, що бюджетні перевезення складатимуть мінімум 50% в системі авіакомпаній, які здійснюють польоти в Україну і з України».

Тільки чи є такі оптимістичні прогнози реальними? Експерти авіаційної галузі ставляться до них україн



обережно. Утім, за умови швидкого зростання національної економіки та добробуту громадян України, різкого покращення інвестиційного клімату у державі вони цілком можуть стати реальністю.



**Андрій ЯРМАК, начальник віділу авіаційного транспорту Міністерства інфраструктури України (2015 – 2016 рр.):**

Видатні показники розвитку авіаційної галузі України в останні роки можна пояснити декількома факторами:

1. Низька порівняльна база з 2014 року. Втрата Криму, військовій дії на Сході країни, втрата кількох регіональних аеропортів, глибока економічна криза – усе це відкотило розвиток авіаційної галузі України на кілька років назад.
2. Становлення авіакомпанії МАУ як транзитного перевізника. Перераховані вище причини спонукали МАУ шукати альтернативні ринки платоспроможного попиту і розвивати хабову модель бізнесу через аеропорт «Бориспіль». За результатами 2017 року частка трансферних пасажирів авіакомпанії склала більше 54%.
3. Стабілізація економічної ситуації в Україні. Поступово відновлюється попит на авіаперевезення серед українців, про що яскраво свідчить вихід на ринки нових перевізників (наприклад, Qatar Airways, Ernest, Adria) й активне збільшення частотності за чинними маршрутами, або відкриття нових маршрутів наявними перевізниками.
4. Розвиток регіональних аеропортів. Цьому сприяє 3 фактори: хабова модель авіакомпанії МАУ, прагнення підвищити фактор використання її флоту (нічні рейси з регіональних аеропортів), а також нарощування присутності іноземних авіаперевізників (Wizz, LOT та інші).
5. Введення безвізового режиму з Європою. Для більшості активних мандрівників візовий бар'єр був скоріше бюрократичною перешкодою, ніж фактором стримування, але його скасування підігріло інтерес до подорожей до Європи.

Зберегти такі темпи розвитку авіаційної галузі з кожним роком буде все складніше. На авансцену має вийти держава: крім подальшого підвищення добробуту населен-

ня та розвитку економіки України, державі необхідно інвестувати значні кошти в розвиток інфраструктури аеропортів та міст, а також активно просувати Україну на зовнішні ринки. Варто зазначити, що вже запущений процес реконструкції смуги в аеропорту Одеси, в планах реконструкція в Чернівцях і Вінниці.

У той же час активно розвиваються самі гравці авіаринку і галузі-сателіти:

1. Авіакомпанія МАУ. Плани щодо подальшого розвитку флоту і маршрутів, особливо значимим є оновлення флоту далекомагістральних бортів. При їх виконанні, можна очікувати двозначний щорічний приріст пасажиропотоку авіакомпанії та аеропорту «Бориспіль», а отже і всієї авіаційної галузі України.
2. Поява нових українських перевізників (SkyUp), а також поступове збільшення флоту інших українських авіаперевізників (Yanair).
3. Рішучі (і не дуже) плани з виходу на ринок України нових авіаперевізників, які націлені не тільки на українських покупців, але й активно планують розвивати в'їзний туристичний потік в Україну. Наприклад, вихід Ryanair дозволить створити додаткову конкуренцію між авіакомпаніями та здешевити квитки для українців, а також потенційно привезти європейських туристів в міста України.
4. Активне інвестування аеропортом «Бориспіль» у розширення власної інфраструктури.
5. Збільшення готельного номерного фонду, розвиток гірських і лікувальних курортів на Західній Україні, поступовий розвиток подієвого туризму.

Перераховані вище факти дозволяють з оптимізмом дивитися в майбутнє. І якщо в найближчій перспективі Україну не вдарить чергова економічна криза або перипетії в політико-соціальної сфері, то цілком реально буде зберегти високі темпи розвитку авіаційної отрасли й за 5-7 років досягти показника в 25 млн. пасажирів на рік.