

Шапенко Л.О., к.ю.н.,
Леуська О.І., здобувач вищої освіти
першого (бакалаврського) рівня,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

АВІАЦІЙНА СТРАТЕГІЯ 2030: ПРОБЛЕМИ ПРИЙНЯТТЯ

Авіаційна галузь займає вагоме місце в житті суспільства. Адже авіаційний транспорт нині є одним із основних у багатьох сферах суспільного життя, зокрема при перевезенні пасажирів, пошти, вантажів та багажу, виконанні сільськогосподарських робіт, будівництві тощо. Розвиток відносин на національному та міжнародному рівні, а також глобалізація економічних процесів стимулюють розвиток повітряних перевезень, зростання попиту на швидке та зручне транспортне сполучення. Разом з тим слід сказати, що Україна володіє досить потужним потенціалом та має наукову і промислову базу, за рахунок якої може розробляти й удосконалювати авіаційну техніку [1]. Проте для інтеграції українського авіаційного транспорту у світовий транспортний простір необхідним є вдосконалення технічних засобів та розвиток авіаційної галузі в цілому шляхом своєчасного оновлення нормативної бази та розробки відповідних програм. З цією метою Міністерство інфраструктури України виставило для обговорення проект Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Авіаційної транспортної стратегії України на період до 2030 року».

Як впливає із тексту стратегії, основною метою галузі на наступні 12 років має стати регіональний розвиток завдяки стимулюванню розвитку регіональних аеропортів. Зокрема, передбачається дерегуляція регіональних аеропортів (скасування державного регулювання аеропортових зборів відповідно до Директиви ЄС 2009/12 та демонополізація доступу на ринок послуг з наземного обслуговування відповідно до Директиви ЄС 96/67) [2, 3]. В рамках стратегії передбачається розвиток мультимодальних перевезень, забезпечення швидкісного наземного транспортного сполучення між аеропортами та населеними пунктами, створення логістичних центрів та спрощення формальностей тощо [4].

Але на даному етапі існує ряд економічних проблем як в країні в цілому, так і в галузі авіації безпосередньо, що перешкоджають більш швидкому впровадженню стратегії у життя. Аналіз розвитку авіабудівної галузі за останні роки свідчить, що вона виявилась нездатною протистояти світовій фінансово-економічній кризі та кризі

в Україні насамперед. Фінансові наслідки кризи для вітчизняних авіабудівних підприємств проявляються у зростанні боргів та нездатності здійснювати фінансове забезпечення виробничо-господарської діяльності, зменшенні обсягів продажів тощо. Криза призвела до збільшення кількості фінансово неспроможних підприємств у галузі, що пояснюється не лише об'єктивними причинами, а й нездатністю керівництва здійснювати ефективне управління підприємством, своєчасно виявляти проблеми та вживати необхідних заходів для усунення загрозливих впливів з боку зовнішнього середовища [5].

До основних проблем української авіабудівної галузі слід віднести:

- неефективну систему визначення пріоритетів у розвитку авіаційної галузі (недостатнє врахування кращого світового досвіду);

- недостатньо чітку систему визначення перспективної потреби держави та інших країн у літаках певних моделей;

- нерозвинену систему стимулювання попиту та продажів на українську продукцію;

- занадто тривала підготовка до серійного випуску моделей літаків, яка може призвести навіть до їх морального старіння ще до початку випуску;

- фактична відсутність у галузі єдиного вертикально інтегрованого ефективно працюючого комплексу і тощо [5].

Також слід враховувати поточну ситуацію у світі щодо поширення коронавірусу COVID-19, підприємства авіаційної галузі постають перед безпрецедентними викликами. У зв'язку зі впровадженням суворох карантинних заходів через закриття державних кордонів, призупинення міжнародного та внутрішнього регулярного пасажирського авіасполучення обсяги повітряного руху в Україні значно зменшилися. Усі вищенаведені чинники негативно вплинули на фінансовий і соціально-економічний стан Украероруху й аеропортів України. Тому подолання кризової ситуації в галузі авіаційного транспорту, що склалася внаслідок наведених вище подій, неможливе без здійснення рішучих заходів із державного регулювання вказаної сфери суспільних відносин [6].

Вищезазначене дозволяє зробити висновок, що чим швидше Україна підніме загальну економіку та впорається з викликами пандемії, тим скоріше відбудеться стрімке покращення авіаційної галузі за рахунок прийняття та впровадження в життя Авіаційної транспортної стратегії. Зміст Стратегії містить набір проблем, що потребують розв'язання за кожним напрямом. Проте її прийняття й

досі відтермінується, оскільки шляхи розв'язання проблем галузі сформульовані не точно, мають концептуальний характер і не виводять конкретних рішень щодо подолання вищезгаданих проблем.

Література

1. Оленко М. Перспективи розвитку авіаційної галузі України в умовах європейської інтеграції. URL: <http://dspace.wunu.edu.ua/bitstream/316497/23138/1/%D0%9E%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D0%BA%D0%BE%20%D0%9C.%D0%91.pdf> (дата звернення: 30.10.2021).

2. Директива Європейського Парламенту і Ради «Про контроль державою порту» № 2009/16/ЄС від 23 квіт. 2009 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_005-09#Text (дата звернення: 30.10.2021).

3. Директива Європейського Парламенту і Ради «Щодо доступу до ринку послуг з наземного обслуговування у аеропортах» № 96/67/ЄС від 15 жовт. 1996 р. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1996/67/oj> (дата звернення: 30.10.2021).

4. Мультимедійна платформа іномовлення України «Укрінформ»: URL: <https://www.ukrinform.ua/block-blogs> (дата звернення: 30.10.2021).

5. Горбачова О.М., Ковтуненко В.М. *Аналіз ефективності діяльності підприємств авіабудівної галузі України на сучасному етапі*. Глобальні та національні проблеми економіки. Вип. 4. 2015. С. 427-430.

6. Брусакова О. *Шляхи вдосконалення державного регулювання в галузі авіаційного транспорту*. Підприємництво, господарство і право. Вип. 7. 2020. С. 139-143.