

Електронне наукове фахове видання "Ефективна економіка" включено до переліку наукових фахових видань України з питань економіки (Категорія «Б», Наказ Міністерства освіти і науки України від 11.07.2019 № 975) www.economy.nayka.com.ua | № 9, 2021 | 30.09.2021 р.

DOI: [10.32702/2307-2105-2021.9.7](https://doi.org/10.32702/2307-2105-2021.9.7)

УДК: 311:656.13

А. М. Новікова,

*д. е. н., начальник Центру наукових досліджень комплексних транспортних проблем,
ДП «ДержавтотрансНДІпроект»
ORCID ID: 0000-0002-7165-8673*

Т. М. Яценко,

*інженер-економіст, завідувач відділу економіки автомобільного транспорту,
ДП «ДержавтотрансНДІпроект»
ORCID ID: 0000-0003-3919-4968*

М. М. Яценко,

*к. т. н., доцент кафедри технічної експлуатації автомобілів та автосервісу,
Національний транспортний університет
ORCID ID: 0000-0003-2418-1910*

ДОСЛІДЖЕННЯ ФАКТОРІВ ВПЛИВУ НА РОЗВИТОК КОНКУРЕНТНОГО СЕРЕДОВИЩА В ТРАНСПОРТНІЙ СФЕРІ

A. Novikova

*Doctor of Economic Sciences,
Head of the Research Center for Complex Transport Problems,
State Enterprise "State Road Transport Research Institute"*

T. Yaschenko

*Engineer-Economist, Head of the Department of Transport Economics,
State Enterprise "State Road Transport Research Institute"*

M. Yaschenko

*PhD in Technical Sciences,
Associate Professor of the Department of Motor Vehicle Maintenance and Service,
National Transport University*

RESEARCH INFLUENCE FACTORS ON THE COMPETITIVE ENVIRONMENT IN TRANSPORT SECTOR

У статті авторами досліджено взаємозв'язок цінової політики у сегменті транспортних послуг з перспективами перерозподілу обсягів перевезень пасажирів у міжміському та міжнародному сполученні між видами транспорту (авіа, залізниці, автобусне сполучення). Акцентовано, що розвиток пасажирського транспорту є одним із важливих напрямів державної економічної політики України. Його ефективне функціонування є необхідною передумовою забезпечення належного рівня життєдіяльності населення та розвитку економіки. Кількість суб'єктів надання транспортних послуг за роки незалежності України значно зростає. Останніми роками, за даними Держстату України, рухомість населення при перевезенні пасажирським транспортом між регіонами України має тенденцію систематичного зростання (виключення – 2020-2021 роки – пов'язано з пандемією COVID). Конкуренція між видами транспорту у міжміському сполученні забезпечується, зокрема,

шляхом застосування гнучкої тарифної політики. Варіативність цін надає підґрунтя споживачу транспортних послуг здійснити свій вибір, надаючи переваги тому чи іншому виду транспорту, враховуючи доступну ціну поїздки, швидкість переміщення, комфортність тощо. Активний розвиток авіап перевезень, який спостерігається останніми роками, спонукає розглядати такі перевезення як альтернативу залізницям та автомобільному транспорту (автобуси) у переміщеннях між регіонами України.

In this article authors investigate the relationship of pricing policy in the transport services with prospects redistribution traffic between modes of transport (air, rail, bus). Importance of flexible tariff policy as a factor of further effective development of the competitive environment in intercity and international passenger transport is discussed. Passenger transport is one of the important industry of the state economic policy of Ukraine. Its effective functioning is a necessary prerequisite for ensuring social service standards and economic development. The number of transport service operators has grown significantly over the period of Ukraine's independence and economic reforms. Today, at the passenger service market, along with RAIL Joint-Stock Company Ukrzaliznytsia, there are up to 20 airlines and 20 airports, Up to 25,000 licensed road operators of various legal forms of management operate. There are up to 50 urban utilities that provide passenger services by buses, tram and trolley-buses and subways in the cities. According to the State Statistics Service of Ukraine, the mobility interregional has a tendency to grow systemically (except - 2020-2021 years - is related to the COVID pandemic). Competition between modes of transport in long-distance transport is ensured, in particular, through the application of a flexible tariff policy. Price variability provides a basis for the consumer of transport services to make their choice, giving preference to a particular mode of transport, taking into account tariff, speed, comfort. The active development of air transportation, which has been observed in recent years, encourages to consider such transportation as an alternative to bus and railways, namely, Intercity trains. Air transport has a great unrealized potential, which requires investment and appropriate clear messages for potential investors to ensure a favorable business climate in the country. Ambitious goals for the development of infrastructure, in particular, airport, should be present in the strategic documents of Ukraine's economic development and its transport infrastructure, which will further attract investors to potential regional development projects.

Ключові слова: тарифна політика; авіація; аеропорт; залізниця; автомобільний транспорт; вартість квитків; розбудова.

Keywords: tariff policy; aviation; airport; railway; road transport; ticket price; development.

Постановка проблеми. Вільна конкуренція є однією з основ економічного розвитку країни, що стимулює суб'єктів господарювання до розвитку. В транспортній галузі України створене і функціонує достатньо розвинене конкурентне середовище. Сьогодні на ринку пасажирських перевезень, наряду з Акціонерним товариством «Укрзалізниця» функціонує до 20-ти вітчизняних авіакомпаній, що надають послуги авіап перевезень та 20-ть аеропортів. Здійснюють свою діяльність до 25-ти тисяч ліцензованих автомобільних перевізників різних організаційно-правових форм господарювання. Функціонує до 50-ти комунальних підприємств, що надають послуги з перевезень пасажирів автобусами, електротранспортом та метрополітенами у містах.

Особливо розвинений конкурентний ринок послуг з перевезень у міжміському та міжнародному сполученні, при цьому деякі види транспорту мають резерви, які можуть залучатися до активної реалізації. Мова йде про авіаційні перевезення, обсяги яких останніми роками демонстрували тенденцію до зростання, натомість, на жаль, наслідки пандемії COVID-2019 у 2020-2021 рр. спричинили негативний вплив на динаміку авіап перевезень. Наразі постає питання про підтримку розвитку регіональних аеропортів, що визначено стратегічними документами, які стосуються перспектив розвитку економіки країни в цілому та галузі транспорту як її важливої складової.

Ключовий документ, який визначає стратегічні пріоритети розвитку галузі на найближчі десять років – «Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року», затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. № 430-р. [1], - передбачає подальший активний розвиток і підтримку пасажирського транспорту, в тому числі і авіаційного, як перспективного. Так, згідно з Планом заходів з

реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, затвердженим розпорядженням Кабінету Міністрів України від 07 квітня 2021 р. № 321-р. [2] передбачено для реалізації заходи на 2021-2022 роки, зокрема: «Забезпечення розвитку мережі маршрутів авіаційних перевезень між регіонами країни, зокрема, завдяки модернізації регіональних аеропортів, із залученням міжнародних кредитних програм та грантів для здешевлення і підвищення доступності авіаційних послуг» (п.171). Цим пунктом передбачено виконання 14-ти підпунктів різнопланових заходів щодо забезпечення розвитку та підтримки регіональних аеропортів в нашій державі.

Базовою аеропортовою мережею України є аеропорти Бориспіль, Київ, Львів, Одеса, Харків, Дніпро. Регіональними аеропортами вважаються аеропорти інших обласних центрів, крупних міст.

Вище зазначеним Планом заходів та Державною цільовою програмою розвитку аеропортів на період до 2023 року, затвердженою постановою Кабінету Міністрів України від 24 лютого 2016 р. [3], передбачається розвиток 15-ти аеропортів: Харків, Дніпропетровськ, Одеса, Черкаси, Запоріжжя, Херсон, Суми, Полтава, Тернопіль, Рівне, Івано-Франківськ, Львів, Хмельницький, Чернівці. Аеропорт Ужгород закритий через відмову Євроконтролем дозволу зальоту в повітряний простір ЄС при заході на посадку.

Через невисокий платоспроможний попит, наявність розвинутої мережі наземного транспорту дані аеропорти характеризуються дуже малою інтенсивністю руху: станом на 03.09.2021 р. аеропорт Миколаїв відправляє 2 рейси в день¹, Кривий Ріг – 1 рейс до Києва². Частина аеропортів зовсім не функціонують. Всі регіональні аеропорти мають великі потреби в реконструкції та оновленні виробничої бази, збиткові та потребують підтримки держави.

Серед багатьох експертів транспортної галузі сьогодні точаться дискусії щодо доцільності в нинішніх економічних умовах приділяти увагу саме цьому напрямку розвитку пасажирського транспорту в Україні, адже можливості інвестування в транспортну інфраструктуру є обмеженими.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Основні проблемні питання, пов'язані з подальшим ефективним розвитком системи пасажирського транспорту, зокрема, авіаційних перевезень, висвітлювались у наукових працях вчених Дмитрієва М.М., Кулаєва Ю.Ф., Марінцевою К.В., Новікової А.М., Юна Г.М. та багатьох інших. В цей час існує ряд досліджень та напрацювань стосовно шляхів підвищення ефективності функціонування авіаційної галузі; реалізації ряду заходів щодо розбудови інфраструктури аеропортів, що сприятиме використанню нереалізованого потенціалу аеропортів.

Мета статті полягає у дослідженні впливу окремих факторів, зокрема, тарифної політики, прогнозу чисельності населення та рівня доходів населення на перерозподіл обсягів пасажирських перевезень між видами транспорту та розвитку регіональних аеропортів в Україні.

Виклад основного матеріалу. Транспортна система України має потужний ресурс для надання значного обсягу перевезень і забезпечення зручної логістики для пасажирів. Скорочення обсягів пасажирських перевезень, яке відбулося у 2020-2021 роках має об'єктивне підґрунтя та пов'язано з негативними наслідками впливу пандемії COVID-2019. За даними Держстату України [9], у 2020 році послугами пасажирського транспорту скористалося 2569 млн. пасажирів, або 60,3% від обсягу 2019 р., в тому числі автомобільним транспортом перевезено 1083 млн. пасажирів, залізницями – 68 млн. пасажирів; авіаційним транспортом – 5 млн.пас. (Таблиця 1).

Необхідно зазначити, що до пандемії COVID-2019 обсяги пасажирських перевезень у міжміському та міжнародному сполученні щороку в основному мали тенденцію до зростання. За даними Держстату, спад перевезень мав місце у 2014 році, із початком військових дій, та поступово відбувалось щорічне їх нарощування, -починаючи з 2016 року (Таблиця 2). При цьому активно зростали обсяги перевезень авіацією – у 2018 – у два рази порівняно з 2014-2015рр., що свідчить про зростання попиту населення на саме більш швидкі та комфортні поїздки. У структурі зазначених перевезень обсяги перевезень різними видами транспорту розподілені нерівномірно. Так, частка автомобільного транспорту складає 67%; залізниць – 25%; авіаційного – 8% (дані за 2019 рік, див. рис. 1).

Активне зростання обсягів перевезень авіацією створило підґрунтя для започаткування визначення урядовими документами перспектив нарощування темпів саме авіаперевезень та з цією метою розбудови регіональних аеропортів.

¹ <https://www.nlv.aero>

² <http://www.kwg.aero>

Таблиця 1.
Динаміка перевезення пасажирів за видами транспорту

	(млн)										
	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Транспорт усього	7780	8200	6845	6623	5902	5167	4854	4648	4487	4262	2569
залізничний ¹	499	445	427	425	389	390	389	165	158	155	68
морський	4	11	7	7	0	0	0	0	0	0	0
річковий	2	2	1	0	1	1	1	1	1	1	0
авіаційний ²	1	4	6	8	6	6	8	10	12	14	5
автомобільний (автобуси) ³	2557	3837	3726	3344	2913	2250	2025	2019	1907	1805	1083
тролейбусний	2582	1903	1204	1306	1097	1081	1039	1058	1016	945	579
трамвайний	1381	1111	714	757	770	739	694	676	666	627	423
метрополітен	754	887	760	775	726	700	698	719	727	715	411

¹ З 2017 року АТ "Укрзалізниця" змінило порядок обліку перевезень пасажирів залізничним транспортом у приміському сполученні, які користуються пільгами на безкоштовний проїзд (дані обліку таких пасажирів-пільговиків у Держстаті відсутні).

² З 2003 року – за даними Державної авіаційної служби України.

³ З урахуванням обсягів автомобільних пасажирських перевезень (автобусами), виконаних фізичними та юридичними суб'єктами малого бізнесу.

Таблиця 2.
Динаміка перевезення пасажирів окремими видами транспорту у міжміському та міжнародному сполученні

	(млн)										
Види транспорту	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	
залізничний	45	60	62	56	39	40	43	46	47	46	
морський	4	11	7	7	0	0	0	0	0	0	
авіаційний	1	4	6	8	6	6	8	10	12	14	
автомобільний (автобуси)	97	144	148	148	130	124	124	126	122	124	
Разом	154	226	227	225	175	170	175	182	181	184	

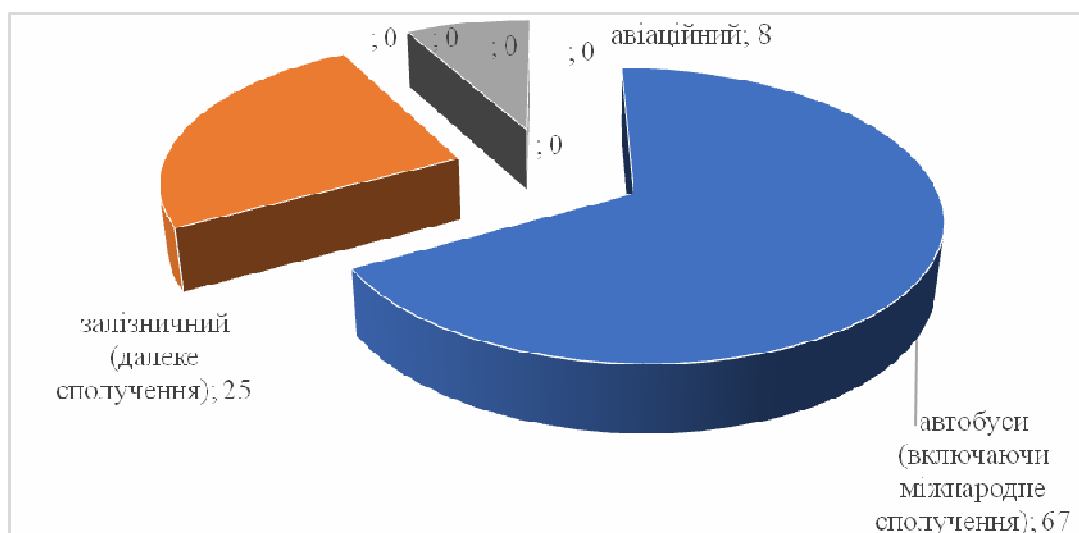


Рис. 1. Структура обсягів перевезень пасажирів у міжміському та міжнародному сполученні за видами транспорту у 2019 році, %

Оцінку стану транспортної галузі щодо діяльності різних сегментів ринку пасажирських перевезень, зокрема, авіації, із визначенням проблемних місць наведено у «Національній економічній стратегії на період до 2030 року», затвердженій постановою Кабінету Міністрів України від 03.03.2021 № 179 [4]. Документом зазначається:

«Міжнародні авіаперевезення в Україні розвивалися рекордними темпами у 2016—2019 роках (обсяг пасажиропотоку зріс на 94 відсотки). Однак при цьому нерезалізованим залишається потенціал внутрішнього

авіасполучення: частка внутрішніх рейсів становила 9,2 відсотка сукупної кількості польотів та 10,6 відсотка сукупної кількості пасажирів у 2019 році» [4].

Тобто, стратегічними завданнями економічного розвитку країни на середньостроковий період визначене по суті завдання подальшого розвитку інфраструктури авіаційного транспорту задля задоволення зростаючого попиту населення на перевезення авіацією; розвитку нереалізованого потенціалу авіаційної сфери, розгляд питання щодо забезпечення можливостей активного поширення перельотів в межах держави, що розширило б ринок міжміських перевезень та склало б конкуренцію потягам та міжміським автобусам, поїздки якими сьогодні є активно затребуваними.

За оцінками експертів, ключовими важелями впливу на ефективну діяльність пасажирського бізнесу є прозора та зрозуміла тарифна та податкова політика.

За нашими оцінками, саме вартість квитків на сьогодні є визначальним фактором для переважної більшості користувачів при виборі виду транспорту. Пов'язано це, не в останню чергу, із станом економіки, зокрема і безумовним негативним впливом на економічний розвиток і рівень доходів населення наслідків пандемії. Доходи потенційних користувачів транспортних послуг - середня заробітна плата в Україні - становить сьогодні на одного працюючого 14313 грн, (в червні 2021р., за даними Держстату України), що створює певні обмеження щодо можливостей вибору більш швидкого та комфортного переміщення для широкого кола пасажирів.

Важливу роль процесів тарифоутворення як одного із напрямів удосконалення транспортної політики, підґрунтя розвитку конкуренції в сегменті транспортних послуг визначає «Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року», схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018р. № 430-р. [1], а саме, документом, зокрема, передбачено:

- «впровадження прозорих та ефективних тарифних моделей, перехід до ринкової практики встановлення тарифів на перевезення;
- розроблення порядку формування тарифів відповідно до фактичної структури витрат, вимог стабільного розвитку, забезпечення вільного ціноутворення у конкурентних секторах ринку надання транспортних послуг».

З метою оцінки впливу тарифної політики на конкурентний ринок послуг у сегменті пасажирських перевезень авторами було проведено порівняльний аналіз вартості квитків на перевезення авіацією, залізницями (включно нічними потягами та Інтерсіті), автобусами у міжміському сполученні (Таблиця 3) та у міжнародному (Таблиця 4) сполученні.

Фактори, які були враховані при зазначених дослідженнях, такі:

- вибрано найбільш популярні маршрути міжміських перевезень за окремими напрямками поїздок;
- дослідження цінової політики здійснювалось станом на серпень 2021 року;
- відстань між містами наведена орієнтовна, залежить від маршруту руху;
- ціни на авіаквитки та на залізничні квитки застосовані залежно від того, за скільки днів придбавається квиток, у трьох варіантах – за 4 дні, за 10 днів, за 25 днів до вильоту (виїзду);
- ціни на квитки авіасполучення - на прикладі перевізника WindRose (з офіційного сайту: <https://windrose.aero/>) – для Економ-класу, залежать від дати вильоту, дня тижня, класу комфортності тощо;
- ціни на квитки для Укрзалізниці (з офіційного сайту УЗ: <https://booking.uz.gov.ua/ru/?from=2200001&to=2204001&date=2018-03-13&url=train-list&search=>) застосовані на найбільш популярні поїзди (відправлення ввечері, прибуття – вранці, за виключенням фірмових; день відправлення – четвер (к-т – 1));
- ціна квитка на автобусні перевезення (з сайту-<https://bus.tickets.ua/>) варіюється залежно від перевізника, класу комфорту поїздки тощо;
- курс валют станом на серпень 2021.

Таблиця 3 показує, що найнижчі ціна на перевезення забезпечуються поїздками в плацкартних вагонах поїздів та автобусами міжміського сполучення. Поїздки в купейних вагонах залізницею за вартістю можуть бути рівноцінними вартості поїздки у автобусах, при цьому автобуси забезпечують на певних маршрутах більшу швидкість доставки пасажирів до місця призначення, але, можливо, втрачаючи у комфорті (сидячі місця).

Якщо мова йде про поїздки потягами Інтерсіті другим класом, то це є альтернатива поїздкам автобусами та купейними потягами. Натомість, поїздки потягами Інтерсіті першого класу є порівняно задорогими, як на пересічного користувача, що можна спостерігати за даними аналізу, наведеними у Таблиці 3 (у 2 -2,5 рази дорожчі, ніж 2-й клас Інтерсіті).

Авіаперельоти у внутрішньому сполученні в межах України можна розглядати як найдорожчі подорожі, оскільки ціна квитка економ-класу тут коливатиметься - в межах до 3-х разів дорожче, ніж поїздки Інтерсіті першим класом.

З цього можна зробити висновки, що пересічний користувач, якому потрібно здійснити бізнес- чи приватну поїздку в межах України, все ж, очевидно, буде користуватися авіаперельотом у крайньому випадку, враховуючи ціну квитків та можливість більш дешевої альтернативи польотам, яка широко представлена у сфері міжміських перевезень.

Таблиця 3.
Порівняльна таблиця вартості квитків на перевезення пасажирів за видами транспорту
(за окремими популярними напрямками поїздок внутрішнього сполучення)

<i>Маршрут</i>	<i>Відстань, км</i>	<i>Вартість квитків, грн./ тривалість поїздки. год.</i>			
		<i>Авіа (на прикладі перевізника WindRose)</i>	<i>Залізниця -Інтерсіті</i>	<i>Залізниця нічні поїзди</i>	<i>Автобус</i>
КИЇВ-ЛЬВІВ	530	За 4 дні до вильоту–2994 За 10 днів – 2840 За 25 днів -2263 1,5 год.	За 4 дні до виїзду– 440 – 2 кл. (1090– 1 кл.) За 10 днів – 440 (1020) За 25 днів – 432 (790) 5,5 год.	Плацкарта – 225 Купе – 380 до 9 год.	355-670 7-8 год.
КИЇВ-ХАРКІВ	480	За 4 дні –2519 За 10 днів – 2230 За 25 днів -1910 1,15 год.	За 4 дні – 370 (920 – 1 кл.) За 10 днів – 370 (860) За 25 днів – 367 (670) 4,5 год.	Плацкарта –150 Купе – 570 до 10 год.	260-500 6,5-8 год.
КИЇВ-ОДЕСА	500	За 4 дні –3996 За 10 днів – 2712 За 25 днів -2070 1 год.	За 4 дні – 440 (860 – 1 кл.) За 10 днів – 440 (860) За 25 днів – 434 (649) 7,5 год.	Плацкарта – 230 Купе – 400 до 9,5 год.	300-700 6-7 год.
КИЇВ-ЗАПОРІЖЖЯ	560	За 4 дні –2990 За 10 днів – 2648 За 25 днів -2455 1,25 год.	За 4 дні – 460 (1150 – 1 кл.) За 10 днів – 460 (1070) За 25 днів – 454 (830) 7,5 год.	Плацкарта– 230 Купе – 380 до 11 год.	325-525 8,5-11 год.
КИЇВ-ДНІПРО	480	За 4 дні –3072 За 10 днів – 2650 За 25 днів -1910 1,20 год.	За 4 дні – 390 (980 – 1 кл.) За 10 днів – 390 (790) За 25 днів – 387 (678) 6 год.	Плацкарта – 250 Купе – 450 до 8,5 год.	285-500 6,5-9 год.

Разом з тим, на ринку міжнародних перевезень різниця у вартості квитків між поїздками різними видами транспорту дещо нівелюється. Особливо економні варіанти, зокрема для авіаперельотів, мають місце за умови придбання квитків за місяць (Таблиця 4). Вартість перельоту може бути майже вдвічі дешевша, ніж поїздка потягом чи у півтора рази дешевша, ніж поїздка автобусом.

Тобто, глобалізація процесів, активне зростання кількості поїздок у міжнародному сполученні як для бізнес-мети, так і у приватних цілях може розглядатися як фактор, який є позитивним для подальшої можливої розбудови авіаційної інфраструктури в Україні.

Таблиця 4.

Порівняльна таблиця вартості квитків на перевезення пасажирів за видами транспорту (за окремими напрямками поїздок міжнародного сполучення)*

<i>Маршрут</i>	<i>Вартість квитків, Євро (грн.)</i>		
	<i>Авіа</i>	<i>Залізниця</i>	<i>Автобус</i>
КИЇВ- ВІДЕНЬ	<p>Ryanair</p> <p>1.09 середа – 78 Євро (2446 грн.) 05.09 неділя – 95 Євро (2979 грн.) 15.09 середа – 50 Євро (1568 грн.) 19.09 неділя – 45 Євро (1411 грн.)</p> <p>2 год.</p>	<p>82,1 Євро (2748,58 грн.), без урахування комісійного збору</p> <p>21 год.</p>	<p>64 Євро (1600- 2010 грн.)</p> <p>21-25 год. поїздка/ від 2-х годин на кордоні (сайт ДФС)</p>
КИЇВ- БУДАПЕШТ	<p>Wizzair</p> <p>13.09 понед. – від 70,46 Євро (2359 грн.) 17.09 п'ятниця – від 70,46 Євро (2359 грн.) 24.09 п'ятниця – від 65,39 Євро (2189 грн.)</p> <p>1 год. 40хв.</p>	<p>67,3 Євро (2253,10 грн.), без урахування комісійного збору</p> <p>18,5 год.</p>	<p>51 – 60 Євро (1300-1900 грн.)</p> <p>20 год. поїздка/ від 2-х годин на кордоні(сайт ДФС)</p>
курс НБУ = 31,36 грн за 1 Євро станом на 17.09.2021			

*Джерела:

<https://www.ryanair.com/ua/uk/trip/flights/select?adults=1&teens=0&children=0&infants=0&dateOut=2021-09-01&dateIn=2021-09-01&isConnectedFlight=false&isReturn=true&discount=0&promoCode=&originIata=KBP&destinationIata=VIE&tpAdults=1&tpTeens=0&tpChildren=0&tpInfants=0&tpStartDate=2021-09-01&tpEndDate=2021-09-01&tpDiscount=0&tpPromoCode=&tpOriginIata=KBP&tpDestinationIata=VIE>
<https://wizzair.com/ru-ru/#/booking/select-flight/IEV/BUD/2021-09-13/null/1/0/0/null>
https://uz.gov.ua/passengers/reservation_purchase_travel_documents/
<https://kordon.customs.gov.ua/ru/home/countries/hu/o>
<https://dpsu.gov.ua/ua/map/>

Як відомо, ключовими факторами, що впливають на обсяг авіаційних перевезень є: чисельність населення, рівень реальних доходів, тарифи, зона тяжіння сусіднього аеропорту, частка середнього класу в країні, трудова міграція, ділова активність населення, транспортно-економічні зв'язки країни з країнами світу, конкурентні види транспорту [8].

Що стосується негативного погляду на перспективу розбудови інфраструктури аеропортів, тут необхідно відмітити такі фактори, як песимістичний прогноз експертного середовища щодо кількості населення України та очікування недостатньо швидких темпів зростання фінансової спроможності потенційних користувачів транспортних послуг.

За даними напрацьовань Інституту демографії та соціальних досліджень імені М.В. Птухи, чисельність населення України до 2050 року (без АРК та окупованої території Донбасу), за песимістичним варіантом розвитку країни може скоротитися з 38 млн. до 25,5 млн. осіб, за оптимістичним – до 35,9 млн. осіб [5].

При цьому рівень життя населення в Україні залишається все ще досі низьким. За дослідженнями Лібанової Е.М. [6]: «Впевнене зростання економіки у 2017-2019 роках обіцяло повне відновлення показників до значень початку фінансово-економічної кризи 2008 року, проте, негативні економічні сигнали кінця 2019–початку 2020 років перейшли в серйозне падіння внаслідок епідемічно-карантинних заходів. За підсумками

2020 та впродовж 2021 років позитивних зрушень у процесі становлення середнього класу очікувати не варто». Бідними, за статистичними даними 2018 року, вважають себе 68,6% населення України [7].

За нашими оцінками, стан економіки на цей час не дає забагато оптимістичних очікувань щодо швидких темпів зростання рівня життя населення до тих оціночних значень, коли більшість користувачів пасажирського транспорту у міжміському сполученні зможуть замість автобусного та залізничного транспорту користуватися авіаперельотами, опираючись на потреби більш швидких та комфортних переміщень по країні та урахувавши обмежені фінансові можливості. До того ж, світовий досвід показує, що у період кризи концентрація населення відбувається у столиці та великих мегаполісах, де є робочі місця.

Тому питання доцільності активного розвитку регіональних аеропортів з точки зору неоднозначного прогнозу щодо існування активного попиту на такі перевезення залишається відкритим для дискусій.

Натомість, необхідно відмітити, що всі експерти припускаються думки, що фінансування в інфраструктуру транспорту, в тому числі у аеропортову, є позитивним з точки зору привабливості іміджу регіонів, їх розвиненості та доступності для відвідування іноземними туристами. В умовах адміністративно-територіальної реформи питання щодо доцільності функціонування аеропорту та його дотування лежить, в решті-решт, на органах місцевого самоврядування.

Щодо підтримки держави, то тут, на нашу думку, треба вибрати лише невелику низку місцевих аеропортів, за рядом критеріїв, таких як перспективи зростання пасажиропотоку, туристичний потенціал, стан аеропорту та близькість аеропорту зі значною інтенсивністю руху. Наприклад, стає питання щодо доцільності інвестування в аеропорт Черкаси близького до Києва, аеропортів Рівне, Тернопіль, Чернівці, що лежать у сфері тяжіння до Львова; Миколаєва та Херсона, що тяжіють до Одеси; жителі міст Полтава, Суми досить швидко можуть доїхати до Харкова.

В ЄС діє норма, що відстань до найближчого аеропорту має не перевищувати 100 км, однак при цьому доходи населення України в рази менші за європейські. Беззбитковість аеропорту забезпечується пасажиропотоком у декілька мільйонів пасажирів на рік. До того ж, застарілі системи навігації та посадки, стан злітно-посадкових смуг потребують великих інвестицій.

Стаття 16 Регламенту 1008/2008 Європейського парламенту та Ради ЄС від 24 вересня 2008 р. про спільні правила надання авіаційних послуг у Співтоваристві [10], встановлює підтримку держави у разі надання послуг з відправки пасажирів обсягом менш за 10 000 пас. на рік. Однак такі вимоги діють у разі відсутності альтернативних видів транспорту. Прикладом служить Іспанія, яка має острівні території. Для забезпечення цілісності держави здійснюється збиткове авіатранспортне обслуговування жителів островів, яке дотується державою. Однак в Україні розвинена мережа наземного транспорту і до вимог Регламенту 1008/2008/ЄС ці вимоги дотацій не відносяться.

Такі двоякі позиції щодо оцінки доцільності інвестування у розвиток аеропортів з метою посилення, зокрема, внутрішніх перельотів вимагають виконання детального техніко-економічного обґрунтування, прогнозів пасажиропотоків та відповідних оцінок фахівців транспортної галузі та виважених позицій експертного середовища.

Разом з тим, вважаємо, що високі амбітні цілі повинні бути присутніми у стратегічних документах розвитку економіки України та її транспортної інфраструктури. Україні потрібні інвестиції та створення сприятливого бізнес-середовища, яке повинно бути відкритим, дружнім та прозорим для наших іноземних партнерів а також внутрішніх інвесторів.

Висновки

1. Розвинене конкурентне середовище, у якому функціонує транспортна галузь сьогодні, потребує подальших кроків сприяння розвитку конкуренції між видами транспорту. Гнучка тарифна політика є одним із важелів можливого перерозподілу обсягів перевезень на користь певного виду транспорту.

2. Транспорт України, зокрема авіаційний, має великий нереалізований потенціал, який потребує капіталовкладень та відповідних чітких меседжів для потенційних інвесторів стосовно забезпечення державою сприятливого бізнес-клімату в країні. Необхідна підтримка розвитку тих регіональних аеропортів, де є перспектива пасажиропотоків та територіальні громади зацікавлені у подальшому просуванні регіону як, приклад, привабливого туристичного хабу.

3. Порівняльний аналіз тарифної політики та часу доставки пасажира показав недоцільність у найближчі роки розвитку всієї мережі регіональних аеропортів у внутрішньому сполученні (домінують рейси на Київ). Щодо міжнародних перевезень, то тут виграє авіаційний транспорт. Для оцінки перспективи розвитку аеропорту необхідно проводити техніко-економічне обґрунтування на основі прогнозу соціально-економічного розвитку економіки світу, України та конкретного регіону, росту реальних доходів населення, туризму, та інших факторів. Однак доцільно виділити лише декілька регіональних аеропортів щодо підтримки держави за визначеними критеріями.

Бібліографічний список.

1. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. № 430-р/ <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> (дата звернення: 07.09.2021).

2. План заходів з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 07 квітня 2021 р. № 321-р/ <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro>

zatverdzhennya-planu-zahodiv-z-realizaciyi-nacionalnoyi-transportnoyi-strategiyi-ukrayini-na-period-do-2030-roku-321-070421 (дата звернення: 07.09.2021).

3. Державна цільова програма розвитку аеропортів на період до 2023 року: Постанова Кабінету Міністрів України від 24.02.2016 № 126/ <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/126-2016-%D0%BF#Text> (дата звернення: 07.09.2021).

4. Національна економічна стратегія на період до 2030 року: Постанова Кабінету Міністрів України від 03.03.2021 № 179/ <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/179-2021-%D0%BF#n25> (дата звернення: 07.09.2021).

5. Населення України. Демографічні тенденції в Україні у 2002–2019 рр. : Колективна монографія за ред. О.М. Гладуна. / НАН України. Інститут демографії та соціальних досліджень імені М.В. Птухи. Київ – 2020. 174 с.

6. Лібанова Е.М. Бідність населення України. Методологія, методика та практика аналізу: монографія /НАН України. Інститут демографії та соціальних досліджень імені М.В. Птухи. Умань: ФОП Сочинський М.М., 2020. 456 с.

7. Черенько Л.М. Модель рівня життя в умовах соціально-економічної нестабільності: монографія /НАН України. Інститут демографії та соціальних досліджень імені М.В. Птухи. Київ -2021. 423 с.

8. Новікова А.М. Методичні підходи до оцінки розподілу обсягів перевезення пасажирів між видами транспорту //Автошляховик України – 2014 №5- с.2-5.

9. Статистична інформація. Офіційний сайт Державної служби статистики України. Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення 07.09.2021 р.).

10. Regulation (EC) No 1008/2008 of the European Parliament and of the Council of 24 September 2008 on common rules for the operation of air services in the Community // <https://eur-lex.europa.eu>.

References.

1. Cabinet of Ministers of Ukraine (2018), Order “National Transport Strategy of Ukraine for the period up to 2030”, available at: [/https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text) (Accessed 07 September 2021).

2. Cabinet of Ministers of Ukraine (2021), Order “Action plan for the implementation of the National Transport Strategy of Ukraine for the period up to 2030”, available at: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-zatverdzhennya-planu-zahodiv-z-realizaciyi-nacionalnoyi-transportnoyi-strategiyi-ukrayini-na-period-do-2030-roku-321-070421>. (Accessed 07 September 2021).

3. Cabinet of Ministers of Ukraine (2016), Decree “State target program for the development of airports for the period up to 2023”, available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/126-2016-%D0%BF#Text> (Accessed 07 September 2021).

4. Cabinet of Ministers of Ukraine (2021), Decree “National economic strategy for the period up to 2030”, available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/179-2021-%D0%BF#n25>. (Accessed 07 September 2021).

5. Hladun, O.M. (2020), Naselennia Ukrainy. Demohrafichni tendentsii v Ukraini u 2002–2019 [The population of Ukraine. Demographic trends in Ukraine in 2002-2019], National Academy of Sciences of Ukraine. Institute of Demography and Social Research. Kyiv, Ukraine.

6. Libanova, E.M. (2020), Bidnist' naseleння Ukrainy. Metodolohiia, metodyka ta praktyka analizu [Poverty of the population of Ukraine. Methodology, methods and practice of analysis], National Academy of Sciences of Ukraine. Institute of Demography and Social Research. Publisher "Sochinsky M.M", Uman, Ukraine.

7. Cherenko, L.M. (2021), Model' rivnia zhyttia v umovakh sotsial'no-ekonomichnoi nestabil'nosti [The standard of living in conditions of socio-economic instability], National Academy of Sciences of Ukraine. Institute of Demography and Social Research, Kyiv, Ukraine.

8. Novikova, A.M. (2014), “Methodical Approaches to Estimating the Distribution of Passenger Traffic between Modes of Transport”, *Avtoshyakhovyk*, vol. 5, pp.2-5.

9. The official web-site of the State Statistics Service of Ukraine (2021), “Statistical information”, available at: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (Accessed 07 September 2021).

10. European Parliament and of the Council (2008), “Regulation (EC) No 1008/2008 of the European Parliament and of the Council of 24 September 2008 on common rules for the operation of air services in the Community”, available at: <https://eur-lex.europa.eu> (Accessed 07 September 2021).

Стаття надійшла до редакції 14.09.2021 р.