

УДК 338.242+ 339.543

DOI: <https://doi.org/10.32782/2224-6282/186-22>**Михальченко О.А.**кандидат економічних наук, доцент,  
професор кафедри публічного управління та адміністрування,  
Національний авіаційний університет**Mykhalchenko Oleksii**

National Aviation University

## ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ: ІНСТИТУЦІОНАЛЬНА СТРУКТУРА, РОЛЬ ТА ТРАЄКТОРІЯ РОЗВИТКУ

У статті досліджено ретроспективу створення Державної авіаційної служби України (Державіаслужби), її підпорядкованість, завдання та функції, правовий статус, організаційну структуру та еволюцію її змін. Проведено аналіз кадрового забезпечення Державіаслужби, визначено його вади. Досліджено якісний склад персоналу за категоріями і тендерною ознакою. Надамо оцінку динаміці кількості і структури польотів за даними Державного підприємства обслуговування повітряного руху України, проведено її формалізацію. Узагальнено зміст і здобутки функцій Державіаслужби у частині: міжнародного представництва, забезпечення лібералізації повітряних перевезень; підтримки євроатлантичної ініціативи вступу України до НАТО; поширення найкращих практик енергоефективності, екологічності та залучення авіаційних підприємств до реалізації програм NOMOS, CORSIA; стандартизації їх діяльності; впровадження системи менеджменту якості; цифрової трансформації авіаційного транспорту; підтримки його операційної спроможності в умовах воєнного стану; реалізації антикорупційної програми та проекту SAFER-U розвитку авіаційної законодавчої бази України. Обґрунтовано перспективи розвитку Державіаслужби в частині євроінтеграції.

**Ключові слова:** Державна авіаційна служба, Україна, інституціональна структура, роль, траєкторія, розвиток.

## STATE AVIATION SERVICE OF UKRAINE: INSTITUTIONAL STRUCTURE, ROLE AND DEVELOPMENT TRAJECTORY

The article examines the retrospective of the creation of the State Aviation Service, its subordination, tasks and functions, legal status, organizational structure and the evolution of its changes. An analysis of the staffing of the State Aviation Service during 2017–2021 was carried out, and its shortcomings were identified. The qualitative composition of personnel by category and gender was studied. An assessment of the dynamics of the number and structure of flights served by the State Enterprise of the Air Traffic Service of Ukraine is provided. The dynamics of the number of flights was formalized, it was established that for all their types it is described by a polynomial function – a parabola with upward branches with a high value of the multiple coefficient of determination. It is shown that the sharp reduction in the number of flights in 2020 violated the established patterns, with the exception of transit transportation, the dynamics of which is described by a killing power function due to the largest reduction in transportation volumes compared to other types. The content and achievements of the functions of the State Aviation Service in terms of: international representation, ensuring the liberalization of air transport are summarized; supporting the Euro-Atlantic integration of Ukraine into NATO; development of an interactive platform for visualization of NOMOS aviation noise levels; spread of best energy efficiency practices and development of "green" infrastructure in civil airports of Ukraine; involvement of aviation enterprises in the implementation of the CORSIA program; introduction of a market mechanism for compensation and reduction of carbon emissions for international civil aviation; ensuring compliance of civil aviation of Ukraine with international standards; implementation of the quality management system; development of measures aimed at preventing the spread of COVID-19; conducting consistent work on the digital transformation of air transport; maintenance of the appropriate level of its operational capacity under martial law conditions; consistent implementation of the adopted anti-corruption program and the SAFER-U project for the development of the aviation legislative framework of Ukraine. The prospects for the development of the State Aviation Service in terms of European integration are substantiated.

**Keywords:** State Aviation Service Ukraine, institutional structure, role, development, trajectory.

**JEL classification:** R40, A11, F63

**Постановка проблеми.** Авіаційна галузь України відіграє важливі функції задовольняючи потреби обороноспроможності суспільства, споживчий попит населення у пасажирських перевезеннях; надає послуги виробничого характеру сільському, лісовому, рибному господарству, іншим галузям економіки. Якісне задоволення авіаційними підприємствами попиту держави, суб'єктів господарювання і споживачів-фізичних осіб потребує формування відповідної системи державного регулювання діяльності авіаційного транспорту та аеропортів. Важливе місце в ній відіграє Державна авіаційна служба України (Державіаслужба).

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питання органів державного регулювання авіаційної галузі та

Державіаслужби, зокрема, знаходиться в полі зору багатьох учених. Погоджуємося з Брусаковою О.В. [1, с. 71], що особливостями управління системою авіаційного транспорту є її складність, необхідність розподілу повноважень із питань використання повітряного простору України між різними уповноваженими органами з огляду на розподіл авіації на цивільну та державну. Горбатюк Я.В. визначає інформаційно-аналітичну діяльність Державіаслужби як впорядковані процеси збирання, накопичення, обробці та аналізу інформації в галузі цивільної авіації на підставі внутрішніх регламентів та нормативно-правових актів [2, с. 12]. Він також вважає суттєвим недоліком діяльності Державіаслужби відсутність офіційно затверджені

них принципів, процедур, методів, методик інформаційно-аналітичної роботи.

Натомість важливим напрямком удосконалення контролю за господарською діяльністю авіаційних підприємств з боку Державіаслужби, як справедливо зазначає Мілімко Л.В. [3, с. 29], є запровадження інтегрованої автоматизованої системи державного нагляду (контролю) (ІАС ДНК), відповідно до вимог Закону України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» [4]. Автор також зазначає, що результати планових та позапланових перевірок авіаційних підприємств Державіаслужбою не оприлюднюються через їх конфіденційний характер, проте мають місце неодноразові випадки їх судового опротестування підконтрольними суб'єктами.

Оцінюючи еволюцію організаційних структур управління цивільною авіацією, Кирилюк Н.Д. зазначає, що з початку 90-их років минулого століття вони мали ознаки стихійності, характеризувалися відсутністю науково обґрунтованих орієнтирів, що негативно позначилося на управлінській діяльності, як на рівні галузі так і на рівні окремих суб'єктів господарювання [5, с. 91]. Це зумовлює актуальність діджиталізації контрольної-аналітичної функції Державіаслужби, удосконалення організаційних структур управління, подолання корупції тощо.

**Метою дослідження** є розробка пропозицій з удосконалення інституціональної структури Державіаслужби України, посилення її ролі у стимулюванні розвитку авіаційної галузі, уточнення траєкторії розвитку в умовах євроінтеграції.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Державіаслужбу було створено Указом Президента від 15.07.2004 р. № 803/2004 на базі ліквідованого Державного департаменту авіаційного транспорту України як спеціально вповноважений центральний орган виконавчої влади з питань державного нагляду за безпекою авіації, що формує і реалізує державну політику в галузі цивільної авіації та використання повітряного простору України [6]. У поточний час діяльність Державіаслужби спрямовується і координується урядом України на основі Положення, затвердженого Кабінетом Міністрів України від 08.10.2014 [7], через Міністра інфраструктури України. До основних завдань Державіаслужби у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України віднесено: внесення пропозицій Міністрові інфраструктури щодо забезпечення формування державної політики; її реалізація; організація використання повітряного простору України; здійснення державного контролю та нагляду за безпекою та забезпеченням аеронавігаційного обслуговування; розробка та прийняття авіаційних правил, що регулюють діяльність цивільної авіації та використання повітряного простору, видає накази організаційно-розпорядчого характеру, організовує та контролює їх виконання з урахуванням вимог Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» [8].

Державіаслужба є юридичною особою публічного права, має печатку із зображенням Державного Герба України та своїм найменуванням, власні бланки, рахунки в органах Казначейства. Вона є колегіальним органом, очолюваний Головою, який має першого

заступника і заступника, які призначаються на посаду та звільняються з неї Кабінетом Міністрів України за поданням Прем'єр-міністра України, внесеним на підставі пропозицій Міністра інфраструктури. Кабінет Міністрів України, затверджує граничну чисельність державних службовців та працівників Державіаслужби. Голова затверджує Структуру апарату Державіаслужби – за погодженням з Міністром інфраструктури, штатний розпис і кошторис – за погодженням з Міністерством фінансів України.

Організаційна структура Державіаслужби постійно удосконалюється, зокрема 01.09.2020 введено посаду заступника Голови з питань цифрового розвитку, цифрових трансформацій і цифровізації. Крім цього відбулася реорганізація чотирьох департаментів у вісім управлінь:

– авіаційних перевезень та міжнародного співробітництва;

– аеродромів та аеропортів;

– аеронавігації;

– підтримання льотної придатності;

– сертифікації типу авіаційної техніки;

– роботи з персоналом з льотної експлуатації;

– виконання польотів;

– регіональних інспекцій.

Протягом 2017–2021 років середньооблікова чисельність штатних працівників Державіаслужби (табл. 1) зростає із 315 осіб до 365 осіб тобто на 15,87%.

Найбільша кількість працюючих спостерігалась у 2020 році (374 особи). Протягом аналізованого періоду коефіцієнт плинності кадрів збільшився з 4,4% до 11,5%, що більше ніж вдвічі перевищує рекомендований галузевий показник 5,5%. Основна причина цього явища – закінчення строку призначення на посаду державної служби у 2021 році.

Загальна чисельність працівників Державіаслужби у 2021 році відповідно до штатного розкладу складала 435 осіб, фактично – 365 осіб, тобто штат укомплектований на 83,9%. Склад і структуру персоналу Державіаслужби наведено на рис. 1.

Персонал Державіаслужби представлений категорією А – керівництвом, решта категорій – це державні службовці. Найбільша питома вага персоналу Державіаслужби приходить на категорію В1 (69,37%) – це головні спеціалісти, державні інспектори з авіаційного нагляду та працівники, які виконують функції з обслуговування. Друга за питомою вагою є категорія Б3 (20,42%) с- начальники відділів та їх заступники у складі самостійних управлінь, державні інспектори з авіаційного нагляду – начальники відділів та їх заступники у складі самостійних управлінь та завідувачі секторів. Третя за часткою є категорія Б2 (4,71%) – заступники начальників самостійних управлінь, відділів, державні інспектори з авіаційного нагляду – заступники начальників самостійних управлінь. Четвертою за питомою вагою є категорія Б1 (4,71%) – начальники самостійних управлінь, відділів, завідувачі секторів, державні інспектори з авіаційного нагляду – начальники управлінь. На категорію А приходить 1,05%.

За гендерною ознакою в загальному обсязі фактичної чисельності превалює питома вага чоловіків: всього – 61,0%, у т.ч. за категоріями: А – 100,0%, Б1 – 76,5%, Б2 – 72,2%, Б3 – 63,6%, В1 – 57,8%.

Таблиця 1

## Динаміка середньооблікової чисельності штатних працівників Державіаслужби за 2017–2021 роки

№ з/п	Показник	Роки					Приріст	
		2017	2018	2019	2020	2021	абс., осіб	відносний, %
1.	Середньооблікова чисельність штатних працівників	315	346	372	374	365	50	15,87
2.	Прийнято (працівників)	45	33	53	13	42	-3	-6,67
3.	Вибуло (працівників), у тому числі:	14	19	17	23	42	28	200,00
3.1.	за угодою сторін	6	16	8	10	12	6	100,00
3.2.	за власним бажанням	8	3	9	5	15	7	87,50
3.3.	переведення на іншу роботу	-	-	-	2	1	-	-
3.4.	відмова від продовження роботи внаслідок змін істотних умов праці	-	-	-	1	-	-	-
3.5.	скорочення у зв'язку зі зміною організаційної структури та штатного розпису	-	-	-	1	-	-	-
3.6.	застосування дисциплінарного стягнення	-	-	-	1	-	-	-
3.7.	у зв'язку із смертю	-	-	-	3	4	-	-
3.8.	закінчення строку призначення на посаду державної служби	-	-	-	-	10	-	-
5.	Коефіцієнт плинності кадрів, %	4,4	5	4,6	6,1	11,5	7,1	161,36

Джерело: власні розрахунки на основі [9; 10]

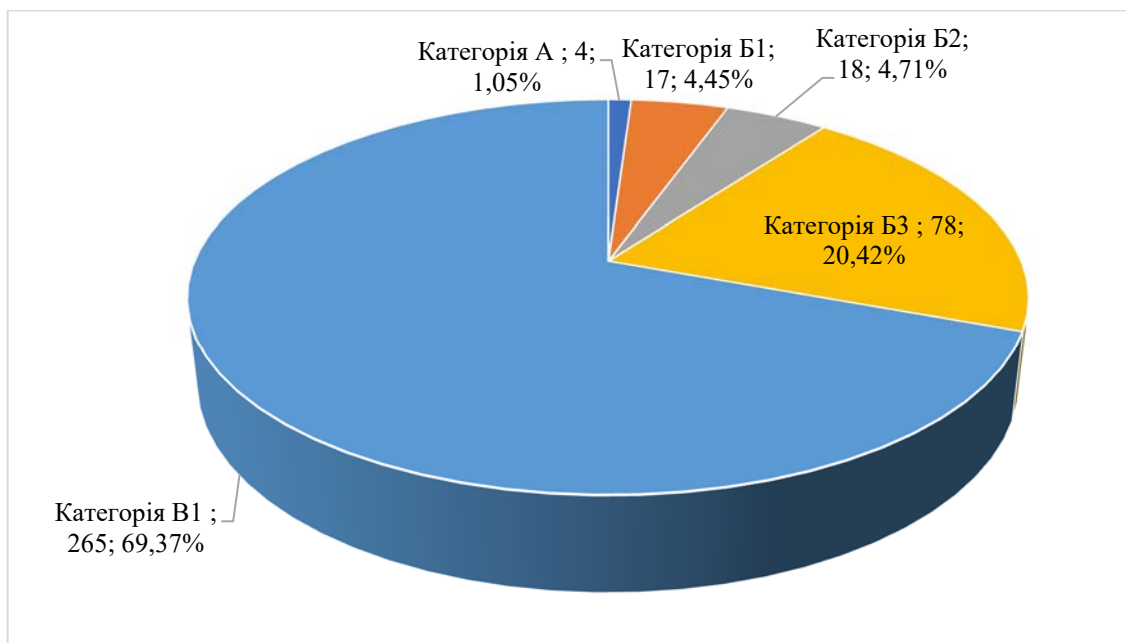


Рис. 1. Склад і структура персоналу Державіаслужби у 2021 році

Джерело: власні розрахунки

Динаміку кількості і структуру польотів, яке обслужило Державне підприємство обслуговування повітряного руху України (ДП Украерорух), наведено у табл. 2.

Протягом 2013–2015 років кількість внутрішніх польотів скоротилася з 37669 до 21870 одиниць, у подальші роки розпочався зворотний тренд, який супроводжувався їх зростанням до 30790 одиниць у 2019 році, різке скорочення до 21102 одиниць відбулося у 2020 році. За аналізований період 2013–2020 років абсолютне скорочення кількості внутрішніх польотів становить 16567 одиниць, або 43,98%.

Протягом 2013–2015 років кількість польотів з вильотом/прильотом скоротилася з 144856 до

86290 одиниць, у подальші роки розпочався зворотний тренд, який супроводжувався їх зростанням до 162937 одиниць у 2019 році, різке скорочення до 68870 одиниць відбулося у 2020 році. За аналізований період 2013–2020 років абсолютне скорочення кількості польотів з вильотом/прильотом становить 75986 одиниць, або 52,46%.

Протягом 2013–2016 років кількість транзитних польотів скоротилася з 352056 до 21870 одиниць, у подальші роки розпочався зворотний тренд, який супроводжувався їх зростанням до 141680 одиниць у 2019 році, різке скорочення до 52075 одиниць відбулося у 2020 році. За аналізований період 2013–2020 років

абсолютне скорочення кількості внутрішніх польотів становить 299981 одиниць, або 85,21%.

Таким чином, протягом 2013–2020 років найбільшими темпами скоротилися транзитні польоти, проміжними – польоти з вильотом/прильотом, найменшими – внутрішні польоти. За усіма видами польотів різке скорочення кількості спостерігається у 2020 році у зв'язку з поширенням COVID-19.

Протягом 2013–2016 років загальна кількість польотів скоротилася з 534581 до 214262 одиниць, у подальші роки розпочався зворотний тренд, який супроводжувався їх зростанням до 335407 одиниць у 2019 році, різке скорочення до 142047 одиниць відбулося у 2020 році. За аналізований період 2013–2020 років абсолютне скорочення загальної кількості польотів становить 142047 одиниць, або 73,43%.

Також протягом аналізованого періоду відбулися суттєві структурні зрушення. Частка внутрішніх польотів зросла з 7,05% до 14,86%, або на 7,81%, питома вага польотів з вильотом/прильотом зросла з 27,10% до 48,48%, або на 21,39%, а транзитних – скоротилася з 65,86% до 36,66%, або на 29,20%.

Формалізацію динаміки кількості польотів, яке обслужило ДП Украерорух протягом 2013–2020 років представлено у табл. 3.

Протягом 2013–2019 динаміка кількості усіх видів польотів описується поліноміальною функцією – параболою з гілками дотори з високим значенням множинного коефіцієнту детермінації в інтервалах 0,79–0,96. Це віддзеркалює скорочення кількості польотів на початку аналізованого періоду і зростання до 2019 року. Різке скорочення кількості польотів у 2020 році порушило виявлені закономірності і для внутрішніх польотів та польотів з вильотом/прильотом не вдалося підібрати функцію, яка достовірно описує процес. Виключення становить динаміка транзитних перевезень, яка описується убива-

ючою ступеневою функцією із множинним коефіцієнтом детермінації  $R^2 = 0,865$  через найбільше скорочення обсягів перевезень порівняно з іншими видами.

Державіаслужба відіграє важливу функцію міжнародного представництва як член таких органів: Міжнародна організація цивільної авіації (ІСАО), Європейська конференція цивільної авіації (ЄКЦА), Європейська організація з безпеки аеронавігації «Євроконтроль» (ЄВРОКОНТРОЛЬ). Через пандемію COVID-19 частина міжнародних заходів була скасована або перенесена на майбутні періоди, решта проходила *on-line*.

Важливим напрямом діяльності Державіаслужби є забезпечення лібералізації повітряних перевезень шляхом підписання Угоди про Спільний авіаційний простір (САП), а також укладання договорів про регулярні авіаційні сполучення з такими країнами: Чеська Республіка, Французька Республіка, Угорщина, Італія, Португалія, Албанія, Німеччина, Австрія тощо. Державіаслужба розробляє і реалізує внутрішньодержавні процедури з укладання міжурядових угод про повітряне сполучення, а також внутрішньодержавні процедури з набрання чинності міжнародними договорами в галузі цивільної авіації.

Державіаслужба відіграє важливу роль в Євроатлантичній інтеграції України до НАТО шляхом участі у стратегічних сесіях, організованих Урядовим офісом європейської та євроатлантичної інтеграції Секретаріату Кабінету Міністрів України спільно з Комісією Україна–НАТО. Державіаслужба разом із ДП Украерорух, Міністерством оборони України, Збройними силами України та їх Повітряними Силами, Міністерством Зовнішніх справ України опрацювали Європейський документ із гармонізації правил польотів державних повітряних суден за приладами за межами відокремленого повітряного простору (EUROAT), який

Таблиця 3

## Формалізація динаміки польотів, яке обслужило ДП Украерорух за 2013–2020 роки

Види польотів	Періоди	
	2013–2019	2013–2020
Внутрішні	$y = 1233,7x^2 - 10233x + 44329, R^2 = 0,79$	Не формалізуються достовірно
З вильотом/прильотом	$y = 5440,2x^2 - 37714x + 168733, R^2 = 0,89$	
Транзитні	$y = 17450x^2 - 169040x + 489775, R^2 = 0,96$	
		$y = 301685x^{-0,621}, R^2 = 0,865$

Джерело: власні розрахунки

Таблиця 2

## Динаміку кількості і структури польотів, яке обслужило ДП Украерорух протягом 2013–2020 років

Види польотів	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Абс. приріст, од.	Темп приросту, %
	Од.									
Внутрішні	37669	26674	21870	23407	26476	29593	30790	21102	-16567	-43,98
з вильотом/прильотом	144856	107049	95504	104565	125738	146115	162937	68870	-75986	-52,46
Транзитні	352056	213882	117487	86290	101755	125145	141680	52075	-299981	-85,21
<b>Разом</b>	<b>534581</b>	<b>347605</b>	<b>234861</b>	<b>214262</b>	<b>253969</b>	<b>300853</b>	<b>335407</b>	<b>142047</b>	<b>-392534</b>	<b>-73,43</b>
	Структура, %									
Внутрішні	7,05	7,67	9,31	10,92	10,42	9,84	9,18	14,86	7,81	
з вильотом/прильотом	27,10	30,80	40,66	48,80	49,51	48,57	48,58	48,48	21,39	
Транзитні	65,86	61,53	50,02	40,27	40,07	41,60	42,24	36,66	-29,20	
<b>Разом</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>0,00</b>	

Джерело: власні розрахунки

був затверджений 22.12.2020 Євроконтролем у формі 8-мої версії EUROAT.

Інноваційним результатом діяльності Державіаслужби є розробка інтерактивної платформи для візуалізації рівнів авіаційного шуму NOMOS (*noise monitoring systems* – <https://nomos.avia.gov.ua/>) за підтримки Урядового офісу координації європейської та євроатлантичної інтеграції та *GIZ Ukraine*. Він відповідає Главі 6 «Навколишнє середовище» Розділу V «Економічне та секторальне співробітництво» Угоди України про Асоціацію з ЄС у частині вирішення регіональних і глобальних проблем навколишнього середовища, у т.ч. у сфері шумового забруднення.

Державіаслужба опікується поширенням найкращих практик енергоефективності та розбудовою «зеленої» інфраструктури в цивільних аеропортах України, зокрема шляхом розробки навчального курсу «*Fly Green*» за підтримки Урядового офісу координації європейської та євроатлантичної інтеграції та *GIZ Ukraine*. Він представлений оглядовими відео уроками за такими темами: чиста енергія (*clean energy*), управління відходами, зелена мобільність, адаптація до змін клімату, фінансові механізми забезпечення енергоефективності тощо.

Державіаслужба бере участь у роботі міжвідомчої групи з питань координації подолання наслідків зміни клімату в рамках ініціативи Європейської Комісії «Європейський зелений курс». До реалізації програми *CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation)* залучені авіаційні підприємства шляхом стимулювання розвитку ринку альтернативних видів *альтернативних видів палива для авіаційних та інших видів транспорту*.

Відповідно до вимог Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо моніторингу викидів (емісії) експлуатантами цивільних повітряних суден» від 02.08.2019 № 1001 Державіаслужба здійснює моніторинг викидів CO<sub>2</sub>, формує узагальнений звіт України щодо сумарного викиду CO<sub>2</sub>, який направляє до ІКАО. Планується реалізація програми впровадження ринкового механізму компенсації та скорочення викидів CO<sub>2</sub> для міжнародної цивільної авіації.

Державіаслужба проводить значну роботу із забезпечення відповідності цивільної авіації України міжнародним стандартам у рамках підписаної Конвенції, з якої випливають обов'язки України щодо дотримання Стандартів та Рекомендованої практики *SARPs (Standards and Recommended Practices) ICAO*. Координаційна місія Міжнародної організації цивільної авіації з валідації (*ICVM*) визнала значне підвищення Україною рівня ефективності імплементації *SARPs* відносно 2017 року (до 78,16%) в частині організації державної системи контролю за безпекою польотів та управління нею. Наведений показник перевищує середньоєвропейський та середньосвітовий рівень. Напрямами перевірки *ICVM* є такі елементи державної системи контролю за забезпеченням безпеки польотів: нормативно-правові акти цивільної авіації, її організація, видача свідоцтв авіаційному персоналу та підготовка кадрів, виконання польотів повітряних суден, їх льотна придатність, розслідування авіаційних подій та інцидентів, аеронавігаційне обслуговування, аеродроми та наземні засоби.

Заслугує на увагу *Система менеджменту якості Державіаслужби, яка успішно* пройшла ресертифікацію відповідно до вимог міжнародного стандарту *ISO 9001:2015* і отримала продовження терміну дії сертифікату відповідності до 2024 року. Щорічні наглядні аудити Державіаслужби здійснює Компанія *Bureau Veritas Certification Holding SAS – UK Branch*.

Важливу роль відіграла Державіаслужба у розробці заходів, спрямованих на запобігання поширенню *COVID-19* шляхом прийняття: Експлуатаційних заходів щодо попередження розповсюдження інфекції коронавірусом *SARS-CoV-2*, Внесення змін до Рішення з безпеки польотів від 28.05.2020 № 2020-05, Експлуатаційних заходів щодо виявлення та вирішення загроз безпеки, пов'язаних із поверненням до звичайної експлуатації після пандемії *COVID-19*, Упровадження самодекларації пасажирів про стан здоров'я у зв'язку з *COVID-19* для цілей охорони здоров'я, Керівництва для авіаперевізників щодо попередження розповсюдження коронавірусної хвороби *COVID-19* тощо.

Державіаслужба проводить послідовну роботу з цифрової трансформації авіаційного транспорту шляхом створення сайту «Авіаційний портал» (<https://portal.avia.gov.ua/>), а також Єдиної інформаційної системи, які забезпечують: автоматизацію подання заявок та документів для отримання або анулювання ліцензії на перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів повітряним транспортом; модернізацію Державного реєстру цивільних повітряних суден в частині гармонізації з іншими державними реєстрами та базами даних.

В умовах воєнного стану Державіаслужба у 2022 році вжила всіх можливих заходів для недопущення переобрання рф до Ради ІКАО на 41-й сесії Асамблеї через грубе нехтування рф ключовими принципами міжнародного повітряного права, зокрема Чиказької конвенції, знищення мирного населення, повітряної та наземної цивільної інфраструктури України. Державіаслужба в умовах війни підтримує відповідний рівень його операційної спроможності, забезпечити належний рівень нагляду за безпекою польотів зареєстрованих в Україні авіаперевізників.

Одним із пріоритетних напрямів діяльності Державіаслужби є вжиття заходів, спрямованих на протидію корупції відповідно до прийнятої Антикорупційної програми. Для зниження корупційних ризиків: введено обмеження граничної висоти та планування забудови земельних ділянок на приаеродромній території у містобудівних умовах, прийнято Авіаційні правила України «Порядок та умови повітряних перевезень небезпечних вантажів», «Вимоги до провайдерів аеронавігаційного обслуговування, провайдерів послуг дизайну процедур польотів, провайдерів аеронавігаційних даних та до системи сертифікації та нагляду за ними», «Технічні вимоги та адміністративні процедури для сертифікації та експлуатації наземних засобів зв'язку, навігації та спостереження в цивільній авіації».

У рамках наближення до законодавства ЄС Державіаслужба реалізує Проект SAFER-U розвитку авіаційної законодавчої бази України у співпраці з Європейською Комісією шляхом вдосконаленні національних правил безпеки польотів в сферах льотної експлуатації цивільних повітряних суден (OPS) та сертифікації льотного екіпажу цивільної авіації (FCL). Усі зареєстро-

вані українські авіакомпанії, навчальні організації та льотний екіпаж мають відповідати новим стандартам. Програмні результати проекту орієнтовані на імплементацію положень, що впливають на реалізацію Угоди про САП між ЄС та Україною, Робочих домовленостей між Державіаслужбою та Європейським агентством з безпеки авіації (EASA).

#### Висновки.

1. Досліджено ретроспективу створення Державіаслужби, її підпорядкованість, завдання та функції, правовий статус, організаційну структуру та еволюцію її змін. На даний момент її структура складається з 8 управлінь: авіаційних перевезень та міжнародного співробітництва; аеродромів та аеропортів); аеронавігації; підтримання льотної придатності; сертифікації типу авіаційної техніки); роботи з персоналом з льотної експлуатації; виконання польотів; регіональних інспекцій.

2. Проведено аналіз кадрового забезпечення Державіаслужби протягом 2017–2021 років, визначено, що його вадами є: неукомплектованість штату, незважаючи на зростання середньооблікової чисельності штатних працівників, збільшення коефіцієнту плинності кадрів. Якісний склад персоналу представлений п'ятьма категоріями – керівництвом та державними службовцями, переважна питома вага приходить на категорію В1 – це головні спеціалісти, державні інспектори з авіаційного нагляду та працівники, які виконують функції з обслуговування. За гендерною ознакою в загальному обсязі фактичної чисельності та за категоріями превалює питома вага чоловіків.

3. Надано оцінку динаміці кількості і структури польотів, яке обслужило Державне підприємство обслуговування повітряного руху України. Встановлено, що протягом 2013–2020 років найбільшими темпами скоротилися транзитні польоти, проміжними – польоти з вильотом/прильотом, найменшими – внутрішні польоти. За усіма видами польотів різке скорочення кількості спостерігається у 2020 році у зв'язку з поширенням COVID-19. Також протягом аналізованого періоду відбулися суттєві структурні зрушення. Незважаючи на найменшу частку внутрішніх польотів, вона зросла, питома вага польотів з вильотом/прильотом з проміжною питомаю вагою також зросла, а транзитних – з найбільшою часткою на початок періоду – істотно скоротилася.

4. За підсумками формалізації динаміки кількості польотів, яке обслужило ДП Украерорух протягом 2013–2020 років, встановлено, що динаміка кількості усіх їх видів описується поліноміальною функцією – параболою з гілками догори з високим значенням множинного коефіцієнту детермінації. Це віддзеркалює скорочення кількості польотів на початку аналізованого періоду і зростання до 2019 року. Різке скорочення кількості польотів у 2020 році порушило виявлені закономірності і для внутрішніх польотів та польотів з вильотом/прильотом не вдалося підібрати

функцію, яка достовірно описує процес. Виключення становить динаміка транзитних перевезень, яка описується убиваючою ступеневою функцією із високим значенням множинного коефіцієнту детермінації через найбільше скорочення обсягів перевезень порівняно з іншими видами.

5. Узагальнено зміст і здобутки функцій Державіаслужби у частині: міжнародного представництва, забезпечення лібералізації повітряних перевезень шляхом підписання Угоди про Спільний авіаційний простір, а також укладання договорів про регулярні авіаційні сполучення з рядом європейських країн; реалізації внутрішньодержавних процедур з укладання міжурядових угод про повітряне сполучення та набрання ними чинності; підтримки Євроатлантичної інтеграції України до НАТО; розробки інтерактивної платформи для візуалізації рівнів авіаційного шуму NOMOS; поширення найкращих практик енергоефективності та розбудови «зеленої» інфраструктури в цивільних аеропортах України; залучення авіаційних підприємств до реалізації програми CORSIA шляхом стимулювання розвитку ринку альтернативних видів авіаційного палива; впровадження ринкового механізму компенсації та скорочення викидів вуглецю для міжнародної цивільної авіації; забезпечення відповідності цивільної авіації України міжнародним стандартам; впровадження системи менеджменту якості; розробки заходів, спрямованих на запобігання поширенню COVID-19; проведення послідовної роботи з цифрової трансформації авіаційного транспорту; підтримки відповідного рівня його операційної спроможності в умовах воєнного стану; послідовної реалізації прийнятої антикорупційної програми та проекту SAFER-U розвитку авіаційної законодавчої бази України.

6. Перспективами розвитку Державіаслужби є: остаточна інтеграція України у спільний авіаційний простір Європейського Союзу; відкриття Постійного представництва України при ICAO; сприяння розвитку ринку безпілотних повітряних суден та їх безпеки; реалізації концепції розвитку авіації загального призначення; спрощення процедур сертифікації льотної придатності і дозволу на виконання польотів для окремих імпортованих в Україну повітряних суден; подальша лібералізація ринку авіаційних перевезень і послуг з наземного обслуговування; імплементація декларативного принципу відповідності для суб'єктів авіаційної діяльності; дерегуляція ринку послуг з продажу повітряних перевезень вантажів, у тому числі небезпечних; гармонізація законодавства України та ЄС у частині питань авіаційної безпеки цивільної авіації; спрощення алгоритму надання публічних послуг; подальша цифровізація впровадження системи зовнішнього електронного документообігу.

Метою подальшого дослідження є визначення ретроспективи та стратегічних засад інституціонального розвитку аеропортів України.

#### Список використаних джерел:

1. Брусакова О.В. Суб'єкти державного регулювання в галузі авіаційного транспорту та їх адміністративно-правовий статус. *Вісник Пенітенціарної асоціації України*. 2020. № 2. С. 59–73.
2. Горбатюк Я.В. Нормативно-правове регулювання інформаційно-аналітичної діяльності Державної авіаційної служби України. *Юридичний вісник. Повітряне і космічне право*. 2013. № 1. С. 10–13.

3. Мілімко Л.В. Правове регулювання здійснення державного нагляду (контролю) за господарською діяльністю авіаційних підприємств. *Юридичний вісник. Повітряне і космічне право*. 2020. № 3. С. 24–31.

4. Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності: Закон України від 05.04.2007 № 877-V. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/877-16#Text>

5. Кирилук Н.Д. Адміністративно-правовий статус органу державного регулювання діяльності цивільної авіації України. *Право і суспільство*. 2021. № 3. С. 88–93.

6. Про Державну службу України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації: Указ Президента України від 15.07.2004 № 803/2004. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/803/2004#Text>

7. Про затвердження Положення про Державну авіаційну службу України: Постанова Кабінету Міністрів України; Положення від 08.10.2014 № 520. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/520-2014-%D0%BF#Text>

8. Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності: Закон України від 11.09.2003 № 1160-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1160-15#Text>

9. Звіт про діяльність Державної авіаційної служби України за 2020 рік. URL: [https://avia.gov.ua/wp-content/uploads/2021/02/Zvit\\_2020.doc](https://avia.gov.ua/wp-content/uploads/2021/02/Zvit_2020.doc)

10. Звіт про діяльність Державної авіаційної служби України за 2021 рік. URL: [https://avia.gov.ua/wp-content/uploads/2022/02/Zvit\\_2021\\_DASU.docx](https://avia.gov.ua/wp-content/uploads/2022/02/Zvit_2021_DASU.docx)

### References:

1. Brusakova O.V. (2020). Subiekty derzhavnoho rehulivannia v haluzi aviatsiinoho transportu ta yikh administratyvno-pravovy status [Subjects of state regulation in the field of air transport and their administrative and legal status]. *Visnyk Penitentsiarnoi asotsiatsii Ukrainy*, 2, 59–73. [in Ukrainian]

2. Horbatiuk Ya.V. (2013). Normatyvno-pravove rehulivannia informatsiino-analitychnoi diialnosti Derzhavnoi aviatsiinoi sluzhby Ukrainy [Regulatory and legal regulation of information and analytical activities of the State Aviation Service of Ukraine]. *Yurydychnyi visnyk. Povitriane i kosmichne pravo*, 1, 10–13. [in Ukrainian]

3. Milimko L.V. (2020). Pravove rehulivannia zdiisnennia derzhavnoho nahliadu (kontroliu) za hospodarskoiu diialnistiu aviatsiinykh pidpriemstv [Legal regulation of state supervision (control) over the business activities of aviation enterprises]. *Yurydychnyi visnyk. Povitriane i kosmichne pravo*, 3, 24–31. [in Ukrainian]

4. The Verkhovna Rada of Ukraine (2007). The Law of Ukraine «On the basic principles of state supervision (control) in the sphere of economic activity». Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/877-16#Text> [in Ukrainian]

5. Kyryliuk N.D. (2021). Administratyvno-pravovy status orhanu derzhavnoho rehulivannia diialnosti tsyvilnoi aviatsii Ukrainy [Administratively-the legal status of the body of state regulation of civil aviation of Ukraine]. *Pravo i suspilstvo*, 3, 88–93. [in Ukrainian]

6. The President of Ukraine (2004). Decree of Ukraine «About the State Service of Ukraine for Aviation Safety Supervision». Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/803/2004#Text> [in Ukrainian]

7. The Cabinet of Ministers of Ukraine (2014). Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine «On the approval of the Regulations on the State Aviation Service of Ukraine». Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/520-2014-%D0%BF#Text> [in Ukrainian]

8. The Verkhovna Rada of Ukraine (2003). The Law of Ukraine «On the principles of state regulatory policy in the field of economic activity». Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1160-15#Text> [in Ukrainian]

9. The State Aviation Service of Ukraine (2021). Report on the activities of the State Aviation Service of Ukraine for 2020. Available at: [https://avia.gov.ua/wp-content/uploads/2021/02/Zvit\\_2020.doc](https://avia.gov.ua/wp-content/uploads/2021/02/Zvit_2020.doc) [in Ukrainian]

10. The State Aviation Service of Ukraine (2022). Report on the activities of the State Aviation Service of Ukraine for 2021. Available at: [https://avia.gov.ua/wp-content/uploads/2022/02/Zvit\\_2021\\_DASU.docx](https://avia.gov.ua/wp-content/uploads/2022/02/Zvit_2021_DASU.docx) [in Ukrainian]