

**Висновки.** З огляду на заходи, спрямовані на оптимізацію виробництва продукції свинарства для підвищення фінансової стабільності сільськогосподарських підприємств, під час

зміни плану забою свиней в ТОВ «Альфа-Агро» значно зменшені витрати на відгодівлю та забій. Економічний ефект, спричинений зниженням загальних витрат, складає 24,43 тис. грн.

**Список використаних джерел:**

1. Андрушків Б., Мельник Л., Погайдак О. Формування адаптивної моделі управління процесом відтворення господарського капіталу на засадах підвищення капіталізації підприємства. Сталій розвиток економіки. 2012. № 5. С. 71–78.
2. Васильєва Н. Інформаційні технології як складова підвищення конкурентоспроможності аграрних підприємств. Агросвіт. № 24. 2012. С. 3–7.
3. Самарська Д., Домаскіна М. Застосування економіко-математичного моделювання для визначення раціональної галузевої структури аграрних 183 підприємств. Глобальні та національні проблеми економіки. 2015. Вип. 7. С. 472–477.
4. Ткаченко О. Розподіл фінансових ресурсів як основа досягнення економічної безпеки сільськогосподарських підприємств. Агросвіт. 2018. № 12. С. 27–33.

**ОПТИМИЗАЦИЯ ПРОИЗВОДСТВА ПРОДУКЦИИ СВИНОВОДСТВА ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ ФИНАНСОВОЙ СТАБИЛЬНОСТИ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ**

**Аннотация.** В статье составлен план производства на указанные периоды с учетом затрат на производство и хранение продукции свиноводства. Проведен анализ степени связи между факторным фактором и результативным фактором (расходы на откорм и убой свиней). Сгруппированы результаты анализа линейной и нелинейной регрессионной зависимости между факторным и результативным факторами. Доказано, что благодаря изменению плана забоя свиней значительно уменьшены затраты на откорм и убой.

**Ключевые слова:** сельскохозяйственные предприятия, производство, продукция свиноводства, функции, ограничения, условие, головы свиней.

**OPTIMIZATION OF MANUFACTURE OF SWINE PRODUCTION FOR INCREASE OF FINANCIAL STABILITY OF AGRICULTURAL ENTERPRISES**

**Summary.** The plan of production for the indicated periods is compiled taking into account expenses for the production and preservation of pig production. The analysis of the degree of connection between the factor and the effective factors (the costs of pigs eating and slaughtering) is carried out. The results of the analysis of linear and non-linear regression dependence between factor and result factors are grouped. It has been proved that due to the change in the slaughter plan, significantly reduced feed and slaughter costs.

**Key words:** agricultural enterprises, production, pig products, functions, restrictions, condition, pig heads.

УДК 339.923:061.1ЄС+339.944:624.73(477)

**Качур М. О.**

*студентка факультету міжнародних економічних відносин  
Ужгородського національного університету*

**Kachur M. O.**

*Student of the Faculty of International Economic Relations  
Uzhgorod National University*

**ІНТЕГРАЦІЯ УКРАЇНИ У СПІЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ ПРОСТІР ЄС  
ТА РОЗВИТОК КОНКУРЕНЦІЇ НА РИНКУ АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ**

**Анотація.** У статті проведено аналіз сучасного стану інтеграції України у спільний авіаційний простір ЄС. Досліджено особливості розвитку конкуренції на ринку авіаперевезень. Розкрито проблеми інтеграції України у спільний авіаційний простір ЄС. Виокремлено завдання України, які потрібно виконати для успішної інтеграції України у спільний авіаційний простір ЄС.

**Ключові слова:** авіаперевезення, Україна, авіаційний простір, ЄС, спільний авіаційний простір ЄС, угода, авіапростір ЄС, авіаперевізники, авіасполучення.

**Вступ та постановка проблеми.** Особливої актуальності питання інтеграції України до спільного авіаційного простору набуло після отримання Україною безвізового режиму з ЄС. В умовах полегшення процедури виїзду українські громадяни більш гостро відчують брак кон-

куренції серед авіаперевізників, що здійснюють польоти до держав-членів ЄС. З огляду на суттєві переваги приєднання України до Спільного авіаційного простору розпочато процес переговорів щодо підписання відповідної Угоди про САП між Україною та ЄС. Метою Угоди

є поступове інкорпорування в законодавство України вимог та стандартів актів законодавства ЄС у сфері безпеки польотів, авіаційної безпеки, організації повітряного руху, захисту навколишнього середовища, захисту прав споживачів, систем комп'ютерного бронювання та соціальних аспектів.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Теоретичні аспекти інтеграції України у спільний авіаційний простір ЄС та розвитку конкуренції на ринку авіаперевезень перебувають у полі зору таких дослідників, як П. Кравчук [2], К. Кульчицька [2], В. Гуменюк [1].

**Метою** роботи є аналіз особливостей інтеграції України у спільний авіаційний простір ЄС та оцінка розвитку конкуренції на ринку авіаперевезень.

**Результати дослідження.** Українська держава активно працює над інтеграцією до Європейської спільної авіаційної зони та безвідносно до укладання Угоди про Спільний авіаційний простір Державіаслужба здійснює на постійній двосторонній основі відповідну роботу з авіаційними службами країн-членів ЄС [4].

Єдине небо Європи – ініціатива Європейської Комісії, відповідно до якої розподіл повітряного простору та його керування будуть єдиними для більшості країн Європи (Європейської спільної авіаційної зони, англ. "ЕСАА") [8].

Європейський спільний авіаційний простір (САП) – двостороння угода між ЄС і третіми країнами, що встановлює спільні стандарти безпеки та лібералізує ринкові відносини у сфері авіації, даючи змогу ефективніше та безпечніше використовувати повітряний простір.

Фактично це зона вільної торгівлі для авіації, зокрема щодо безпеки польотів, захисту пасажирів, відповідальності авіаперевізників, захисту довкілля, конкуренції та державної допомоги. ЄС уклав такі угоди з 14 державами та з Косовим. Переговори про САП з Україною завершилися у 2013 році, проте підписання угоди заблоковане через конфлікт між Великою Британією та Іспанією щодо статусу аеропорту Гібралтару [2].

У 2017 році Україна мала не тільки найнижчу середню зарплатню в Європі, але й один з найнижчих рівнів користування авіаційним транспортом. Війна, економічна криза й втрата двох з трьох найпопулярніших аеропортів (Сімферополь і Донецьк) спричинили серйозне падіння пасажиропотоку у 2014–2015 роках [2].

Україні ще дуже далеко до європейських показників користування авіатранспортом. Дослідження «Європи без бар'єрів» та Фонду «Демократичні ініціативи» показало, що до ЄС за 2016–2017 роки подорожували майже 12% респондентів, але лише 5% хоча б раз робили це повітряним шляхом. Хоча це дуже мало за європейськими мірками. Головною перешкодою авіаподорожів є вища ціна квитка, як вважають 45% тих, хто подорожував до ЄС, але вибрав наземний транспорт. Іншими важливими факторами є наявність чи відсутність прямого сполучення, а також комфортність подорожі [2].

Більшість готова платити за квиток на літак до ЄС не більше тисячі гривень (за подорож в один бік), і лише кілька відсотків опитаних визнали, що готові платити понад 2 000 грн. (табл. 1).

Згідно з даними того ж опитування 12,8% респондентів, які взагалі не користувалися повітряним транспортом раніше, готові почати літати після появи на ринку відповідних дешевих пропозицій [2].

На українському авіаринку вже зараз наявні пропозиції, дешевші за 1 000 гривень, проте їхній відсоток у загальній кількості польотів невеликий [2].

Україні потрібен конкурентніший, прозоріший та більш насичений ринок, напрацьований механізми взаємодії аеропортів і громад у регіонах. Традиційно формування таких умов пов'язують з підписанням угоди про Спільний авіаційний простір з ЄС, яку в народі також називають угодою про відкрите небо.

Аналізуючи досвід сусідів, зазначимо, що дві держави «Східного партнерства», а саме Грузія та Молдова, мають підписані угоди про САП, датовані 2010 та 2012 роками. Їхній досвід розвінчують кілька міфів, але загалом вони є цінним для нас. Можемо зробити такі висновки.

1) Підписання угоди про САП не гарантує приходу лоукостерів. Грузії та Молдові вдалося залучити тільки одного класичного європейського лоукостера, а саме "Wizz Air".

2) «Відкрите небо» не робить ринок автоматично орієнтованим на ЄС. І в Молдові, і в Грузії значна частка пасажиропотоку досі спрямована в Туреччину, Росію, Казахстан, Єгипет тощо.

3) Водночас в обох країнах після підписання угоди помітно збільшився пасажиропотік. У Грузії йдеться про більш ніж триразове зростання з 2010 по 2016 роки (з 0,9 млн. до 2,8 млн. пасажирів). У Молдові пасажиропотік з 2013 до 2016 років збільшився на 80%, а саме до 2,2 млн. пасажирів. Однак не можна ні стверджувати, що збільшення пасажиропотоку стало наслідком підписання САП, ні заперечити це.

4) В обох країнах зросла конкурентоспроможність та знизилась ціна. У Молдові кількість напрямків зросла з 19 у 2013 році до 42 у 2017 році. Згідно з даними Служби цивільної авіації Молдови квиток на прямий переліт до Лондона, який у квітні 2010 року коштував 210 євро, у квітні 2017 року коштував 45 євро.

5) Процес імплементації угоди дуже тривалий. В рамках САП Молдова мала впровадити понад 86 норм ЄС. Попри значний прогрес, на листопад 2016 року цій державі залишалось здійснити аналіз регуляторного впливу понад 50 норм ЄС та ухвалити більше 70 нормативних актів [2].

Українська угода про САП передбачає інкорпорування в українське законодавство 64 регламентів та директив ЄС. Після цього українські авіаперевізники отримають необмежені права на перевезення з України до ЄС і між

Таблиця 1

Відповіді респондентів у рамках дослідження «Європа без бар'єрів» щодо оптимальної вартості квитків на літак до країн ЄС [2]

Вартість	Захід	Центр	Південь	Схід	Україна загалом
До 500 грн.	25,2	26,3	38,0	24,3	28,7
Від 501 до 1 000 грн.	18,2	11,5	15,0	16,7	14,9
Від 1 001 до 2 000 грн.	8,2	4,3	4,8	3,8	5,4
Від 2 001 до 5 000 грн.	1,6	1,6	1,3	2,4	1,6
Від 5 001 грн і більше	0,7	0,2	1,8	1,0	0,8
Важко сказати	46,1	56,1	39,3	51,9	48,6

Примітка: відповіді подані у відсотках

державами-членами ЄС за умови зупинки в Україні. Авіаперевізники ЄС матимуть необмежені комерційні права щодо польотів з ЄС в Україну та в її межах. Переговори щодо укладення угоди тривають з 2007 року, але через наявність в Україні, на відміну від Молдови та Грузії, масштабної авіаційної галузі, документ довелося довго адаптувати під українські реалії. Її парафували у 2013 році, але досі не підписали [2].

Формальною перепоною є територіальна суперечка між Британією та Іспанією. Вихід Британії з ЄС знімає це питання, але це означає, що підписання відтерміноване щонайменше до завершення процедури Brexit. Однак відкладення угоди не означає дозволу на бездіяльність.

Адаптацію українського ринку до європейських стандартів можна починати вже зараз. Нині гармонізація українських норм і стандартів у сфері цивільної авіації з європейськими відбувається за кількома напрямками.

1) Одностороннє впровадження. Впроваджувати директиви та регламенти ЄС можна, не чекаючи на підписання угоди. До певної міри цей принцип вже застосовується Україною. Кабмін у 2017 році ухвалив План заходів з підготовки до запровадження САП з ЄС. Однак він передбачає реалізацію лише частини директив та норм, визначених угодою про САП.

2) Двостороння лібералізація повітряного сполучення. Доки не підписаний САП, ніхто не заважає Україні працювати над двосторонніми угодами з країнами-членами ЄС (і не тільки з ними). Українські органи влади працюють над цим напрямом, але переважно у формі листування з європейськими партнерами. Згідно з даними Державіаслужби сьогодні повністю лібералізоване повітряне сполучення з такими країнами, як Болгарія, Греція, Естонія, Іспанія, Литва, Люксембург, Польща, Румунія, Словаччина, Італія. Частково лібералізовано сполучення з Данією, Кіпром, Словенією та Швецією. 31 жовтня офіційні пропозиції ДАСУ про повну лібералізацію авіасполучення були надіслані Австрії, Чехії, Бельгії, Німеччині, Угорщині, Португалії, Швеції, Нідерландам та Великій Британії.

3) «Відкрите небо» в окремих аеропортах. У 2015 році про «відкриття неба» оголосили аеропорти Львова та Одеси, хоча повної лібералізації повітряного простору в обох містах так і не відбулося. Вже у 2016 році літня навігація у Львові показала суттєве зростання пасажиропотоку. В Одесі пасажиропотік 2017 року збільшився, незважаючи на втрату російського напрямку, який становив до 20% обсягу перевезень. У Львові говорять про декілька складових успіху: це й відсутність обмежень на частоти та перевезення між Україною та Польщею й Італією, й успішна співпраця з місцевою владою, й розвиток туристичної привабливості регіону.

4) Інші інструменти. На відміну від сусідів, Україна в процесі переговорів з ЄС вимагала визнання української системи сертифікації повітряних суден. У 2017 році, тобто після 10 років переговорів, нарешті було підписано Робочу домовленість щодо зближення систем сертифікації. Одним з її наслідків має стати визнання ЄС сертифікатів, виданих Україною, зокрема, для продукції ДП «Антонов». Натомість досі не вирішено питання доступу на ринок послуг з наземного обслуговування в аеропортах [2].

Є також низка інших напрямків інтеграції з ЄС у сфері цивільної авіації. Зокрема, це робота над документом впровадження Єдиного європейського неба в Україні (LSSIP).

Міністр інфраструктури України Володимир Омелян під час зустрічі з Президентом Ради Міжнародної

організації цивільної авіації (ICAO) Олумуїва Бенард Аліу і Генеральним Секретарем ICAO Фан Лю 10 липня 2018 року у м. Страсбурзі заявив: «Міністерство лібералізує ринок авіатранспортних послуг і приводить вітчизняну нормативно-правову базу у сфері авіації у відповідність до європейського законодавства. Ми робимо все можливе для розширення регулярного повітряного сполучення з країнами ЄС щодо зняття обмежень стосовно кількості призначених авіапідприємств, пунктів відправлення/призначення, а також кількості рейсів. Завдяки спільним зусиллям кількість авіарейсів і пасажиропотік у сполученні Україна – ЄС постійно зростають, нині європейський напрямок польотів є головним» [4].

Міністр інфраструктури зауважив, що з низкою європейських країн є домовленості щодо розширення авіасполучення. Зокрема, заплановано збільшення кількості рейсів за такими основними маршрутами до Німеччини, як Київ – Берлін, Київ – Франкфурт, Київ – Мюнхен, з 28 до 52 рейсів на тиждень (сукупно за трьома вищезазначеними маршрутами) для кожної сторони [4].

Для розвитку ще більш ефективної співпраці з Міжнародною організацією цивільної авіації Україна планує висунути свого кандидата до Ради ICAO на виборах, що відбудуться у 2019 році [4].

У повній підтримці прагнення України якомога скоріше інтегруватися до Європейської спільної авіаційної зони запевнив генеральний директор з питань мобільності та транспорту Європейської Комісії Хенрік Хололей, з яким Володимир Омелян провів двосторонню зустріч у рамках участі в 36-й Пленарній сесії Європейській конференції цивільної авіації. Як повідомив Хенрік Хололей, був надісланий циркуляційний лист серед країн-членів ЄС з підтримкою намірів України зняти наявні обмеження під час здійснення регулярного повітряного сполучення на двосторонній основі з кожною країною ЄС. «В останні 2 роки в Україні справжній авіаційний бум. Пасажиропотік зростає так швидко, що авіакомпанії навіть іноді не встигають задовольняти попит. І скоріше набуття української авіацією європейських стандартів роботи – це єдиний правильний шлях до Спільного авіаційного простору. Україна неодмінно стане частиною Єдиного неба Європи», – зазначив Міністр інфраструктури України, а також подякував генеральному директору з питань мобільності та транспорту Європейської Комісії Хенріку Хололею за підтримку євроінтеграційних прагнень України у сфері цивільної авіації. Сторони обговорили підсумки саміту Україна – ЄС, серед пріоритетних питань якого були саме інфраструктурні проекти [4].

Єврокомісія спільно з Міністерством інфраструктури України працюватиме над транспортними пріоритетами, на реалізацію яких буде залучено як кредитну, так і грантову допомогу. Окреме місце в переговорах посідало питання підтримки з боку Брюсселя Центру транспортних інновацій.

Так, сторони розпочали підготовку до другого засідання Транспортного діалогу високого рівня, що запланований на перший квартал 2019 року в Брюсселі, важливою складовою якого стане інфраструктурний бізнес-форум [4].

17 серпня 2018 року Міністерство закордонних справ, на відміну від інших українських відомств, не погодило підписання договору про спільний авіапростір з Євросоюзом. «З метою підписання Угоди між Україною та ЄС про спільний авіапростір Мінінфраструктури розробило відповідний пакет документів про повноваження Міністра інфраструктури України на підписання угоди і в травні 2016 року направило його на узгодження в Мін-

соцполітики, МЗС, Мінфін, Мінекономрозвитку, ДФС і АМКУ. Отримано узгодження від всіх зацікавлених центральних органів виконавчої влади, крім МЗС», – повідомили в Мінінфраструктурі. Як уточнили в Міністерстві, зовнішньополітичне відомство своїм листом від 11 липня 2016 року поінформувало Мінінфраструктуру, що через відсутність з боку ЄС узгодженої редакції пункту 31 «Територія» статті 2 «Визначення» про територіальне застосування зазначеної Угоди схвалення такого проекту акта є передчасним. Крім того, в МЗС додали, що підписання угоди неможливо без врегулювання спору між Великобританією та Іспанією щодо Гібралтару, який актуалізувався після референдуму про вихід Британії з ЄС. «Україна не має права самостійно приймати будь-які односторонні рішення з цього питання. Питання визначення Гібралтару обговорюється європейською та українською сторонами з червня 2014 року», – відзначили в Міністерстві [3].

Як очікується, Україна і ЄС підпишуть Угоду про спільний авіаційний простір у 2019 році після виходу Великобританії з ЄС [3].

**Висновки.** Отже, Євроінтеграція України в авіаційній галузі не обмежується підписанням угоди про Спільний авіаційний простір. Йдеться про всеохоплюючу та дуже

тривалу роботу. Навіть у Молдові та Грузії це був багаторічний процес, а в Україні його додатково ускладнює наявність авіабудівної галузі, мережі аеропортів, значної кількості авіакомпаній та інших гравців ринку. Україні потрібно впроваджувати конкретні директиви та норми, прописані в Угоді, змінити норми прийняття авіаційних правил, ухвалити постанову Кабміну щодо доступу до ринку наземного обслуговування, укласти двосторонні угоди про відкрите небо з іншими країнами, поширювати кращі практики співпраці між аеропортами та місцевими громадами. Досвід Молдови та Грузії свідчить про те, що не варто чекати, що САП принесе негайні блага для всіх. Ціни на польоти невідворотно падатимуть, але цей процес буде поступовим, а не моментальним. Якість послуг зростатиме завдяки конкуренції, але вона буде жорсткою. При цьому для громадян України як потенційних пасажирів багато що буде залежати від якості та ефективності рішень, ухвалених на рівні центральної влади, а ще більше – від успішності роботи на місцях, залучення інвестицій та нових перевізників в місцеві аеропорти. Задані угодою про САП правила гри з прозорим ринком, конкуренцією та напрацьованими схемами взаємодії між місцевою владою та бізнесом можуть стати ключем, який відкриє небо для пересічного українця.

#### Список використаних джерел:

1. Гуменюк В. Європеїзація авіапростору України: переваги і проблеми, пов'язані з підписанням Угоди про Спільний авіаційний простір. URL: [http://www.ier.com.ua/ua/publications/consultancy\\_work?pid=3467](http://www.ier.com.ua/ua/publications/consultancy_work?pid=3467).
2. Кравчук П., Кульчицька К. Міфи та реалії відкритого неба: що змінить для України спільний авіапростір з ЄС. URL: <https://www.eurointegration.com.ua/articles/2017/12/14/7074981>.
3. МЗС блокує договір з ЄС про відкрите небо. URL: <https://ua.korrespondent.net/ukraine/4001755-mzs-blokuie-dohovir-z-yes-pro-vidkryte-nebo>.
4. «Україна неодмінно стане частиною Єдиного неба Європи», – Володимир Омелян. URL: <https://mtu.gov.ua/news/29955.html>.
5. Україна парафувала з ЄС Угоду про Спільний авіаційний простір // Єдиний веб-портал органів виконавчої влади. URL: [http://www.kmu.gov.ua/control/publish/article?art\\_id=246883289](http://www.kmu.gov.ua/control/publish/article?art_id=246883289).
6. Щодо стану імплементації Угоди про асоціацію / Міністерство інфраструктури України. URL: <http://mtu.gov.ua/content/shchodo-stanu-implementacii-ugodi-pro-asociaciyu.html>.
7. Gibraltar dispute delays EU airspace reform // Eur Active. URL: <https://www.euractiv.com/section/transport/news/gibraltar-dispute-delays-eu-airspace-reform>.
8. Single European Sky. European Parliament Think Tank. URL: [http://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=EPRS\\_BRI\(2015\)554173](http://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=EPRS_BRI(2015)554173).
9. Suspension of Gibraltar Airport from EU legislation would be illegal. HM Government of Gibraltar. URL: <https://www.gibraltar.gov.gi/new/sites/default/files/press/2015/Press%20Releases/152-2015.pdf>.

## ИНТЕГРАЦИЯ УКРАИНЫ В ОБЩЕЕ АВИАЦИОННОЕ ПРОСТРАНСТВО ЕС И РАЗВИТИЕ КОНКУРЕНЦИИ НА РЫНКЕ АВИАПЕРЕВОЗОК

**Аннотация.** В статье проведен анализ современного состояния интеграции Украины в общее авиационное пространство ЕС. Исследованы особенности развития конкуренции на рынке авиаперевозок. Раскрыты проблемы интеграции Украины в общее авиационное пространство ЕС. Выделены задания Украины, которые нужно выполнить для успешной интеграции Украины в общее авиационное пространство ЕС.

**Ключевые слова:** авиаперевозки, Украина, воздушное пространство, ЕС, общее авиационное пространство ЕС, соглашение, авиационное пространство ЕС, авиаперевозчики, авиасообщение.

## INTEGRATION OF UKRAINE IN THE COMMON AVIATION SPACE OF THE EU AND DEVELOPMENT OF COMPETITION IN THE MARKET OF AIR TRANSPORTATION

**Summary.** The article analyzes the current state of Ukraine's integration into the EU Common Aviation Area. The peculiarities of development of competition in the air transport market are investigated. Problems of integration of Ukraine into the EU common aviation space are revealed. The tasks of Ukraine that need to be implemented to successfully integrate Ukraine into the EU common aviation space are singled out.

**Key words:** air transportation, Ukraine, aviation space, EU, common aviation space of EU, agreement, signing of agreement, air carriers, air service.