

ЄВРОПЕЇЗАЦІЯ АВІАПРОСТОРУ УКРАЇНИ ТА ПІДПИСАННЯМ УГОДИ ПРО СПІЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ ПРОСТІР

У статті розглянута суть та особливості процесу підписання угоди про спільний авіаційний простір (САП) між Україною та країнами-учасницями, розглянуті тенденції розвитку ринку авіаційних перевезень України та особливу увагу приділено наданням практичних рекомендацій щодо інкорпорування в українську правову систему та імплементації вимог та стандартів до актів законодавства Європейського Союзу.

Ключові слова: авіація, авіаційні перевезення, перспективи розвитку авіаційних перевезень, авіаційний ринок, Спільний авіаційний простір, лібералізація на ринку авіаційних перевезень.

В статье рассмотрена сущность и особенности процесса подписания соглашения о совместном авиационном пространстве (САП) между Украиной и странами-участницами, рассмотрены тенденции развития рынка авиационных перевозок Украины и особое внимание уделено предоставлением практических рекомендаций по инкорпорированию в украинскую правовую систему и имплементирования требований и стандартов к актов законодательства Европейского Союза.

Ключевые слова: авиация, авиационные перевозки, перспективы развития авиационных перевозок, авиационный рынок, Общее авиационное пространство, либерализация на рынке авиационных перевозок.

In this paper the nature and peculiarities of the signing of the Common Aviation Area (CAA) between Ukraine and the Member States examined trends in the market of air transportation Ukraine and particular attention is paid to providing practical recommendations for incorporation in the Ukrainian legal system and implementation requirements and standards to acts EU legislation.

Keywords: aviation, air transport, the outlook for air transportation, aviation market, the Joint Aviation simple, liberalization of the air transport market.

Постановка проблеми. Переговори про приєднання України до САП почалися в грудні 2007 року, тоді ж було поставлено за мету завершити їх до кінця 2010 року. Згодом дату підписання Угоди про спільний авіаційний простір перенесли на 2011 рік. Переговори між ЄС та Україною щодо САП уповільнилися через низку причин. Основна з них – у жовтні 2010 року Україна підвищила ставки плати за аеронавігаційне обслуговування на підході і в районі аеродрому та на маршруті для польоту.

Міжнародні авіаційні організації, такі як IATA, EUROCONTROL та АЕА, активно виступили проти таких змін, назвавши їх невинуватеними. Свою позицію вони аргументували тим, що нові ставки передбачають високу норму прибутковості, тимчасом як така практика відсутня в ЄС взагалі.

Це рішення загальмувало переговори України та ЄС щодо САП. Проте 28 листопада 2011 року була парафрована Угода про САП. Особливо актуальним являється надання практичних рекомендацій щодо створення ефективної системи управління авіаційним простором України спільно з країнами ЄС.

Аналіз досліджень і публікацій. Питомий вклад в розробку проблем розвитку авіаційних перевезень зробили вітчизняні та закордонні економісти, серед яких: Ареф'єва О.В., Городецька Л.О., Афанасьєв В.Г., Яценко Л.А., Загоруйко В.М., Костроміна Є.В., Кулаєв Ю.Ф., Полянська Н.Є., Юн Г.М., Габрієлова Т.О., Попович О.В. та інші.

Мета дослідження. Аналіз авіаційної галузі України та надання практичних рекомендацій щодо створення ефективної системи управління авіаційним простором України спільно з країнами ЄС.

Викладення основного матеріалу дослідження. Європейський САП – двостороння угода між Євросоюзом і третіми країнами для встановлення спільних стандартів безпеки та лібералізації ринкових відносин у сфері авіації. По суті САП – це зона вільної торгівлі для авіації. Спільний авіаційний простір означає об'єднання авіатранспортних ринків України та ЄС.

Внаслідок розвитку ринку авіаперевезень стимулюватиметься попит на повітряні перевезення всередині України. Упродовж 2013 року комерційні пасажирські та вантажні перевезення здійснювали 40 українських авіакомпаній, за статистичними даними виконано 96 тис. рейсів проти 106,1 тис. роком раніше. Кількість перевезених за рік пасажирів залишилась на рівні 2012 року та склала 8,1 млн. чол. Отже, лібералізація ринку повітряних перевезень ще більше підвищить популярність повітряного транспорту.

Тематично Угода про Спільний авіаційний простір (САП) складається з двох частин:

1. Гармонізація національного законодавства із законодавством ЄС у сфері забезпечення безпеки польотів та управління аеронавігацією. Під безпекою польотів розуміють не лише технічні стандарти літаків, а й рівень підготовки персоналу авіаперевізника та диспетчерської служби, рівень кваліфікації авіаінспекторів і дотримання авіакомпанією графіка польотів.

2. Забезпечення взаємного доступу на ринки авіаційної галузі: авіаційних перевезень, виробництва та обслуговування авіаційної техніки, навчання авіаційних фахівців тощо на рівних умовах для всіх країн – членів САП.

Наразі САП об'єднує 36 країн – всі держави – члени ЄС, Норвегію, Ісландію, Ліхтенштейн, Швейцарію, шість країн Західних Балкан і Марокко.

Приєднання України до САП спричинить низку позитивних перетворень, зокрема таких:

1. Підвищення рівня ефективності використання аеропортів. Поява нових авіакомпаній неминуче призведе до збільшення кількості рейсів, а це дасть змогу ефективніше використовувати потенціал аеропортів, особливо регіональних, які отримають стимул будувати нові термінали.

2. Вдосконалення методів управління авіакомпаніями. Збільшення кількості авіакомпаній і посилення конкуренції між ними призведе до потреби скорочувати витрати і запроваджувати нові, надійніші методи управління підприємствами авіатранспортної галузі. Інтегрування України до європейських авіаційних структур дасть змогу спростити деякі процедури для українських авіакомпаній.

3. Поліпшення якості послуг авіакомпаній. Внаслідок посилення конкуренції поліпшиться якість послуг авіакомпаній: сучасніші та комфортніші, з підвищеним рівнем безпеки, літаки іноземних перевізників, збільшення кількості рейсів, а також можливостей для задоволення потреб в авіаперевезеннях. Проте варто відзначити, що невеликі регіональні авіакомпанії, які обслуговують внутрішні авіарейси в Україні, не очікують конкуренції від іноземних компаній, оскільки вважають ці рейси для них малопривабливими і не надто прибутковими.

4. Зниження ціни авіаперевезень. Прикладом можна вважати появу на авіаринку України бюджетних компаній, після якої традиційні перевізники тимчасово суттєво зменшили вартість квитків.

5. Розвиток транзитного потенціалу. Приєднання України до САП дасть змогу розвивати її транзитний потенціал, запровадивши транзитні маршрути через аеропорт «Бориспіль» і перетворивши його на міжнародний транзитний «хаб». Створення транзитного аеропорту дасть змогу національним компаніям скористатися перевагами ефекту економії від завантаження літаків трансферними пасажиропотоками.

6. Збільшення обсягів зборів провайдерів аеронавігаційних послуг. У вигаді можуть бути також провайдери аеронавігаційних послуг за рахунок збільшення обсягу зборів від використання національного повітряного простору.

7. Поліпшення іміджу країни та збільшення рівня довіри. Не останнім аргументом на користь САП є зміцнення авторитету України на політичній арені. Європейська інтеграція дасть змогу поліпшити інвестиційний клімат, зміцнити співробітництво з донорами і міжнародними фінансовими установами, стимулюватиме залучення приватного сектору до розвитку галузі загалом. Збільшення кількості маршрутів розширить доступ громадян інших держав до вітчизняної торгівлі та туризму. Євроінтеграція авіації через участь України в наднаціональних органах регулювання також уможливить зменшення невідповідного впливу чиновників на бізнес.

8. Поява нових ринків збуту для продукції українського авіапрому. Від підписання Угоди про САП виграє і авіапром: українське авіабудування отримає вихід на нові ринки збуту своїх товарів за рахунок сертифікації української продукції в ЄС.

9. Більше інвестицій в аеропорти та вищий рівень оплати праці. Підписання Угоди про САП дасть змогу збільшити інвестиції в аеропорти, а також підвищити рівень оплати праці. Річ у тому, що згідно з вимогами Чиказької конвенції рівень заробітної плати фахівців у сфері авіації має бути не нижче середнього рівня зарплат у авіаційній галузі. В Україні у приватних і державних підприємств різний рівень оплати праці: рівень зарплат у державних установах визначається Єдиною тарифною сіткою, а у приватних компаніях залежить від рівня прибутку. Через це матеріальне становище державних службовців, які оцінюють якість авіаобслуговування, набагато нижче, аніж у тих, кого вони перевіряють. Це принципово порушує європейські норми інспекції, бо створює можливість впливу на результати інспекції.

Серед базових передумов укладення Угоди про Спільний авіаційний простір з ЄС можна виділити функціонування зони вільної торгівлі з ЄС, участь України в Європейському агентстві з безпеки польотів (EASA) та досягнення Україною критеріїв САП у сфері безпеки польотів.

Європейське Агентство з безпеки польотів (EASA) створено 20 лютого 2008 року для сертифікації, інспекції та розслідування подій, пов'язаних з безпекою польотів. Агентство відкрите для участі третіх європейських країн, які є договірними сторонами Конвенції про міжнародну цивільну авіацію та які уклали договори з ЄС про застосування законодавства ЄС у сфері безпеки польотів. Можлива форма участі третіх країн – асоційована (без права голосу під час ухвалення управлінських рішень).

Приєднання до САП потребуватиме і від ЄС, і від України скасування кількісних обмежень і надання вільного доступу до ринку повітряних перевезень. Кожен авіаперевізник з держав-підписантів зможе починати будь-які перевезення не лише до України та з неї, а й усередині України, а також користуватися аеропортами на рівних умовах. Зміни торкнуться і тарифної політики, бо оператори зможуть вільно визначати плату та збори за надані послуги.

Умови САП також передбачають мінімізацію державної допомоги авіаперевізникам в умовах вільної конкуренції.

Літаки українських авіакомпаній в основному базуються в Міжнародному аеропорту «Бориспіль», а в меншій кількості використовуються регіональні аеропорти, проти їх пасажира зростає.

Комерційні рейси вітчизняних та іноземних авіакомпаній обслуговували 26 українських аеропортів, за 2013 рік обслуговано 212,7 тис. повітряних суден (проти 217 тисяч за 2012 рік). Пасажиропотоки через аеропорти України зросли на 7,3% та склали 15,1 млн.чол.

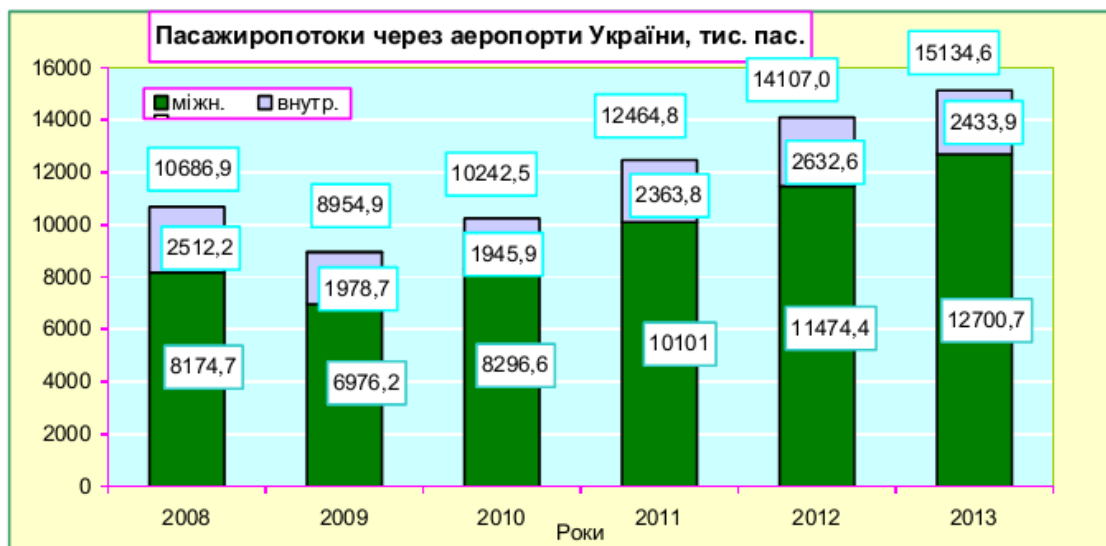


Рис. 1. Пасажиropoтoки через аepopopти Укpaїни за 2008-2013 pp, (тис. пac.)

Гoлoвним аepopopтoм кpaїни «Бopиcпіль» за 2013 рік oбслyгoвaно 7,9 млн.пacажирів, що на 6,5% мeншe пoкaзникa пoпeрeдньoгo рoкy. Питoмa вaгa аepopopтy в oбслyгoвyвaнні пacажирів за підсyмкaми рoкy склaлa 52%.



Рис. 2. Питoмa вaгa аepopopтів в зaгaльних oб'єкaх пacажирських пeрeвeзeнь через аepopopти Укpaїни, (%)

Стримує розвиток гaлузі тaкoж нeрівнoмiрна зaвaнтaжeнiсть аepopopтів i пoвiтрянoгo пpocтopy. За клacифікaцією EUROCONTROL, виділено шість гpуп аepopopтів вiдпoвiдно до кiлькocтi вильoтiв на рік.

В Укpaїні є лише oдин аepopopт тpeтьoї гpупи (20–50 тис. вильoтiв) – «Бopиcпіль», тpи чeтвeртoї гpупи (5–20 тис.), cім п'ятoї, a рeштa – аepopopти, що oбслyгoвyють мeнш як тисячy вильoтiв на рік. Вoднoчac y Нiмeччинi двa аepopopти нaлeжaть до пepшoї гpупи (200–500 тис. вильoтiв) i п'ять – до дpyгoї (50–200 тис.). У cусiдній Пoльщi є oдин аepopopт дpyгoї гpупи, чoтиpи тpeтьoї, чoтиpи чeтвeртoї i oдин п'ятoї.

Мeрeжa мapшpyтiв нaцioнaльних aвіaкoмпaнiй i пapк лiтaкiв, бiльшiсть з яких взято в лiзинг, нeвeликi пopівняно з oснoвними кoнкypeнтaми. Жoднa з кoмпaнiй-лiдeрiв нe мae бiльшe 12 мaшин, які вiдпoвiдaють мiжнaрoдним cтaндapтaм, у cвoєму пapкy лiтaкiв. Нaйбiльшi укpaїнськi aвіaкoмпaнiї мaють у cepeдньoму пo двaдцять мaшин (до тoгo ж дoвoлi знoшeних), тимчacoм як вeликi євpoпeйськi гpaвцi – пo 300–400.

В Укpaїні зapeєcтpoвaно 727 пoвiтряних cудeн. З них лише 393 мaють ceртифікaт лoтнoї пpидaтнocтi (докумeнт, що cвiдчить пpo вiдпoвiднiсть пoвiтрянoгo cуднa вимoгaм лoтнoї пpидaтнocтi i дae пpaвo нa йoгo лoтнy екcплyaтaцiю). Сepeднє cпpacтoвaння влacних лiтaкiв y вiтчизняних aвіaкoмпaнiях пeрeвишyє 70%, a cepeднiй тepмiн екcплyaтaцiї (разoм з opeндoвaними) cтaнoвить 22,3 рoкy. Aвіaкoмпaнiї тaкoж вiдчyвaють нecтaчy aвіaцiйних двигунiв i зaпacних чacтин, що кoмплeктyють вyзли.

Спpacтoвaнiсть i мoрaльнa зacтaрiлiсть пapкy лiтaкiв – цe нacлiдки нeздaтнocтi укpaїнських aвіaкoмпaнiй eфeктивнo oргaнiзoвyвaти бiзнec-пpoцecи тa yпpaвляти ними.

У вiтчизняних aвіaкoмпaнiй вiдcyтнi рeгioнaльнi лiтaки нeвeликoї ємнocтi i нe poзвинeнa мeрeжa мapшpyтiв. Тoмy євpoпeйськi кoмпaнiї змoжyть eфeктивнiшe рeгyлювaти пeрeвiзнy ємнiсть (чacтoти тa кiлькiсть кpacел) i мaтимyть кpacцi кoнкypeнтнi пoзицiї.

Вітчизняні компанії могли б дозавантажити виробничі потужності за рахунок внутрішніх перевезень, але відкриття регіональних маршрутів заважає непридатна інфраструктура багатьох регіональних аеропортів, відсутність пасажиропотоку на рейси та парку маломістких повітряних суден, цінова політика у сфері авіаперевезень

Історія формування європейського «відкритого неба» показує можливі сценарії розвитку. На вільному ринку змогли успішно конкурувати переважно ті компанії, які встигли зміцнити під «крилом» своєї держави. А ті країни, які не застосовували розумну протекціоністську політику, фактично втратили національну авіацію. Так, нині перевізників Болгарії і Румунії посунуто на задвірки світового ринку перевезень і, по суті, вони не є серйозними гравцями навіть у своїй країні.

2004 року Польща приєдналася до Євросоюзу і договору про «відкрите небо». На жаль, польська авіакомпанія LOT недостатньо підготувалася до відкриття ринку: не було виконано програму реорганізації, не застосовано стабільну кадрову політику щодо управління компанією, не урізано витрати та неприбуткові служби. У результаті кількість пасажирів, яких перевозить LOT, збільшилася, але відбулося суттєве скорочення частки ринку (з 44% 2005 року до 32% 2007 року). Проте пасажиропотік 2007 року зріс більш як удвічі. На ринок увійшли іноземні бюджетні перевізники (Wizz Air, SkyEurope та Ryanair), які захопили частину ринку у чотирьох з п'яти провідних національних аеропортах. Деякі польські перевізники, які належать до міжнародних стратегічних альянсів Star Alliance, Oneworld і Sky Team, працюють як одна мережа і можуть спільно користуватися флотом для створення зручних маршрутів і збільшення обсягів продажу.

Позитивним можна вважати досвід Польщі у використанні бюджетними авіакомпаніями регіональних аеропортів.

Найбільше від приєднання до Угоди про Спільний авіаційний простір виграють пасажирів, бо це – революція сервісу та доступності, оскільки Угода означає забезпечення європейських стандартів безпеки польотів, рівня обслуговування пасажирів, збільшення кількості рейсів і маршрутів, а також розширення цінового діапазону послуг авіаперевезень.

Основні заходи можна сформулювати в наступні рекомендації:

1. Погодити терміни перехідних періодів. Україна потребує перехідного періоду для лібералізації ринку авіаперевезень. Такий період дасть змогу провести реорганізацію, поповнити парк літаків та оптимізувати служби.

Лібералізація повітряного простору в ЄС тривала більш як десять років. Україні було б нерозумно перескочити всі етапи розвитку спільного авіаційного ринку і не підготуватися до його відкриття. Українському авіаційному ринку потрібна поступова лібералізація, яка дасть змогу зміцнити вітчизняні авіакомпанії і підготувати їх до зустрічі з європейськими конкурентами.

Наприклад, першим етапом створення спільного ринку в ЄС була лібералізація утворення транспортних потужностей на регулярних повітряних лініях, яка закінчилася утворенням європейської системи управління повітряним рухом (EUROCONTROL). І лише потім було розширено доступ до маршрутів і лібералізацію формування тарифів.

Таким чином, запровадження Спільного європейського авіаційного простору мало б складатися з трьох етапів:

- перший головним чином пов'язаний із забезпеченням надійності безпеки польотів;
- другий – авіаційна безпека, управління повітряним рухом та економічні питання;
- третій – повне відкриття кордонів: українські компанії зможуть працювати де захочуть у Європі і навпаки.

Тільки наприкінці третьої фази українське небо можна буде назвати «європейським».

Надзвичайно важливо погодити терміни перехідних періодів для України, оскільки впродовж цих періодів українські авіакомпанії мають оновити свої авіапарки, завершити будівництво нового терміналу F у аеропорті «Бориспіль» і суттєво поліпшити інфраструктуру в аеропортах, Дніпропетровська, Донецька, Львова, Одеси, Сімферополя та Харкова.

Результатом імовірної неспроможності вкласти у визначений термін може бути поразка вітчизняних авіакомпаній в умовах жорсткої конкуренції та дедалі більший підрив репутації України як надійного партнера.

Українські авіакомпанії своєю чергою вимагають як перехідний захід допустити європейські компанії спочатку лише в деякі аеропорти або дозволити працювати тільки на міжнародних маршрутах

2. Зміцнити національні авіакомпанії, заохотивши їх модернізувати парк літаків і розширити географію маршрутів, та лібералізувати наземні послуги в аеропортах.

Перш ніж повністю «відкрити небо», необхідно зміцнити національні авіакомпанії, наприклад, скасувавши ПДВ для українських авіакомпаній для польотів на внутрішніх маршрутах ЄС.

Оскільки вітчизняні компанії надто малі, щоб витримати конкуренцію на європейському ринку, їм доведеться об'єднуватися в альянси з іншими компаніями. Консолідація може відбуватися у вигляді формування національного перевізника-флагмана, злиття з іноземними компаніями або об'єднання з вітчизняними гравцями. Такі авіаційні альянси дадуть змогу спільно використовувати служби транспортної обробки вантажів в аеропортах, розробляти спільні квиткові пропозиції та пропонувати зручний трансфер між рейсами.

Можлива навіть інтеграція малих і середніх авіакомпаній з мережею та системою служб, якими користуються більші та сильніші експлуатанти. За підрахунками аналітиків, таке об'єднання дасть змогу збільшити прибутки на 5–7%.

Приватизація державних авіаліній і лібералізація наземних послуг в аеропортах дасть змогу модернізувати та розширити пропускну спроможність терміналів, створити додаткові стимули для оновлення парку літаків сучасними моделями, а державі – збільшити доходи бюджету завдяки більшим обсягам перевезень, поліпшити умови інтеграції в європейські структури та впровадити європейські стандарти безпеки й охорони довкілля. Держава також може посприяти цьому процесу, скасувавши ПДВ на ввезення нових іноземних літаків, запровадивши додаткові вимоги до віку транспортних засобів у ліцензіях та ратифікувавши Кейптаунську конвенцію (яку Україна підписала 2004 року), що дасть змогу ефективніше використовувати лізингові схеми придбання техніки.

3. Залучити інвесторів до управління українськими аеропортами та аеродромами з урахуванням інтересів держави.

Враховуючи те, що із 46 українських аеропортів та аеродромів більшість укомплектовано застарілою технікою та аеронавігаційним обладнанням, необхідно залучити в аеропорти інвестиції, наприклад, через проведення тендерів на управління аеропортами. Участь таких інвесторів може бути вирішальною: крім транспортної діяльності, вони можуть вкладати кошти в оточення аеропортів (готелі, конференц-холи, магазини, автостоянки). Такий підхід уможливить диверсифікацію доходів аеропортів.

Українським аеропортам необхідно здійснити додаткові витрати на придбання та модернізацію аеропортової інфраструктури, обладнання, програмного забезпечення, збільшити пропускну спроможність пасажирських терміналів.

Оскільки на землю, на якій розташовано злітно-посадкові смуги та аеропортові споруди, зберігається державна або комунальна власність, під час залучення інвестицій в аеропорти держава зможе зберегти право контролю над операціями, де це необхідно, з огляду на національну безпеку.

4. Структурно відокремити служби управління повітряним рухом від управління аеропортом.

Служби управління повітряним рухом повинні бути структурно відокремлені від аеропортових органів. Це забезпечить фінансову прозорість авіаційної інфраструктури і дасть змогу розвивати служби управління, не пов'язуючи їх з управлінням аеропортами та необхідністю суттєвого інвестування в аеропорти.

5. Створити «хаб» на базі Міжнародного аеропорту «Бориспіль».

Унікальне географічне розташування України дає змогу використовувати транзитний потенціал України. Щоб максимально скористатися з цього, необхідно перетворити Міжнародний аеропорт «Бориспіль» на сучасний вузловий аеропорт Центральної та Східної Європи.

Висновки. Угода про Спільний авіаційний простір має стати рішучим кроком українського уряду, оскільки українські авіакомпанії навряд чи зможуть вчасно підготуватися до нових конкурентних умов. Відкривши своє небо для європейських перевізників, Україна, з одного боку, може втратити велику частку доходів авіакомпаній, а з іншого – підвищити популярність своїх аеропортів, які отримуватимуть платежі і від міжнародних, і від національних перевізників.

Авіакомпанії отримають можливість здійснювати авіаперевезення в усі держави – члени ЄС без обмежень, але існує ризик збільшення цінової конкуренції на ринку, витрат на забезпечення стандартів безпеки, зменшення прибутку авіакомпаній через зниження цін на авіаквитки та виплату компенсацій, програшу у конкурентній боротьбі.

Аеропорти отримають стимул до оновлення та будівництва нових терміналів, зросте роль України як транзитної держави між Сходом і Заходом, регіональні аеропорти та аеродроми, зручні для використання бюджетними чартерними авіарейсами, отримають «нове дихання». Нові умови спонукатимуть українські авіакомпанії та аеропорти до залучення інвестицій та якісного оновлення.

Проте є ризик затримки рейсів через обмежену спроможність їх обслуговування, збільшення часу очікування на пункті паспортного контролю, зниження рівня безпеки перевезення багажу.

Провайдер авіанавігаційних послуг, з одного боку, збільшить прибутки від зборів за використання повітряного простору України, а з іншого – може відчувати надмірну завантаженість у зв'язку зі збільшенням кількості рейсів.

Сфера авіапрому отримає вихід на нові ринки збуту за рахунок сертифікації української продукції в ЄС та усвідомить необхідність підвищення якості продукції для поліпшення її конкурентоспроможності. Водночас можливе підвищення цін на продукцію у зв'язку з вищими виробничими стандартами.

Для українського уряду підписання Угоди також буде досягненням, бо таким чином він доведе свою здатність виконувати обіцянки та впроваджувати реформи. Навіть більше, вступ до САП означає верховенство демократичних засад в Україні, оскільки сигналізує про те, що інтереси та безпека українського споживача ставляться вище за інтереси українських підприємств. Захист національного виробника, який по суті означає перевагу для меншості за рахунок більшості, не повинен стати на заваді об'єднанню європейського неба.

Список літератури

1. Ареф'єва О.В., Штангрет А.М. Сучасний стан та ключові загрози для розвитку підприємств авіаційної галузі. http://www.nbu.gov.ua/e-journals/PSPE/2011_1/Arefeva_111.htm
2. Європейські авіакомпанії розорять українські? «Економічна правда» 07.03.2011 <http://www.epravda.com.ua/publications/2011/03/7/275503/>.
3. К. Зарембо. Європейська інтеграція згори: наслідки приєднання України ЄС. МЦПД http://www.icps.com.ua/files/articles/55/75/EF_6_2010_UKR.pdf.
4. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу. Аналітично-дорадч. Блакитної стрічки. 2010 http://www.undp.org.ua/files/en_76033Transport_System_Reform_Jun2010.pdf.
5. Державна політика в галузі організації повітряного руху. Державна авіаційна служба України. http://avia.gov.ua/documents/diyalnist/Obslugovuvannja-rovitranogoruxu/30068_2.html.
6. Європеїзація авіапростору України: переваги і проблеми, пов'язані з підписанням угоди про спільний авіаційний простір eu.prostir.ua/files/.../2811ukrfinal.pdf
7. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2013 рік <http://avia.gov.ua/documents/Miznarodnadiyalnist/Evropejska%20integracija/>
8. Угода між європейським союзом і його державами-членами й Україною про спільний авіаційний простір <http://avia.gov.ua/documents/Miznarodnadiyalnist/Evropejska%20integracija/24215.html>