



Європейська інтеграція згори: наслідки приєднання України до Спільного авіаційного простору з ЄС

Катерина Зарембо

Українські політики та фахівці з європейської інтеграції постійно наголошують на необхідності запровадження безвізового режиму між Європейським Союзом та Україною. Переваги цього безперечні: мобільність і міжлюдські контакти, доступ до інформації та нових світоглядів сприятимуть зближенню України та Євросоюзу не менше, аніж плідні двосторонні переговори. Проте важливе питання залишається неврахованим.

Щоб провести весняні канікули у Празі з 1 до 7 квітня 2010 року, українцю доведеться заплатити щонайменше EUR 252 за авіаквиток Київ — Прага — Київ. На ті самі дати квиток Дублін — Прага — Дублін (відстань на 300 км більша) коштує EUR 50¹.

Авіатранспорт в Україні за цінами і досі не є доступним для багатьох. Компанії "АероСвіт", "МАУ" та "Дніпроавіа" разом контролюють 70% українського ринку пасажирських авіаперевезень, і недорогими їх назвати важко. Отже, запровадження безвізового режиму між ЄС та Україною навряд чи спричинило б появу натовпів українських туристів у європейських столицях. Українці муситимуть обирати дорогі авіаквитки або ж потяги та автобуси. Принаймні до будь-якої європейської столиці. Звідти вже по всій Європі літають авіаперевізники low cost.

¹ <http://www.travelstart.de/>.

Уперед і вгору

2005 рік став своєрідною точкою відліку для розвитку української авіації. Хоча рівень безпеки польотів в Україні отримав низьку оцінку Федеральної авіаційної адміністрації США, ЄС та Україна підписали Угоду про окремі аспекти повітряного сполучення ("горизонтальну угоду"), яка дає змогу європейським авіаперевізникам виконувати рейси до України з будь-якої країни Європейського Союзу. А в грудні 2007 року відбувся перший раунд переговорів між Україною та ЄС про Спільний авіаційний простір (САП).

Європейський спільний авіаційний простір — 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. Наразі ця програма діє для всіх країн Західних Балкан, а також Ісландії та Норвегії. Разом вона охоплює 36 держав, і Євросоюз має намір долучити до неї всіх країн-сусідів. Наразі потенційними користувачами авіаційних послуг у країнах — членах САП є більш як 500 мільйонів осіб.

Угода про Спільний авіаційний простір базується на принципі прийняття третьою країною всього законодавства ЄС у сфері цивільної авіації, зокрема щодо безпеки польотів, захисту пасажирів, відповідальності авіаперевізників за пе-

ревеження, захисту навколишнього середовища, конкуренції та державної допомоги. Для України це конкретний і цільовий напрям інтеграції в ринок ЄС згідно з його стандартами. Так, Угода, зокрема, передбачає європейський стандарт безпеки та якості всього авіаційного обладнання, необмежену відповідальність авіаперевізника за перевезення, квоти для літаків на викиди вуглецю, дотримання екологічних стандартів виробництва авіаційної техніки та обмеженість державної допомоги авіаперевізникам в умовах вільної конкуренції.

На саміті 2006 року Міжнародної організації цивільної авіації (International Civil Aviation Organisation, ICAO) Європейська Комісія відзначила Україну як державу, яка здатна приєднатися до САП у найкоротший термін. Її сподівання виправдовуються: наразі вже проведено чотири раунди переговорів. Основний текст угоди вже майже погоджено, і у березні 2010 року очікується п'ятий раунд переговорів у Києві. За попередніми оцінками, якщо темпи переговорів не сповільняться, їх можуть завершити вже 2011 року.

Значимо, що саме Європейський Союз виступив з ініціативою приєднання України до САП. Що ж привернуло європейський авіаційний простір до українського? Передусім — пасажиропотік. З 2002 до 2008 року кількість польотів до та з України зростала в середньому на 14% щорічно, а з 2005 року зростання прискорилося до 20%.

Два напрямки в єдиному просторі

Тематично Угода про Спільний авіаційний простір складається з двох частин:

1. *Гармонізація національного законодавства із законодавством ЄС у сфері забезпечення безпеки польотів та управління аеронавігацією.*

Іншими словами, угода потребує прийняття європейських стандартів щодо безпеки авіаперевезень. Варто одразу зазначити: під "безпекою польотів" розуміють не лише технічні стандарти літаків. Це і рівень підготовки персоналу авіаперевізника та диспетчерської служби, рівень кваліфікації авіаінспекторів і навіть дотримання авіакомпанією графіка польотів. Наприклад, авіакомпанія має виплатити пасажиром компенсацію за затримку, перенесення або скасування рейсу — порушення, до яких наразі українські авіакомпанії вдаються безкарно.

Україна не вперше намагається відповідати міжнародним безпековим стандартам. 1992 року вона приєдналася до вже згаданої Міжнародної організації цивільної авіації. Основою її діяльності є Чиказька конвенція — документ міжнародного права, що регулює авіаперевезення з 1944 року. 2004 року Україна стала членом Європейської організації з безпеки аеронавігації ЄВРОКОНТРОЛЬ. Наразі Україна готується до підписання робочих домовленостей з Європейською агенцією з безпеки польотів (European Aviation Safety Agency, EASA).

Безпека ≠ комфорт

Не варто плутати європейські стандарти безпеки з європейськими стандартами комфорту. Іншими словами, вступ України до САП не означає, що всі українські перевізники пропонуватимуть споживачам нові літаки, оснащені великими зручними кріслами з екранами у спинках, стюардеси завжди посміхатимуться, а рейси не затримуватимуться. Радше вартість квитка тепер залежатиме від стандартів якості, а час затримки буде відшкодовано клієнтові. В Європі існує дуже чіткий розподіл на авіаційні "класи" — від авіакомпаній, які обслуговують VIP-рейси (наприклад французький Blue Line), до "бюджетників", де навіть користування туалетом може виявитися платним, а вага багажу обмежується 10–15 кг (наприклад ірландський Ryanair). Найімовірніше, такий розподіл з'явиться і в Україні, надаючи споживачам широкий вибір від повітряних "лімузинів" до "маршруток".

Таблиця 1. Участь України в міжнародних авіаційних організаціях і агенціях

	Рік приєднання України	Кількість повноправних членів	Тип участі для України	Функції організації/агенції
Міжнародна організація цивільної авіації (ICAO)	1992	190	Повноправний член	Встановлює мінімальні стандарти всіх аспектів безпеки польотів для міжнародних авіаперевезень, які знаходять відображення у національних законодавствах країн-членів
Європейська конференція цивільної авіації (ECAC)	1999	44	Повноправний член	Надає форум для обговорення найважливіших питань і проблем у сфері авіації
Європейська організація з безпеки аеронавігації (ЄВРОКОНТРОЛЬ)	2004	38	Повноправний член	Об'єднує країни Європейського континенту, які створили єдині стандарти обслуговування повітряного руху, і стежить за дотриманням цих стандартів
Європейська агенція з безпеки польотів (EASA)	—	27	Співпраця на основі "Робочих домовленостей"	Встановлює, запроваджує та контролює дотримання правил авіаційної безпеки, надає сертифікацію техніки та виробників

З 2006 року в ЄС діє програма SAFA – система оцінки іноземних літаків на аеродромах Європейського співтовариства. Згідно з цією програмою оцінці підлягає літак з будь-якої країни. У разі невідповідності безпековим стандартам його позбавляють права виконувати рейси до держав – членів ЄС і він потрапляє до "чорного списку", який складає Європейська Комісія. Така доля спіткала чотирьох українських авіаперевізників: Volare Airlines, Українську авіаційно-транспортну компанію (УАТК), "Мотор Січ" та "Українські Середземноморські Авіалінії UMAir" (яка 2005 року входила до трійки лідерів авіаперевезень України). Наразі Volare Airlines, УАТК і "Мотор Січ" виведено з "чорного списку" ЄС. У ньому залишається тільки українська авіакомпанія "Українські Середземноморські Авіалінії UMAir". Вона може бути виключена з нього за результатами наступних засідань Комітету з безпеки польотів ЄС, у разі підтвердження вичерпного характеру

заходів, вжитих компанією з метою відновлення польотів до Євросоюзу. Очевидно, що такий досвід не покращує репутацію як українських авіаперевізників, так і України в цілому.

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

Об'єднання авіаринків вигідне для української авіаційної галузі передусім тому, що тепер авіаційна продукція українського виробництва – від літаків до деталей до них – буде сертифікованою та може продаватися в країнах Євросоюзу. Європейська Комісія затвердила два Регламенти, згідно з якими відбувається схвалення авіаційної техніки до експлуатації.

Таблиця 2. Сертифікаційні вимоги EASA

Регламент (ЄК) № 1702/2003	Регламент (ЄК) № 2042/2003
Правила підтвердження льотної придатності та екологічної сертифікації літаків і продукції, яка їх стосується, деталей і приладів	Правила подовження льотної придатності та експлуатації літаків, авіаційної техніки, деталей і приладів
Правила сертифікації організацій, які проектують і виготовляють авіаційну техніку	Правила сертифікації організацій і персоналу, що беруть участь у виконанні зазначених вище завдань

² http://www.easa.europa.eu/ws_prod/g/rg_regulations.php.

Спільний ринок авіаперевезень — не тільки велика можливість для України, а й великий виклик. 2009 року частка іноземних авіакомпаній у структурі повітряного руху в Україні дорівнювала 79,5%, а українських — тільки 20,5%³. Зі вступом до САП частка останніх, імовірно, зменшуватиметься. До того ж збільшення кількості

чартерних рейсів та авіаперевізників low cost на українському авіаційному ринку, а також технологічна непридатність українських аеропортів виконувати роль транзитних хабів можуть суттєво позначитися на успішності української авіаційної галузі.

Досвід попередників

Країни, які вже приєдналися до САП, можуть продемонструвати динаміку змін в авіаційній сфері. Вже 2007 року пасажиропотік у сусідній Польщі зріс більш як удвічі. Водночас іноземні бюджетні авіаперевізники, такі як Wizz Air, SkyEurope та Ryanair, швидко захопили більшу частину ринку у чотирьох з п'яти провідних національних аеропортів.

Утім, деяким авіаперевізникам з таких країн, як Польща та Хорватія, втриматися на поверхні легше через їхню належність до міжнародних стратегічних альянсів. Завдяки членству в таких альянсах, як Star Alliance, Oneworld і Sky Team, авіаперевізники співпрацюють як одна мережа, спільно користуючись флотом для створення зручних маршрутів і збільшення обсягів продажу. "Українська авіаційна група", "Донбасаеро" та "АероСвіт" взяли за основу свого співробітництва той самий принцип (code-share arrangements). Однак національний рівень домовленостей не зможе забезпечити цим компаніям такої конкурентоспроможності, як членство в міжнародних альянсах.

Per aspera ad astra

Щоб відчуті наслідки Спільного авіаційного простору, Україна має виконати умови вступу. Для цього гравцям української авіаційної сфери потрібно здійснити низку перетворень. Зокрема треба виконати такі завдання.

Прийняття нового Повітряного кодексу

Прийнятий 1993 року Повітряний кодекс по суті є нормативною базою для цивільної авіації України. Ключові положення щодо повноважень органу державного управління у сфері цивільної авіації, відповідальності гравців цієї сфери та стандартів авіаційної безпеки викладено саме в ньому. Проте не тільки. Певні положення також відображено в Цивільному кодексі України, Господарському кодексі України, а також Монреальській конвенції⁴, що призводить до нормативної розпорошеності. Така ситуація дає змогу практично кожній українській авіакомпанії мати

власні внутрішні правила перевезень пасажирів, багажу і вантажу⁵.

Чинний Повітряний кодекс морально застарів, оскільки його положення ґрунтуються на радянських авіаційних стандартах. Неодноразові спроби оновити кодекс зазнали невдачі у Верховній Раді. Наразі у рамках проекту TWINNING щодо гармонізації норм законодавства та стандартів України з нормами законодавства та стандартами ЄС у галузі цивільної авіації триває процес підготовки нового проекту Повітряного кодексу. Зокрема він має бути гармонізованим з відповідним законодавством ЄС і містити положення щодо:

- 1) надання Державіаадміністрації (ДАА) повноважень зі здійснення нагляду в галузі;
- 2) фінансових штрафів або притягнення у судовому порядку до кримінальної відповідальності юридичних і фізичних осіб;

³ <http://uksatse.ua/index.php?s=6c9ba5ad78ed62fd-0b86d0cc399d34cf&act=Part&CODE=229>.

⁴ Набрала чинності в Україні 6 травня 2009 року.

⁵ Правовий тиждень (2009 р.). "Відповідальність авіаперевізника". № 25 (151), 23 червня.

- 3) надання ДАА засобів впливу для забезпечення виконання законодавства;
- 4) необмеженого доступу інспекторів ДАА до всіх експлуатантів та організацій цивільної авіаційної галузі;
- 5) необмеженого доступу також для позаштатних інспекторів;
- 6) позапланових (раптових) інспекцій;
- 7) створення незалежного органу з розслідування повітряних інцидентів;
- 8) включення переліку термінів українською мовою згідно з міжнародною та європейською термінологією⁶.

Частина зазначених питань регулюється актами Кабінету Міністрів, а деякі зовсім відсутні в українському законодавстві. Це суперечить не тільки вимогам ЄС, а й Чиказькій конвенції, яка, зокрема, передбачає повну незалежність органу державного управління у здійсненні нагляду за безпекою польотів.

Останній проект Повітряного кодексу 2009 року Верховна Рада відхилила через непогодження з викладеними в ньому принципами державного регулювання. Наразі готується оновлений проект, який Державіаадміністрація сподівається затвердити 2010 року.

Погодження перехідних періодів

Упродовж п'ятого раунду переговорів Україна має погодити два додатки до Угоди: перелік національного законодавства, яке необхідно гармонізувати з європейським, а також терміни перехідних періодів для України. Останні надзвичайно важливі, оскільки впродовж цих періодів українські авіакомпанії мають оновити свої авіапарки, завершити будівництво нового терміналу F у аеропорті "Бориспіль" і суттєво поліпшити інфраструктуру в аеропортах Сімферополя, Одеси, Львова, Дніпропетровська, Донецька 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.

⁶ Державна авіаційна адміністрація. План дій (від 15.05.2009). Twinning Project UA/06/PCSA/TP/01.

Збільшення інвестицій в аеропорти

За темпами розвитку українські аеропорти відстають від авіаперевізників і вже зараз не можуть задовольняти їхні потреби. Це зумовлено двома факторами. По-перше, у світовій практиці термін окупності авіакомпаній вдвічі менший за термін окупності аеропортів. По-друге, в Україні приватні власники авіакомпаній мають набагато більше можливостей для залучення інвестицій, аніж держава, у власності якої перебуває більшість українських аеропортів. А реконструкція аеропортів потребує дуже великих коштів. Наприклад, для того, щоб привести українські аеропорти у відповідний європейським стандартам стан до Євро-2012, необхідно EUR 1,2 млрд. Держава очікує, що три чверті з них надійдуть з приватного сектору.

Суцільне оновлення

Україна має оновити не тільки законодавство. Українські авіакомпанії не дарма потрапили до європейського "чорного списку": транспортні засоби навіть провідних українських авіаперевізників фізично та морально зношені. Те саме стосується і аеропортів: із 46 українських аеропортів та аеродромів більшість укомплектовано застарілою технікою та обладнанням для надання аеронавігаційних послуг⁷.

Певні кроки щодо вирішення цього питання вже робляться. 13 січня 2010 року Кабінет Міністрів України затвердив "Програму розвитку державної системи використання повітряного простору України на 2010 – 2014 роки". Фінансування програми передбачено за рахунок прибутку Державного підприємства обслуговування повітряного руху України "Украерорух" (70%) і коштів інвесторів (30%). Таким чином, програма не тільки не розраховує на державний бюджет, а й навіть має на меті збільшити відрахування до нього.

Утім, цю програму спрямовано тільки на оновлення механізмів обслуговування повітряного простору, тобто оптимізацію диспетчерських по-

⁷ Правовий тиждень (2009 р.). "Загроза для людей у повітрі та на землі". № 25 (151), 23 червня.

слуг. Питання технічної придатності аеропортів для обслуговування збільшеного пасажиропотоку та кількості рейсів, а також стану повітряних суден наразі залишаються відкритими. У вирішенні останнього питання авіаперевізникам не варто розраховувати на державну підтримку, адже в умовах САП вона суворо заборонена, за винятком надзвичайних випадків.

Збільшення рівня оплати праці

Згідно з вимогами Чиказької конвенції рівень заробітної плати фахівців у сфері авіації має бути не нижче середнього рівня зарплат у авіаційній галузі. Ця умова в Україні не виконується зі зрозумілих причин: до цієї галузі входять і приватні, і державні підприємства, рівень оплати праці в яких різний. Рівень зарплат у державних установах (зокрема Державіаадміністрації, "Укр-аерорусі" та аеропортах) визначається Єдиною тарифною сіткою, а у приватних компаніях залежить від рівня прибутку. І хоча, за даними Держкомстату, середня заробітна плата працівників авіаційного транспорту 2009 року становила 5 106 грн, що є найвищим показником у державному секторі, вона не може конкурувати з окладами в приватних авіакомпаніях, де пілоти можуть отримувати кілька тисяч доларів США.

Це питання важливе не тільки з огляду на справедливість і навіть не через нестачу молодих фахівців у державних службах. Такий стан речей принципово порушує європейські норми інспекції. Так, матеріальне становище державних службовців, які оцінюють якість авіаобслуговування, набагато нижче, аніж у тих, кого власне перевіряє службовець. Це створює можливість впливу на результати інспекції, що може призвести до негативних і навіть трагічних наслідків⁸.

Наслідки САП: переможці та переможені

На цей момент переможців і переможених ще немає, оскільки попереду багато копійки праці. Головне, щоб шлях до Спільного авіаційного про-

⁸ Інтерв'ю з начальником управління зовнішніх зв'язків Державіаадміністрації Ю. Кордяніним.

стору для української авіації був незворотним. Добрим чи поганим буде результат, і чи буде він взагалі, можна буде побачити тільки після того, як Угоду буде ратифіковано Верховною Радою. Зрештою, вступ до Світової організації торгівлі (СОТ) поки що не приніс Україні суттєвих змін, хоча й українська влада не завжди дотримується вимог СОТ.

В Україні угода вигідна передусім споживачам авіаційних послуг. Згідно з угодою пасажирам гарантуватимуть не тільки безпеку польотів із відповідними санкціями в разі зниження якості, а й набагато більший вибір авіаперевізників, пакетів послуг, доступні ціни і зручні розклади рейсів.

Подивившись правді в очі, варто визнати: для українських авіакомпаній та аеропортів приєднання до САП стане перевіркою на стійкість. Дві найбільші авіакомпанії України, "МАУ" та "АероСвіт", наразі перебувають у непевному стані щодо їхніх власників і, відповідно, потенційних інвестицій. До того ж прості підрахунки показують, що боротьба буде нелегкою і нерівною: кількість літаків "МАУ" та "Української авіаційної групи", до якої входять компанії "АероСвіт" і "Донбасаеро", вп'ятеро менша за флот British Airlines.

Те саме стосується і конкурентоспроможності українських аеропортів. За класифікацією ЄВРОКОНТРОЛЮ, існує шість груп аеропортів відповідно до кількості вильотів на рік. Згідно з цією класифікацією "Бориспіль" належить до третьої (20 – 50 тис. вильотів) групи, ще три регіональні аеропорти – до четвертої (5 – 20 тис.), сім – до п'ятої (1 – 5 тис.), решта – до групи аеропортів, які обслуговують менш як тисячу вильотів на рік. У Німеччині натомість два аеропорти належать до групи дуже великих (200 – 500 тис. вильотів) і п'ять – до групи великих аеропортів (50 – 200 тис.). Таким чином, перспектива перетворення аеропорту "Бориспіль" на міжнародний хаб за короткий час, особливо в умовах конкуренції зі справжніми європейськими хабами та за теперішніх темпів фінансування, доволі примарна.

Утім, і саме керівництво "Борисполя", здається, не сприяє його розвитку. Термінал F, який наразі перебуває на стадії будівництва, спочатку призначався для обслуговування за зниженими тарифами рейсів бюджетних авіакомпаній. Однак недавно керівництво аеропорту змінило своє рішення, встановивши для нього звичайні тарифи.

Таким чином, європейським авіаперевізникам low cost доведеться користуватися регіональними аеропортами. Той факт, що деякі з них перебувають на відстані десятків кілометрів від регіональних центрів, не має стати бюджетним компаніям на заваді: для європейських перевізників використовувати маленькі аеропорти за 100 км

від основного населеного пункту — нормальна практика.

До речі, такий досвід виявився позитивним у Польщі. 2004 року, на момент приєднання до Європейського Союзу, аеропорт Краків — Катовіце перевозив близько 500 тис. пасажирів на рік. 80% його рейсів були регулярними, 20% — чартерними. На 2008 рік аеропорт зміг збільшити пасажиропотік до 2,4 млн пасажирів. Сталося це через дві причини: по-перше, відкриття двох нових терміналів, а по-друге, стрімке зростання кількості чартерних рейсів low cost. Вже 2008 року частка регулярних рейсів, які обслуговував аеропорт, становила 20%, тимчасом як рейсів low cost — 80%.

Таблиця 3. Наслідки приєднання України для Спільного авіаційного простору з ЄС

Об'єкти впливу	Переваги	Ризики
Пасажири	Забезпечення європейських стандартів безпеки польотів Забезпечення європейського рівня обслуговування пасажирів Збільшення кількості рейсів і маршрутів Розширення цінового діапазону послуг авіаперевезень	Ризики відсутні
Авіакомпанії	Можливість здійснювати авіаперевезення в усі держави – члени ЄС без обмежень	Збільшення цінової конкуренції на ринку Збільшення витрат на забезпечення стандартів безпеки Зменшення прибутку авіакомпаній через зниження цін на авіаквитки Зменшення прибутку авіакомпаній через виплату компенсацій Спірні питання між українськими та європейськими авіакомпаніями на перехідних етапах Програш у конкурентній боротьбі
Аеропорти	Стимул до оновлення та будівництва нових терміналів Збільшення ролі України як транзитної держави між Сходом і Заходом "Нове дихання" для регіональних аеропортів та аеродромів, зручних для використання бюджетними чартерними авіарейсами	Низька ймовірність перетворення аеропорту "Бориспіль" на міжнародний хаб у короткостроковій перспективі Затримка рейсів через обмежену спроможність їх обслуговування Збільшення часу очікування на пункті паспортного контролю Знижений рівень безпеки перевезення багажу
Провайдер аеронавігаційних послуг	Збільшення прибутку від зборів за використання повітряного простору України	Надмірна завантаженість у зв'язку зі збільшенням кількості рейсів
Авіабудівничий сектор	Вихід на нові ринки збуту товарів за рахунок сертифікації української продукції в ЄС Необхідність підвищення якості продукції для поліпшення її конкурентоспроможності	Збільшення цін на продукцію у зв'язку з вищими виробничими стандартами

Стрес як вихід з кризи

Успіхи України на міжнародній арені чомусь мають набагато менший резонанс у суспільстві, аніж її невдачі. Так було і з приєднанням України до Світової організації торгівлі, і з початком переговорів про Європейський спільний авіаційний простір. Угода про Спільний авіаційний простір з ЄС — не перша угода між Україною та Євросоюзом, але перша, результат якої миттєво відчують громадяни України. Для українських споживачів САП — революція сервісу та доступності.

Звісно, необхідність у в'їзній візі ускладнюватиме рух громадян України до Євросоюзу. Проте питання Спільного авіаційного простору не можна прив'язувати до питання безвізового режиму. Зрештою, країни Західних Балкан так само вступили до САП на два роки швидше, аніж отримали безвізовий режим (який поширюється тільки на власників біометричних паспортів).

САП має стати дуже рішучим кроком українського уряду, оскільки, найімовірніше, українські авіакомпанії не зможуть пристосуватися до нових конкурентних умов у короткостроковій перспективі. Залишені сам-на-сам з європейськими конкурентами, вони можуть втратити велику частку своїх доходів. Чого не можна ска-

зати про аеропорти, які отримуватимуть платежі і від міжнародних, і від національних перевізників. Для українського уряду підписання угоди так само буде досягненням, передусім тому, що таким чином він усе ж таки доведе свою здатність виконувати обіцянки та впроваджувати реформи.

Зрештою, не варто забувати про те, що конкуренція є рушієм прогресу, а не деструкції. Будь-які зміни — це ризик. Подолання та пристосування до цих змін означає вихід на новий рівень розвитку. Імовірно, нові умови спонукатимуть українські авіакомпанії та аеропорти до залучення інвестицій та якісного оновлення. Така ситуація сприятиме санації ринку авіаційних послуг в Україні, адже тільки від українських компаній залежатиме, зможуть вони зайняти своє місце у САП чи їм доведеться звільнити його для інших. Вступ до САП також означає верховенство демократичних засад в Україні, оскільки він ставитиме інтереси та безпеку українського споживача вище за інтереси українських підприємств. Традиційна українська мантра про захист національного виробника, яка фактично означає перевагу для меншості за рахунок більшості, не повинна стати на заваді об'єднанню європейського неба.

Катерина Зарембо — аналітик програми "Зовнішня політика" Міжнародного центру перспективних досліджень.

"Європейські акценти" — щомісячне видання МЦПД, яке запроваджує дискусію з важливих питань європейської інтеграції України та політики ЄС стосовно України. Публікацію видано за підтримки Фонду аналітичних центрів Інституту відкритого суспільства (OSI).

e-mail: office@icps.kiev.ua
www.icps.com.ua