СХВАЛЕНО

розпорядженням Кабінету Міністрів України

від \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**Авіаційна транспортна стратегія України на період до 2030 року**

**Загальна частина**

Значення авіаційного транспорту в світовій економіці постійно зростає, чому сприяє як технологічний розвиток і новітні розробки в авіаційній галузі, так і глобалізація і все тісніші ділові та культурні зв’язки між різними країнами світу.

Авіаційний транспорт позитивно впливає на розвиток туристичного бізнесу та міжнародної торгівлі. Сьогодні більше 52 % міжнародних туристичних подорожей здійснюються саме повітряним транспортом. Розвинена авіаційна галузь сприяє підвищенню інвестиційної привабливості країни і розширенню можливостей для діяльності на її території міжнародних компаній.

Авіаційний транспорт також забезпечує надзвичайно швидку доставку цінних та швидкопсувних товарів до місця призначення, чим зумовлюється його широке використання великими провідними міжнародними логістичними компаніями.

Авіаційному транспорту на сьогодні притаманні наступні світові тенденції:

висока технологічна складність транспортних засобів та ергономічність, розвиток інтелектуальних транспортних систем, застосування інформаційних та електронних технологій, засобів супутникової навігації;

підвищення рівня безпеки авіаційного транспорту, посилення заходів захисту авіації від актів незаконного втручання;

розвиток мультимодальних транспортних технологій та інфраструктурних комплексів під різні види транспорту, інтероперабельність;

глобалізація трансконтинентальних авіаційних перевезень в рамках потужних світових альянсів;

зростання ролі дешевих («лоу-кост») авіаперевезень для прямих міжрегіональних сполучень;

підвищення доступності авіаперевезень для населення, розвиток міжнародного авіатуризму, міграція трудових ресурсів у більш віддалені регіони світу.

На сьогодні авіаційний ринок України починає своє відродження після періоду спаду активності протягом останніх декількох років.

Станом на початок 2018 року в Україні діє 66 міжурядових угод, які регулюють повітряне сполучення з країнами світу. Угоди, умовами яких повністю лібералізоване авіаційне сполучення, становлять 33,4 % (США, ОАЕ, Іспанія, Італія, Греція, Польща та ін.). Угоди, згідно яких зняті обмеження щодо кількості українських перевізників, становлять 77,3 %.

На ринку пасажирських та вантажних авіаперевезень України працює близько трьох десятків вітчизняних авіакомпаній, 19 з яких здійснюють пасажирські перевезення. 6 провідних авіакомпаній, а саме: «Міжнародні авіалінії України», «Азур Ейр Україна», «Роза вітрів», «ЯнЕір», «Браво» та «Атласджет Україна» виконують 95 % загальних обсягів пасажирських перевезень.

Регулярні польоти між Україною та країнами світу здійснюють 10 вітчизняних авіакомпаній до 42 країн світу та 28 іноземних авіакомпаній до 27 країн світу. Регулярні внутрішні пасажирські перевезення між 9 містами України виконують 5 вітчизняних авіакомпаній.

Перевезення вантажів та пошти виконують 18 вітчизняних авіакомпаній, більша частина перевезень – це перевезення чартерними рейсами в інших державах в рамках гуманітарних та миротворчих програм ООН, а також згідно контрактів та угод з іншими замовниками. При цьому такі компанії, як ДП «Антонов», авіакомпанія «Міжнародні авіалінії України», «ЗетАвіа», «Максімус Еірлайнс», «Урга» та «Європа Ейр» виконують більше 80 % загальних обсягів.

В Україні на даний час функціонують і обслуговують комерційні рейси вітчизняних та іноземних авіакомпаній 19 аеропортів та аеродромів. Пасажиропотоки через аеропорти України складають близько 13 млн. чоловік.

Кількість відправлених та прибулих повітряних суден перевищує 130 тисяч в 2016 році. Пошто-вантажопотоки – більше 40 тис. тон.

7 провідних аеропортів – Бориспіль, Київ (Жуляни), Одеса, Львів, Харків, Дніпропетровськ та Запоріжжя обслуговують близько 98 % загальних пасажиропотоків та пошто-вантажопотоків.

25 авіапідприємств здійснюють авіаційні роботи, обробляючи близько 0,5 млн гектарів сільськогосподарських угідь.

Державне підприємство обслуговування повітряного руху
(далі – Украерорух) обслуговує більше 200 тис. польотів. При цьому кількість польотів, виконаних літаками та вертольотами авіакомпаній України збільшується, а іноземними авіакомпаніями – скорочується.

Авіаційна транспортна стратегія України (далі – Авіаційна стратегія) визначає стратегічні напрями розвитку авіаційної галузі на період до 2030 року та формування ефективного механізму державно-приватного партнерства в сфері управління об’єктами авіатранспортної інфраструктури.

**Мета Авіаційної стратегії та пріоритетні напрямки її реалізації**

Метою Авіаційної стратегії є гармонійний розвиток авіаційної галузі, як складової частини національної транспортної системи України, подальша її інтеграція до світової авіатранспортної мережі, створення сучасної авіаційної транспортної інфраструктури, реалізація авіаційного транзитного потенціалу України, підвищення доступності авіаперевезень для широких верств населення, сприяння вільній конкуренції та лібералізації ринку авіатранспорту.

Реалізація Авіаційної стратегії сприятиме наближенню України до Європейського Співтовариства, поступовій інтеграції України у внутрішній європейський ринок ЄС та спільний авіаційний простір.

Стратегія формується та реалізується органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування, регуляторними органами та всіма учасниками авіатранспортного ринку за такими принципами:

1. ***законності***, який полягає в тому, що всі державні органи та учасники ринку авіаційних перевезень, а також інші особи в процесі реалізації Авіаційної стратегії діють на основі вимог Конституції та законів України, інших нормативно-правових актів, прийнятих відповідно до законодавства. У разі необхідності для досягнення мети та стратегічних цілей Авіаційної стратегії приймаються нові закони, вносяться зміни до існуючих законів та нормативно-правових актів;
2. ***відповідності*** пріоритетам та вимогам запровадження Угоди між Україною та Європейським Союзом і його державами-членами про спільний авіаційний простір.
3. ***партнерства та співробітництва*** органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування, представників бізнесових, освітніх та наукових кіл, громадських об’єднань;
4. ***прозорості та неупередженості*** в діях органів державної влади та місцевого самоврядування;
5. ***екологічної безпеки*** та забезпечення збереження енергетичних ресурсів;
6. ***дерегуляції*** діяльності суб’єктів авіаційного транспорту, ***лібералізації*** ринків авіаційних перевезень;
7. ***добросовісної конкуренції*** на ринках авіаційних перевезень, надання аеропортових послуг та на суміжних ринках, ***недопущення дискримінації*** окремих учасників цих ринків;
8. ***соціальної спрямованості*** розвитку авіаційного транспорту;
9. ***державної підтримки*** вітчизняних підприємств авіаційного транспорту всіх форм власності;
10. ***стимулювання*** використання підприємствами авіаційного транспорту вітчизняної техніки, обладнання та інших товарів і послуг в процесі розвитку авіаційних перевезень та аеропортів, неавіаційної діяльності та діяльності на суміжних ринках;
11. ***реалізація цільових завдань*** локального плану Єдиного європейського неба для України (Local Single Sky Implementation – LSSIP) в рамках реалізації європейської програми про впровадження Європейського плану організації повітряного руху (European ATM Master Plan Level 3 Implementation).

В рамках Авіаційної стратегії мають бути вирішені завдання за такими напрямами:

1. Вдосконалення нормативно-правового та державного регулювання у сфері авіаційного транспорту.
2. Підвищення рівня безпеки авіаційного транспорту.
3. Розвиток авіаційних перевезень та підвищення рівня їх доступності для населення.
4. Розвиток та модернізація аеропортів, лібералізація доступу на ринок авіаційних послуг.
5. Розвиток мультимодальних перевезень, забезпечення швидкісного наземного транспортного сполучення між аеропортами та населеними пунктами, створення логістичних центрів та спрощення формальностей.
6. Розвиток аеронавігаційної системи.
7. Розвиток авіації загального призначення та безпілотних літальних систем.
8. Професійна підготовка кадрів, науково-дослідна робота.

***Напрям 1. Нормативно-правове та державне регулювання у сфері авіаційного транспорту***

Проблеми, що потребують розв’язання:

* незавершеність процесу підписання Угоди про спільний авіаційний простір;

- несистемне інкорпорування актів ЄС в законодавчу систему України;

- недосконала система державного регулювання (зокрема валютного), а також податкова політика у сфері надання транспортних послуг;

- недостатній рівень конкуренції на ринку авіатранспортних послуг та невідповідність європейським вимогам доступу до ринку транспортних послуг;

- застосування ПДВ до імпорту транспортних засобів та їх агрегатів чи запасних частин, в той час як конкуренти з Європи та інших країн отримують конкурентні переваги - звільнення від таких податків за умови здійснення переважно зовнішньоекономічної діяльності (більше 50%);

- відсутність податкового стимулювання та практики застосування альтернативних джерел енергозабезпечення в аеропортах України, незважаючи на високу питому вагу витрат на енерго- та теплозабезпечення регіональних аеропортів в період осінньо-зимової навігації;

- недосконале валютне регулювання (а саме зобов’язання з продажу більшої частини валютної виручки) в такій експортно-орієнтованої галузі, як авіаційна, призводить до додаткових витрат (до 15%) та втрати конкурентоспроможності на міжнародних ринках авіаперевезень пасажирів та вантажів, оскільки суттєва частина платежів (витрат) таких перевізників здійснюється за послуги нерезидентів (лізинг транспортних засобів, портові послуги, навігаційні послуги тощо);

- низький суверенний рейтинг України за критеріями OECD та законодавчі бар’єри для залучення конкурентоспроможного фінансування на оновлення парку повітряних суден вітчизняних авіакомпаній, а також на модернізацію інфраструктури аеропортів та аеронавігаційних систем;

- неефективне нормативно-правове регулювання залучення інвестицій в транспортний комплекс;

- обмежений рівень приватних інвестицій у транспортний сектор та обмеженість інструментів для приватного інвестування в об’єкти інфраструктури;

- відсутність механізмів компенсації інвестицій у стратегічні об’єкти транспорту;

- відсутність дієвого механізму контролю надання та використання виділених коштів, передбачених на ремонт, реконструкцію та будівництво об’єктів авіатранспортної інфраструктури;

- відсутні правові механізми для спрощеної передачі чи продажу за остаточною вартістю надлишкового майна державних підприємств в авіаційній галузі на користь профільних комунальних підприємств, державних авіаційних музеїв тощо;

- відсутність системи критеріїв та показників якості надання авіатранспортних послуг;

- неврегульованість питання та відсутність дієвого механізму функціонування системи суспільно важливих повітряних перевезень;

- відсутність ефективної системи збору та обробки статистичних даних в галузі транспорту та туризму (міжнародного і внутрішнього), а отже об’єктивної оцінки їх стану та перспектив взаємовигідного розвитку;

- недосконалі процедури державних закупівель для таких високотехнологічних галузей як авіаційна.

Шляхи вирішення:

1) консолідація зусиль державних органів щодо завершення підписання та повноцінна імплементація Угоди про спільний авіаційний простір (САП) з ЄС, в тому числі відносно інкорпорування авіаційного законодавства ЄС в законодавчу систему України;

2) виконання Угоди про асоціацію з ЄС в частині активізації двосторонніх перемовин з країнами ЄС щодо повної лібералізації авіаперевезень (принцип «Відкрите Небо») з Україною, незалежно від статусу Угоди про САП з ЄС;

3) розробка та прийняття актів національного законодавства України, з метою впровадження положень регламентів та директив ЄС у сфері цивільної авіації, що підлягають інкорпоруванню в законодавство України, визначених в Додатку №1 до парафованої Угоди про спільний авіаційний простір з ЄС;

4) приведення нормативно-правових актів в сфері авіаційного транспорту у відповідність до вимог та норм авіаційного законодавства ЄС;

5) прийняття нормативно-правових актів щодо створення умов для недискримінаційної відкритої конкуренції на авіатранспортному ринку відповідно до вимог законодавства ЄС, гарантування авіаперевізникам, хендлінговим компаніям, постачальникам та заправникам авіапалива рівноправного, відкритого та прозорого доступу до ринку авіапослуг та транспортної інфраструктури;

6) дерегуляція регіональних аеропортів (відміна державного регулювання аеропортових зборів відповідно до Директиви ЄС 2009/12 та демонополізація доступу на ринок послуг з наземного обслуговування відповідно до Директиви ЄС 96/67);

7) застосування сприятливої податкової політики щодо авіаційної галузі в цілому та щодо її стратегічних проектів, в тому числі (але не обмежуючись):

- застосування нульової ставки ПДВ для внутрішніх авіаперевезень;

- впровадження програми мотивації оновлення флоту повітряних суден, забезпечуючи високий рівень безпеки, надання послуг та захисту навколишнього середовища від шкідливого впливу з боку авіації;

- забезпечення розвитку вітчизняної бізнес-авіації шляхом спрощення умов митного оформлення повітряних суден;

- впровадження пільгової системи оподаткування земель авіаційної інфраструктури ;

- зменшення розміру сплати дивідендів\відрахувань частини чистого прибутку в бюджет та обов’язкове використання власниками\експлуатантами аеропортів таких платежів виключно на розбудову інфраструктури аеропортів;

- запровадження пільгового оподаткування проектів з впровадження в аеропортах екологічних альтернативних джерел енерго- та теплозабезпечення, в тому числі стимулювання придбання та максимального використання аеропортами спеціалізованої наземної техніки на електричній енергії (електротранспорту);

8) удосконалення валютного регулювання в сфері авіаційних перевезень (відміна вимоги обов’язкового продажу валюти, для авіаційних підприємств України, які здійснюють зовнішньоекономічну діяльність та відповідно зобов’язані здійснювати суттєву частину платежів на користь нерезидентів за надані послуги чи поставлені товари);

9) удосконалення законодавства в сфері інвестиційної діяльності стосовно форм, механізмів реалізації та впорядкування відносин сторін в рамках державно-приватного партнерства з урахуванням особливостей аеропортів та відповідного міжнародного досвіду (концесія, оренда, управління та експлуатація, інші форми інвестування та залучення фінансування), а також можливого створення акціонерних товариств за участю держави (комунальної влади), та/або приватними інвесторами за доцільності;

10) припинення зарахування частини надходжень Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях до загального фонду державного бюджету України з метою забезпечення високого рівня безпеки польотів, екологічної безпеки повітряних суден, створення постійного представництва України в ІКАО, лібералізацію авіаційних сполучень в рамках міжурядових угод, придбання та оновлення чинних в Європейському Союзі нормативних документів для гармонізації законодавства України із законодавством Європейського Союзу;

11) розмежування функцій державного регулювання (економічного та технічного) та управління аеропортами, в тому числі створення національної холдингової компанії з управління регіональними аеропортами;

12) запровадження правових механізмів для спрощеної процедури передачі чи продажу за залишковою вартістю надлишкового майна державних авіаційних підприємств (в тому числі наземної техніки та обладнання), на користь комунальних аеропортів, державних авіаційних музеїв тощо;

13) удосконалення законодавчих процедур щодо державних закупівель в цивільній авіації з урахуванням передового досвіду та законодавства ЄС для публічних закупівель; оптимізація процедур закупівель, які проводяться за правилами міжнародних організацій чи міжнародних фінансових інститутів, і зокрема, щодо укладення прямих договорів замовниками з переможцями торгів, проведених міжнародною організацією (що дозволить користуватися Централізованими послугами Європейської організації з безпеки аеронавігації (Євроконтроль) стосовно проектів з розбудови аеронавігаційної системи України);

14) при введенні обов’язкового державного страхування – забезпечення врахування особливостей діяльності аеропортів, з метою недопущення непропорційного збільшення їх витрат на страхування до обсягів та структури їх економічної діяльності (особливо відносно аеропортів, що обслуговують авіацію загального призначення, тренувальні польоти, забезпечують суспільно-важливі авіаперевезення, військово-транспорту та цивільну авіацію при виконанні термінових медичних рейсів).

***Напрям 2. Підвищення рівня безпеки авіаційного транспорту***

Проблема, що потребує розв’язання: законодавчо неврегульовані питання координації та міжвідомчого контролю орнітологічної ситуації навколо аеропортів згідно з Документом ІКАО 9137, Частина 3 «Небезпека, що створена птахами та методи її зниження», і зокрема щодо розвитку видів комерційної чи іншої діяльності в радіусі 15 км від аеропортів (від контрольної точки аеродрому, КТА), які можуть призводити до небезпеки через приваблення птахів та інших представників дикої природи (зокрема, сміттєзвалища, рибгоспи, тощо).

Шляхи вирішення:

1) оновлення політики в сфері авіаційної безпеки з урахуванням Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації на державному рівні та нагляду за станом її реалізації суб’єктами авіаційної діяльності відповідно до додатку 17 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію;

2) впровадження єдиного центру збору та аналізу подій в цивільній авіації для прийняття оптимального рішення у разі інциденту чи акту незаконного втручання;

3) розробка та впровадження плану заходів з реалізації Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації, і зокрема щодо створення системи кібернетичної безпеки цивільної авіації з урахуванням вимог ІКАО, настанов національного регулятора у сфері кібернетичної безпеки та існуючих провідних європейських практик;

4) впровадження Державної програми безпеки польотів з метою створення ефективної системи управління безпекою польотів на державному рівні та рівні суб’єктів авіаційної діяльності відповідно до додатку 19 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію та Глобального плану забезпечення безпеки польотів на 2013-2027 рр.;

5) імплементація європейських регламентів щодо сертифікації цивільних аеродромів та вимог до їх інфраструктури;

6) законодавче впровадження системного державного контролю орнітологічної ситуації в радіусі 15 км від аеропортів, як важливої складової забезпечення вимог безпеки польотів, в тому числі в частині обмеження окремих видів комерційної діяльності, що можуть призводити до приваблення птахів (та інших представників дикої природи) та збільшення ризиків їх зіткнення з повітряними суднами;

7) зменшення негативного впливу авіаційної діяльності в повітряному просторі України на довкілля, завдяки впровадженню новітніх технологій та з урахуванням пріоритетів визначених стандартами та рекомендованою практикою ІКАО та вимогами Євроконтролю;

8) забезпечення активної участі України в роботі ІКАО, зокрема представництва України в Раді ІКАО та всебічне сприяння функціонуванню й розвитку Європейського регіонального навчального центру ІКАО з авіаційної безпеки при Національному авіаційному університеті;

9) забезпечення членства України у Європейському агентстві з безпеки польотів (EASA).

***Напрям 3. Розвиток авіаційних перевезень та підвищення рівня їх доступності для населення***

Проблеми, що потребують розв’язання:

- низький рівень лібералізації міжнародних повітряних сполучень з країнами Європи (зокрема вільний ринок запроваджено лише з 11-ма країнами ЄС із 28), Америки (повна лібералізація діє лише із США з 14 січня 2016 року), Азії та Близького Сходу;

* недостатній рівень конкуренції та невідповідність європейським вимогам доступу до ринку авіатранспортних послуг;
* відносно висока собівартість авіаперевезень, в тому числі через недостатні заходи з лібералізації авіаперевезень, недосконале податкове законодавство, обмежену конкуренцію на ринку аеропортових послуг (особливо щодо всього ланцюга поставки авіаційного пального);

- недоступність послуг авіаперевезення для переважної більшості населення України через низьку платоспроможність населення, а також через завищені ціни на авіаквитки;

- нерозвинена мережа внутрішніх авіаційних перевезень та не запроваджені механізми реалізації та фінансування суспільно-важливих авіаперевезень згідно зі статтею 96 Повітряного кодексу та відповідними положеннями регламенту 1008/2008 Європейського парламенту та Європейської Ради (Public Service Obligation, PSO).

Шляхи вирішення:

1) комплексна лібералізація авіаперевезень (зняття обмежень на паритетних засадах щодо кількості призначених авіапідприємств, пунктів та частот при виконанні польотів) між Україною та країнами Європи, Америки, Азії, Африки та Близького Сходу;

2) створення сприятливих умов для розвитку в Україні авіаційних сполучень за моделлю «лоу-кост» як вітчизняними, так і іноземними авіаперевізниками через усі регіональні аеропорти України, стимулювання наявних вітчизняних та іноземних авіакомпаній до збільшення обсягів діяльності і зниження цін на авіаперевезення шляхом:

- максимальної лібералізації двосторонніх угод про міжнародне повітряне сполучення,

- впровадження прозорих та недискримінаційних критеріїв надання прав на експлуатацію повітряних ліній;

- підвищення конкуренції та зниження цін на ринку послуг наземного обслуговування внаслідок впровадження прозорих та недискримінаційних критеріїв доступу на ринок послуг наземного обслуговування;

- забезпечення вільного доступу на ринок сертифікованих операторів з надання послуг реалізації та заправки авіаційним паливом в аеропортах України;

- встановлення 0% ставки ПДВ на авіаційне паливо;

- встановлення 0% ставки ПДВ за оренду повітряних суден за межами митної території України для вітчизняних авіапідприємств;

3) інтеграція систем обміну інформацією між прикордонною службою та авіаперевізниками для підвищення швидкості проходження контролю;

4) врегулювання діяльності глобальних дистриб’юторських систем на території України з метою унеможливлення будь-яких проявів дискримінації авіаперевізників, які користуються їх послугами.

***Напрям 4. Розвиток та модернізація аеропортів, лібералізація доступу на ринок авіаційних послуг***

Проблеми, що потребують розв’язання:

* недосконалість нормативно-правового регулювання діяльності аеропортів і авіаційної галузі в цілому, несистемне інкорпорування актів ЄС в законодавчу систему України;
* відсутність комплексного законодавчого пакету (як зокрема в ЄС), що враховує технологічні особливості аеропортів, жорсткі міжнародні вимоги до їх інфраструктури, та сучасні підходи до економічного регулювання та зваженої податкової політики до аеропортової діяльності тощо;
* суттєва зношеність всіх елементів інфраструктури більшості аеропортів України та невідповідність їх як вимогам сучасних авіакомпаній різних бізнес-моделей, так і вимогам законодавства ЄС, зокрема регламентам Європейського агентства з безпеки авіації;
* незабезпеченість аеропортів сучасним навігаційним та світлосигнальним обладнанням, наземною технікою та обладнанням для наземного обслуговування та забезпечення рівня авіаційної безпеки відповідно до вимог ІКАО;
* низький рівень доступності об’єктів авіатранспортної інфраструктури для осіб з інвалідністю та осіб з обмеженою рухливістю;
* малі обсяги авіаперевезень через регіональні аеропорти України (63% або 12 аеропортів обслуговують менше 100 тис. пасажирів на рік), що суттєво обмежує їх інвестиційну привабливість, унеможливлює міжнародне комерційне кредитування;
* недостатність фінансових ресурсів у комунальних власників для якісної модернізації або будівництва терміналів і аеродромів, закупівлі сучасних світлосигнальних систем, інструментальних систем посадки, наземної техніки і обладнання, тощо;
* низький суверенний рейтинг України за критеріями OECD та законодавчі бар’єри для залучення конкурентоспроможного фінансування на модернізацію авіаційної інфраструктури, тобто аеропортів та аеронавігаційної системи;
* брак коштів регіональних аеропортів на підвищення кваліфікації персоналу та залучення молодих перспективних авіаційних фахівців зі знанням іноземних мов.

Шляхи вирішення:

1) розроблення та прийняття в пріоритетному порядку пакету законів щодо аеропортів аналогічно прийнятому в ЄС, який повинен врегулювати критичні аспекти, що стримують розвиток аеропортів України і всього авіаринку, а саме:

- резервування та захист від зміни цільового використання чи незаконної забудови земель навколо аеропортів, необхідних для розбудови інфраструктури аеропортів на період 20-30 років;

- ефективний контроль за дотриманням обмежень висотної забудови в радіусі 50 км навколо аеропортів;

- захист аеропортів як цілісних майнових комплексів, в тому числі через проведення їх корпоратизації без права приватизації;

- спрощення процедур отримання міжнародного статусу регіональними аеропортами, як стратегічними інструментами в забезпеченні децентралізації та залучення інвестицій в регіони.

2) скасування або прийняття нової редакції Державної цільової програми розвитку аеропортів до 2023 року (в редакції від 26.02.2016), як такої, що не відповідає міжнародній практиці ефективного управління та розвитку аеропортів в частині необхідності збереження цілісності майнових комплексів аеропортів;

3) розробка та прийняття Програми розвитку регіональних аеропортів України (зокрема, за рахунок частини наявного гранту ЄС на стратегічні проекти в транспортній галузі України) в залежності від їх ролі, цільового призначення та ринкового позиціонування, в тому числі визначення пріоритетів в загальнодержавному середньо- та довгостроковому плануванні (основні, допоміжні, віддалені/суспільно-важливі, спільного базування з Повітряними силами Збройних сил України, для авіації загального призначення тощо);

4) проведення дослідження регіональних аеропортів з чинними сертифікатами на предмет відповідності стану їх інфраструктури та оцінки орієнтовного бюджету на приведення такої інфраструктури у відповідність до умов необмеженого обслуговування повітряних суден Боїнг В737-800/900 та Ейрбас А320/321, отримання ІІ категорії посадки завдяки впровадженню відповідних світлосигнальної системи та інструментальної системи посадки, навігаційного обладнання, забезпечення щонайменше 7 категорії протипожежного захисту;

5) проведення заходів на державному рівні з міжнародними фінансовими інститутами та національними фондами країн-партнерів, з метою отримання пільгового та/або грантового фінансування проектів модернізації авіаційної інфраструктури для регіональних аеропортів України та провайдера АНО (надаючи пріоритет забезпеченню оптимальної собівартості для ефективної конкуренції та привабливості вітчизняних регіональних аеропортів на міжнародних ринках авіаперевезень);

6) проведення реконструкції аеродромів (в результаті якої вони повинні мати І або ІІ категорії інструментальної системи посадки (ILS), 7-му категорію протипожежного захисту) забезпечення їх відповідним обладнанням та наземною технікою з урахуванням вимог європейських регламентів щодо сертифікації цивільних аеродромів для необмеженого прийняття аеропортами повітряних суден:

* аеропорти Львів, Одеса, Харків, Херсон, Запоріжжя - типу Боїнг-777, Боїнг-737-800/900, Ейрбас-320/ 321;
* аеропорти Ужгород, Івано-Франківськ, Чернівці, Тернопіль, Вінниця, Миколаїв, Полтава, Дніпропетровськ, Маріуполь, Кривий Ріг, Черкаси Рівне, Київ, Біла Церква, Суми - типу Боїнг-737-800/900, Ейрбас-320/ 321;
* інші аеропорти - типу пасажирських Ан-148/158 та вантажних Ан-178, повітряних суден авіації загального призначення;

7) завершення проектів реконструкції міжнародних аеропортів у Львові та Харкові, передбачених програмою Євро-2012, та якнайшвидше введення в експлуатацію всіх відповідних об’єктів інфраструктури;

8) забезпечення зростаючого туристичного та ділового потенціалу столиці України, через розбудову міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни), як аеропорту кінцевого призначення (point-to-point), або через проектування та будівництво нового сучасного міжнародного аеропорту в Київській області, а також розвиток під’їзних автошляхів та якісного наземного сполучення з цим аеропортом різними видами громадського транспорту;

9) подальше формування в міжнародному аеропорту «Бориспіль» провідного міжнародного вузлового аеропорту (хабу) Східної Європи, що передбачає розширення мережі авіаційних сполучень, розбудову сучасної транзитної інфраструктури, застосування гнучкого підходу до залучення авіаперевізників різних бізнес-моделей та збільшення частки, розміру та видів доходів від неавіаційної діяльності;

10) розбудова сучасних термінальних пасажирських та вантажних комплексів (мультимодальних логістичних центрів) в аеропортах за рахунок їх власників та/або механізмів державно-приватного партнерства із забезпеченням міжнародних стандартів ІКАО та рекомендацій ІАТА (ADRM) щодо рівнів якості обслуговування пасажирів, вантажів та пошти, а також впровадження ще на етапі проектування інфраструктури аеропортів вимог Регламенту (ЄС) №1107/2006 Європейського Парламенту та Ради щодо прав осіб з інвалідністю та осіб з обмеженою рухливістю, які подорожують авіаційним транспортом;

11) впорядкування правових та операційних відносин між балансоутримувачами та фактичними експлуатантами (користувачами) аеродромів, зокрема щодо їх утримання, експлуатації, ремонтів, роботи аварійно-рятувальної служби, орнітологічного контролю тощо;

12) проведення інвентаризації земель аеропортів (аеродромів), проведення інвентаризації аеродромів України з метою їх збереження та використання для «лоу-кост» перевезень та/або авіацією загального призначення;

13) використання аеродромів Гостомель, Біла Церква, Житомир для
«лоу-кост» перевезень пасажирів до Києва та навколишніх населених пунктів.

***Напрям 5. Розвиток мультимодальних перевезень, забезпечення швидкісного наземного транспортного сполучення між аеропортами та населеними пунктами,*** ***створення логістичних центрів та спрощення формальностей***

Проблеми, що потребують розв’язання:

* низькій рівень розвитку інтермодальних, мультимодальних перевезень, транспортної логістики та відсутність відповідних інфраструктурних проектів;

- невисокий рівень транзитних перевезень спричинений відсутністю відповідної інфраструктури в регіональних аеропортах, низьким рівнем інтероперабельності, загальним технологічним відставанням (для перевезень вантажів це виражається, зокрема, у направленні вантажопотоків через іноземні аеропорти в обхід України, зменшенні обсягу транзитних перевезень вантажів через Україну);

- відсутність комплексного підходу до реконструкції аеропортів з урахуванням потреб у забезпеченні швидкісного наземного транспортного сполучення між аеропортами та населеними пунктами.

Шляхи вирішення:

1) розробка та прийняття необхідних нормативно-правових актів та вжиття дієвих заходів із впровадження в Україні інтермодальних пасажирських перевезень з урахуванням кращого міжнародного досвіду, в тому числі щодо запровадження «єдиного транспортного квитка» для комбінованої форми або можливості вибору виду транспорту для перевезень пасажирів між авіаційним, залізничним та іншими видами транспорту;

2) в частині вантажних авіаперевезень врахування додаткових можливостей від комбінації авіації з морем, автомобільним та залізничним сполученням в рамках Нового Шовкового шляху між Китаєм та Європою через Україну, впровадження електронного документообігу в аеропортах, використовуючи досвід морських портів України та рекомендації Асоціації міжнародних портових співтовариств (IPCSA);

3) впровадження стандартів ІКАО та Всесвітньої митної організації в частині розробки та імплементації «Системи рамкових стандартів із забезпечення безпеки та сприяння глобальній торгівлі» (SAFE) та запровадження інституту уповноваженого економічного органу, для безпеки всього логістичного ланцюга авіаційних вантажів та пошти й спрощення процедур пересування пасажирів;

4) впровадження спільної програми ІАТА та ФІАТА щодо авіаційних перевезень вантажів «IATA-FIATA Air Cargo Program», а також супутніх проектів ІАТА (e-freight, e-Air Waybill, eAWB360 та eAWBLink) щодо запровадження стандартів та технологій електронного керування всіма етапами логістичного ланцюга для авіаційних вантажів та пошти (Cargo-XML, Piece Level Tracking, бездротових технологій «sensors & data loggers» тощо);

5) з метою спрощення формальностей при здійсненні міжнародних авіаційних перевезень вантажів через аеропорти України згідно з міжнародними вимогами забезпечити:

 - розробку Національної програми спрощення формальностей при повітряних перевезеннях, а також створення недержавної організації, уповноваженої за координацію діяльності органів виконавчої влади з питань спрощення формальностей, розвитку міжнародної торгівлі та авіаперевезень відповідно до вимог «Конвенції про міжнародну цивільну авіацію та Додатку ІХ «Спрощення формальностей»;

 - спрощення формальностей при здійсненні міжнародних авіаційних перевезень вантажів через аеропорти України шляхом впровадження рекомендацій ЄЕК ООН 33, 34, та 35 щодо принципу «єдиного вікна» відносно технологій та процедур контролю та рекомендації № 41 щодо розвитку державно-приватного партнерства в сфері спрощення процедур міжнародної торгівлі;

6) спільно з обласними державними адміністраціями вжити заходів для впровадження комплексного підходу до реконструкції аеропортів з урахуванням потреб у забезпеченні швидкісного наземного транспортного сполучення між аеропортами та населеними пунктами.

***Напрям 6. Розвиток аеронавігаційної системи***

Проблеми, що потребують розв’язання

* застарілість нормативно-правової бази щодо функціонування аеронавігаційної системи;
* неможливість використання частини інфраструктури аеронавігації на тимчасово окупованих територіях України;
* неможливість отримання земельних ділянок з фондів земель оборони під будівництво об’єктів об’єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху;

- неврегульованість питання стягнення аеронавігаційних зборів на аеродромах, де аеронавігаційне обслуговування надається декількома провайдерами.

Шляхи вирішення:

1) гармонізація нормативно-правової бази з питань аеронавігації із відповідним актами ЄС;

2) забезпечення відновлення потоків повітряного руху на сході країни та над відкритим морем, що знаходиться під відповідальністю України;

3) підвищення пропускної спроможності повітряного простору України, транзитної привабливості повітряного простору України та скорочення операційних витрат користувачів повітряного простору України шляхом:

* вдосконалення організації повітряного простору (далі – ПП) України та ПП над відкритим морем, де відповідальність за обслуговування повітряного руху (далі – ОПР) міжнародними договорами покладено на Україну, з метою забезпечення ефективного ОПР, і провадження діяльності з використання повітряного простору відповідно до стандартів та рекомендованої практики ІКАО, з урахуванням законодавства ЄС та документів Євроконтролю;
* впровадження навігації, заснованої на характеристиках (PBN);
* використання глобальних супутникових систем (GNSS), як основного засобу навігації;
* вдосконалення мережі маршрутів ОПР та впровадження наступного етапу (Н24) повітряного простору вільних маршрутів (FRAU);
* застосування технік безступеневого набору та зниження (CCO/CDO);
* впровадження удосконаленого гнучкого використання повітряного простору (A-FUA);
* гармонізація загального та операційного повітряного руху;

4) розвиток інфраструктури зв’язку, навігації та спостереження (ЗНС) у відповідності до Європейського мастер-плану організації повітряного руху (European ATM Master Plan), зокрема:

* впровадження Центрів обробки даних (ЦОД) для централізації сервісів аеронавігаційного обслуговування (АНО);
* розвиток телекомунікаційної інфраструктури, забезпечення її інтеграції до загальноєвропейської мережевої служби (PENS);
* впровадження та розвиток сервісу обміну повідомленнями обслуговування повітряного руху (AMHS);
* створення інфраструктури наземного зв’язку для передавання мовних повідомлень за допомогою IP-протоколу (VoIP);
* впровадження сервісів передавання цифрових даних каналами «земля-повітря» (DLS);
* створення інфраструктури зв’язку «земля-повітря» для впровадження частотного розподілу каналів 8.33кГц;
* впровадження сучасних кооперативних систем спостереження за повітряним рухом (Mode S, ADS-B, WAM);
* підтримка некооперативних систем спостереження;
* створення та підтримка навігаційної інфраструктури для забезпечення зональної навігації, заснованої на характеристиках (PBN);
* впровадження функціональних доповнень ГНСС;
* забезпечення технічної підтримки автоматизації процесів організації повітряного руху та цивільно-військової координації;
* впровадження технологій централізованого збору, обробки та розповсюдження даних, що стосуються аеронавігації;
* впровадження технологій дистанційного аеродромно-диспетчерського обслуговування (Remote Tower);
* впровадження систем віддаленого контролю, управління та моніторингу об’єктів ЗНС;
* раціоналізація інфраструктури зв’язку, навігації та спостереження;
* забезпечення захисту частотного спектру засобів ЗНС.

5) вдосконалення правил та процедур цивільно-військової координації відповідно до національних інтересів безпеки і оборони України, стандартів та рекомендованої практики ІКАО, документів Євроконтролю та з урахуванням законодавства ЄС;

6) удосконалення метеорологічного обслуговування на маршрутах у районах польотів;

7) перехід від обслуговування аеронавігаційною інформацією до управління аеронавігаційною інформацією;

8) впорядкування правових, операційних та фінансових відносин між різними провайдерами аеронавігаційного обслуговування на аеродромі;

9) удосконалення земельного законодавства щодо забезпечення можливості отримання земельних ділянок з фондів земель оборони під будівництво об’єктів об’єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху.

***Напрям 7. Розвиток авіації загального призначення та безпілотних літальних систем***

Проблеми, що потребують розв’язання:

* невідповідність норм національного законодавства, що регулює діяльність авіації загального призначення, європейським нормам та сучасній міжнародній практиці;
* складність та невиправдано довга тривалість процедур реєстрації, сертифікації та митного оформлення повітряних суден і надлегких літальних апаратів, дозвільних процедур для здійснення польотів;
* невідповідність національного законодавства нормам ІКАО в частині прав здійснення нерегулярних міжнародних польотів з некомерційною метою;
* відсутність відповідних умов та диференційованого підходу до обслуговування повітряних суден авіації загального призначення в аеропортах України, що призводить до невиправдано завищених цін на обслуговування і як наслідок стримує розвиток та популяризацію вказаного сегменту авіаційної галузі;
* відсутність нормативно-правового регулювання виробництва та експлуатації безпілотних літальних апаратів.

Шляхи вирішення:

 1) сприяння розвитку та популяризації авіації загального призначення, в тому числі шляхом спрощення процедур реєстрації, сертифікації та митного оформлення повітряних суден і надлегких літальних апаратів;

1. спрощення дозвільних процедур для здійснення польотів авіації загального призначення;
2. внесення змін до актів законодавства з метою передбачення пільгових тарифів на обслуговування в аеропортах повітряних суден злітною масою до 5700 кг або до 9 пасажирів;
3. приведення вимог національного законодавства у відповідність з нормами ІКАО в частині прав нерегулярних міжнародних польотів з некомерційною метою;
4. спрощення процедур сертифікації та реєстрації надлегких повітряних суден;
5. спрощення процедур видачі ліцензій пілотам надлегких повітряних суден;

7) врегулювання правил експлуатації безпілотних літальних систем (БПС) шляхом уніфікації впроваджених регламентів EASA і FAA, внесення змін у Повітряний Кодекс України по використанню БПС щодо безпеки польотів, авіаційної та екологічної безпеки, забезпечення безпеки третіх осіб та майна тощо;

8) запровадження сертифікації виробників та експлуатантів безпілотних літальних апаратів з масою більше 150 кг;

9) розробка навчального курсу для отримання сертифіката дистанційного пілота БПС, розробка та запуск он-лайн програми Safety promotion з правилами безпечної експлуатації БПС;

10) удосконалення систем нагляду за дотриманням законності при використанні БПС в Україні;

11) запровадження державного регулювання польотів цивільних безпілотних літальних апаратів в неконтрольованому повітряному просторі та над населеними пунктами, а також визначення порядку виконання польотів в контрольованому повітряному просторі і на прилеглих територіях до діючих аеродромів;

12) реалізація програм підтримки вітчизняних підприємств і експлуатантів з розвитку конкурентного ринку БПС.

***Напрям 8. Професійна підготовка та науково-дослідна робота***

Проблеми, що потребують розв’язання:

- невідповідність системи професійної підготовки фахівців авіаційної галузі сучасним інноваційним викликам, зокрема:

- нездатність існуючої системи підготовки фахівців забезпечити інноваційний розвиток авіаційної галузі України;

- відсутність національних стандартів та нормативно-правового регулювання з питань підготовки та перепідготовки фахівців авіаційної галузі;

- невизначеність національних стандартів щодо професійних компетенцій фахівців авіатранспортної галузі;

- невизнання країнами ЄС та інших регіонів сертифікатів, ліцензій та дипломів, виданих вітчизняними авіаційними вищими навчальними закладами, тренувальними центрами та льотними школами;

- брак коштів в регіональних аеропортах на підвищення кваліфікації персоналу та залучення молодих перспективних авіаційних фахівців зі знанням іноземних мов.

Шляхи вирішення:

1. всебічний розвиток авіаційних навчальних закладів та учбових центрів з підготовки льотного складу;
2. створення і забезпечення експлуатації на базі Національного авіаційного університету сучасних авіаційних тренажерних комплексів для підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації пілотів, інженерно-технічного складу аеропортів і авіаційних компаній, інших фахівців авіаційної галузі;
3. створення на базі Національного авіаційного університету державної системи підготовки, перепідготовки, підвищення кваліфікації фахівців, які здійснюють експлуатацію БПС;
4. реалізація навчальних методичних проектів Національного авіаційного університету та інших спеціалізованих вищих навчальних закладів по підвищенню кваліфікації фахових представників вітчизняних підприємств авіаційної галузі, експлуатантів та представників державних установ;
5. створення при вищих навчальних закладах авіаційних кластерів та технопарків авіаційного спрямування (технопарку  «FLIGHT CITY-4.0» при КЛА НАУ) за напрямами: безпілотні літальні апарати, мала авіація, тренажери на базі штучного інтелекту, віртуальної та доповненої реальності;
6. розробка та запровадження фінансових інструментів стимулювання підприємств авіаційного транспорту, які приймають на роботу молодих спеціалістів – випускників вітчизняних авіаційних вищих навчальних закладів;

7) удосконалення механізму взаємодії підприємств авіаційної галузі з випусковими авіаційними спеціальностями з профільними вищими навчальними закладами в напряму проведення спільних наукових досліджень, стажувань студентів, перепідготовки авіаційного персоналу тощо;

8) формування комплексної системи відбору, виховання та розкриття професійних здібностей майбутніх авіаційних фахівців у ланцюгу школяр - студент - фахівець авіаційної галузі шляхом поєднання зусиль навчальних закладів I-IV рівнів акредитації, наукових, конструкторських установ і авіаційних підприємств;

9) розроблення та реалізація спільних програм між навчальними закладами, бізнес-сектором та органами державного управління з питань розвитку діяльності транспортного комплексу країни;

10) імплементація європейських вимог (ІКАО, EASA) до підготовки авіаційних фахівців у навчальний процес авіаційних вищих навчальних закладів.

***Напрям 9. Фінансове забезпечення стратегії та очікувані результати***

Реалізація Авіаційної стратегії потребує наступних фінансових вкладень:

* Програма розвитку та модернізації регіональних аеропортів України – розробити за рахунок частини наявного гранту ЄС на стратегічні проекти в транспортній галузі України, орієнтовна сума капіталовкладень в реконструкцію регіональних аеропортів – від 361 млн. до 500 млн. євро;
* Дослідження регіональних аеропортів щодо відповідності стану їх інфраструктури та оцінки орієнтовного бюджету на їх реконструкцію у відповідності до вимог, вказаних вище у цьому документі, а також саме модернізацію авіаційної інфраструктури для регіональних аеропортів України та провайдера АНО - провести за рахунок залученого грантового або кредитного фінансування від міжнародних фінансових інститутів та національних фондів країн-партнерів;
* Реконструкція аеропорту «Жуляни» (а саме подовження і посилення злітно-посадкової смуги для прийому без обмежень повітряних суден А321/В737-900) – за рахунок залученого кредитного фінансування, а розвиток під'їзних автошляхів та якісного наземного сполучення з цим аеропортом різними видами громадського транспорту – за рахунок коштів місцевого бюджету;
* Розбудова сучасної транзитної інфраструктури в міжнародному аеропорту «Бориспіль» - за рахунок зменшення частки чистого прибутку (доходу), що відраховуються ним до державного бюджету;
* Розбудова сучасних термінальних пасажирських та вантажних комплексів (мультимодальних логістичних центрів) в аеропортах - за рахунок їх власників та/або механізмів державно-приватного партнерства.

В результаті реалізації Авіаційної стратегії буде:

- запроваджено правові норми ЄС в авіатранспортне законодавство України;

- забезпечена інтеграція України у Спільний авіаційний простір з ЄС;

- створений конкурентноспроможний авіаційний ринок європейського рівня;

- лібералізовані авіаційні сполучення з країнами Європи, Америки, Азії, Африки та Близького Сходу;

- оновлений та суттєво збільшений флот повітряних суден вітчизняних авіакомпаній;

- створено дієвий механізм забезпечення суспільно важливих повітряних перевезень;

- забезпечена висока мобільність населення на рівні середніх показників країн ЄС;

- створено систему кібернетичної безпеки цивільної авіації;

- створений єдиний центр збору та аналізу подій в цивільній авіації;

- запроваджено інформаційну систему авіаційної безпеки;

- підвищено рівень екологічності використання повітряного транспорту;

- досягнуто економії державних коштів шляхом запровадження прозорої системи обґрунтування, прийняття та здійснення державних закупівель, замовлень та виконання робіт, зокрема із залученням міжнародних організацій;

- модернізовано вітчизняні аеропорти зі збереженням їх у державній власності як цілісних майнових комплексів, аеропортову інфраструктуру регіональних аеропортів приведено у відповідність із сучасними міжнародними вимогами і забезпечено прийняття ними повітряних суден типу
Боїнг 737-800/900 та Ейрбас А320/321;

- прийняте законодавство та створені умови для концесійного управління об’єктами транспортної інфраструктури (з урахуванням міжнародного досвіду та підгалузевої специфіки);

- збільшено кількість залучених приватних інвестицій в інфраструктуру вітчизняних аеропортів (термінальну, аеродромну, логістичну тощо) та національних провайдерів АНО;

- впроваджено системи систему ефективного управління державними аеропортами та державною часткою в інших аеропортах (у разі корпоратизації/акціонування та отримання частки акцій від комунальних чи приватних аеропортів за надання/сприяння фінансування в модернізацію інфраструктури від держави);

- запроваджено «єдиний транспортний квиток» для інтермодальних пасажирських перевезень, в т.ч. авіаційним транспортом;

- перерозподілено вантажні авіаційні потоки від зарубіжних аеропортів на аеропорти України, в тому числі в рамках проекту Новий шовковий шлях, з відповідним додатковим завантаженням наземної транспортної інфраструктури й розбудови мультимодальних транзитних сполучень через Україну;

- відроджено транзитний потенціал повітряного простору України та суттєво підвищено масштаб та якість транзитних пасажирських потоків через головний вузловий аеропорт – Бориспіль;

- аеронавігаційна система України інтегрована до європейської з урахуванням вимог до охорони навколишнього природного середовища;

- впроваджено повітряний простір вільних маршрутів (FRA) та навігацію засновану на характеристиках (PBN), використання супутникової навігації (GNSS), як основного засобу навігації;

- створено сучасну, економічну, гнучку, ефективну інфраструктуру зв’язку, навігації та спостереження (ЗНС) для забезпечення організації повітряного руху (ОрПР) з урахуванням завдань Європейського мастерплану ЗНС (European ATM Master Plan);

-зміцнена конкурентна позиція Украероруху, як надійного провайдера аеронавігаційного обслуговування (АНО) у європейському регіоні;

- наближення показників Украероруху до середньоєвропейських ключових показників діяльності (КРІ);

 - відновлені потоки повітряного руху через повітряний простір на сході України та над відкритим морем, де відповідальність за забезпечення аеронавігаційного обслуговування покладена на Україну;

- впроваджено нормативно-правове регулювання розробки, виробництва та експлуатації безпілотних авіаційних комплексів;

- інтегровані системи управління в авіапідприємствах;

- збільшено чисельність працюючих в авіатранспортній галузі;

- створено сучасні тренувальні центри підготовки льотного-складу;

- приведено у відповідність зі стандартами EASA всю систему професійної підготовки авіаційних фахівців.

Від реалізації Авіаційної транспортної стратегії очікується досягнення наступних показників:

1. зростання пасажиропотоку через аеропорти України до
2030 року – до 71,2 млн. пасажирів на рік (з розрахунку щорічного приросту пасажиропотоку – 15 % до 2023, 10 % – з 2023 по 2030 рік);
2. зростання частки пасажиропотоку через регіональні
аеропорти – до 50 % від загального обсягу;
3. збільшення частки пасажиропотоку, перевезеного авіакомпаніями лоу-кост – до 35% від загального обсягу;
4. збільшення показника кількості авіаподорожей в рік на душу населення – до 0,5-1;
5. зменшення мінімальної вартості квитка до 25-30 Євро;
6. збільшення мережі внутрішніх маршрутів втричі,
міжнародних – вдвічі;
7. залучення авіаційного транзитного вантажопотоку через столичні та регіональні аеропорти України;
8. створення мультимодальних комплексів в аеропортах;
9. збільшення транзитного потоку через повітряний простір України втричі;
10. зростання показника IFR movements в середньому на 5,1 % щорічно до 2030 року;
11. залучення приватних інвестицій в інфраструктуру вітчизняних аеропортів – в сумі 500 млн. доларів.

Прогнозовані показники розвитку авіаційного транспорту в результаті реалізації Авіаційної стратегії та його вплив на розвиток економіки України показано в таблицях, що додаються.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

|  |
| --- |
| **Сценарії впливу залучених інвестицій на економіку України** |
| **Базовий сценарій** | 2016 | 2020 | 2025 | 2030 |
| кількість пасажирів, млн пасажирів | 13 | 20 | 27 | 36 |
| обсяг інвестицій (власні та залучені кошти), млн грн | 616 | 616 | 616 | 616 |
| прогноз річних доходів аеропортів, млрд грн | 5 | 7 | 10 | 15 |
| прогноз річних доходів авіакомпаній, млрд грн | 19\* | 30 | 41 | 53 |
| оціночний кумулятивний вплив на щорічний ВВП країни\*\*, млрд грн | 75 | 114 | 159 | 212 |
| оцінка росту кількості робочих місць в авіації, тис робочих місць | 44 | 69 | 94 | 122 |
| \* - дані за 2015 рік |  |  |  |   |
| \*\* - попередня оцінка від зростання доходів аеропортів, торгівлі, туризмі |  |  |   |
|   |   |   |   |   |
| **Реалістичний сценарій** | 2016 | 2020 | 2025 | 2030 |
| кількість пасажирів, млн пасажирів | 13 | 24 | 44 | 71 |
| обсяг інвестицій (власні та залучені кошти), млн грн | 616 | 8 956 | 6 556 | 616 |
| прогноз річних доходів аеропортів, млрд грн | 5 | 8 | 15 | 25 |
| прогноз річних доходів авіакомпаній, млрд грн | 19\* | 30 | 41 | 53 |
| оціночний кумулятивний вплив на щорічний ВВП країни\*\*, млрд грн | 75 | 137 | 253 | 408 |
| оцінка росту кількості робочих місць в авіації, тис робочих місць | 44 | 83 | 152 | 245 |
| \* - дані за 2015 рік |   |   |   |   |
| \*\* - попередня оцінка від зростання доходів аеропортів, торгівлі, туризмі |  |  |   |
|   |   |   |   |   |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Оптимістичний сценарій** | 2016 | 2020 | 2025 | 2030 |
| кількість пасажирів, млн пасажирів | 13 | 24 | 48 | 100 |
| обсяг інвестицій (власні та залучені кошти), млн грн | 616 | 8 956 | 20 493 | 4 616 |
| прогноз річних доходів аеропортів, млрд грн | 5 | 8 | 17 | 35 |
| прогноз річних доходів авіакомпаній, млрд грн | 19\* | 36 | 73 | 151 |
| оціночний кумулятивний вплив на щорічний ВВП країни\*\*, млрд грн | 75 | 137 | 279 | 575 |
| оцінка росту кількості робочих місць в авіації, тис робочих місць | 44 | 83 | 167 | 345 |
| \* - дані за 2015 рік |   |   |   |   |
| \*\* - попередня оцінка від зростання доходів аеропортів, торгівлі, туризмі |   |   |   |