

УДК 338.2

DOI: 10.18524/2413-9998/2020.3(46).215108

О. В. Горняк,

доктор економічних наук, професор,
завідувачка кафедри економіки й підприємництва
Одеський національний університет імені І. І. Мечникова,
Французький бульвар, 24/26, м. Одеса, 65058, Україна
e-mail: econom_toriya@onu.edu.ua

ПІДХОДИ ДО ТАРИФНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПОСЛУГ АЕРОПОРТУ ДЛЯ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВІЗНИКІВ

В статті досліджуються економічні аспекти державного регулювання рівня зборів та платежів для авіаційних перевізників з боку аеропортів в контексті політики щодо сталого розвитку авіаційної галузі на основі економічної ефективності та умов конкуренції на ринку послуг повітряного транспортування. Досліджено фінансово-економічні засади взаємовідносин між аеропортом та авіаційними перевізниками, встановлено роль держави у регулюванні тарифів на збори за послуги аеропорту, визначено основні види процедур розрахунку, встановлення та координації тарифів. В статті розглянуто досвід Європейського Союзу щодо гармонізації процедури визначення тарифів на послуги аеропортів в контексті запровадження Спільного повітряного простору. Виокремлено три основних підходи до регулювання тарифної політики та вказано їх вплив на розвиток аеропортів та авіаційної галузі в цілому.

Ключові слова: авіаційна галузь; ринок послуг аеропортів; збори та платежі аеропортів; тарифна політика; державне регулювання; конкурентна політика; економічна ефективність; міжнародна координація.

Постановка проблеми у загальному вигляді. Розвиток авіаційної галузі тісно пов'язаний із ефективністю функціонування ринку повітряних перевезень та відповідної інфраструктури. Головною передумовою такої ефективності є забезпечення умов справедливої конкуренції, що надає всім учасникам ринку рівні перспективи стратегічного розвитку. Підтримання високого рівня конкуренції на ринку повітряних послуг розглядається як один з головних чинників сталості розвитку авіаційної галузі, спрямованості цього розвитку на максимальне задоволення потреб споживачів та зростання внутрішньої економічної ефектив-

ності та внесок в розвиток національної та глобальної економіки. Лібералізація авіаційної галузі дала потужний поштовх її розвитку, однак кілька проблем нерівної конкуренції залишається нерозв'язаними. Це пов'язано з різною ступеню участі державі в діяльності галузі, з різним режимом регулювання, з відмінностями у податковій політиці тощо. Прозорість у відносинах між аеропортами, що залишаються здебільш під державним контролем, та авіаційними перевізниками, які працюють як приватні компанії є важливою умовою забезпечення ефективного функціонування всієї авіаційної галузі, бо такі відносини впливають на цінову політику, на ефективність використання повітряного простору та інфраструктури. Держава впливає на ці відносини або як учасник, або через регулятивні процедури. Розробка та впровадження державного регулювання авіаційної галузі, яке з одного боку захищає умови конкуренції на ринку, а за іншого забезпечує дотримання економічної ефективності є важливою проблемою, яка потребує належного методологічного обґрунтування. Особливості вирішення цієї проблеми пов'язані із різними регулятивними режимами на глобальному рівні, різними конкурентними ситуаціями як на рівні національних рівнях, так й окремих аеропортів, різною динамікою зростання обсягу повітряних перевезень для різних напрямів та груп пасажирів та вантажів.

Аналіз останніх досліджень й публікацій. Проблеми розвитку авіаційної галузі в умовах міжнародної конкуренції та перспективи входження України до режиму Єдиного повітряного простору ЄС досліджує низька авторів, зокрема О. М. Ложачевська, О. М. Маценко, І. О. Геєць, Ю. В. Миронова, Є. О. Скрипка. Особливості розвитку авіаційної галузі в Україні висвітлені в роботах А. О. Калиновського, Н. І. Горбаль, Н. Л. Калиновської, Т. І. Олешко, М. В. Янківського, О. М. Саркісової, А. Ф. Токарь. Економічні та фінансові умови ефективного розвитку авіаційної галузі досліджують такі науковці, як І. О. Хоменко, І. В. Садчикова, І. О. Середюк, Є. О. Шевчук.

Постановка завдання. Метою є встановлення ефективних форм та інструментів державного регулювання авіаційної галузі в площині економічної та комерційної взаємодії між аеропортом

та авіаційним перевізником на основі досвіду Європейського Союзу та інших країн.

Виклад основного результату дослідження. Авіаційна галузь є важливим елементом національної економіки як з точки зору інфраструктурного забезпечення економічного розвитку, так й як інноваційно-технологічний сектор, а також важлива галузь економічної активності та інвестування [9, с. 12]. Незважаючи на тривалий період поступової лібералізації, держава відіграє вагому роль у функціонуванні галузі, як через регулятивний вплив, так й як економічний агент, власник, співвласник чи інвестор багатьох компаній галузі [8, с. 2]. Відповідно, держава зацікавлена, з одного боку, у збільшенні фінансових надходжень від авіаційної галузі, а з іншого боку – в сталому розвитку галузі на основі конкуренції та інвестицій в сучасні технології. Отримання державою зборів, податків та інших фінансових виплат з підприємств авіаційної галузі відбувається через декілька каналів. По-перше, це податки, що сплачує споживач при користуванні послугами повітряного транспорту та підприємства галузі, що сплачують різні податки та збори, передбачені податковим законодавством. По-друге, це надходження від аеропортів за користування послугами аеронавігації та інші збори від аеропортів. По-третє, це спеціальні виплати з боку аеропортів та авіакомпаній за користування повітряним простором, спеціальні видатки на безпеку, виплати за сертифікацію, спеціальний податок на пасажирів, що вилітає за кордон тощо. Розмір та структура таких видатків може суттєво впливати на конкурентну ситуацію в галузі. В більшості випадків такі виплати на користь держави складають до 10 % від загальної суми витрат авіаційних перевізників та може доходити до 30 % у випадку бюджетних авіаліній. Це свідчить, що можливості знизити витрати для підприємств авіаційної галузі лежать не тільки в площині оподаткування, але в заходах по підвищенню ефективності операційної діяльності. Останні роки авіаційна галузь демонструвала стійкий тренд до зниження вартості в розрахунку на одного пасажирів [13, с. 2]. Для аеропортів ситуація є іншою, бо їх витрати залежать від розміру податків та зборів, незважаючи на велику кількість компаній, що ведуть свою комерційну діяльність

в межах аеропорту. Звичайно, вплив держави на конкурентну ситуацію в авіаційній галузі здійснюється не тільки через податкове навантаження, але й через регулювання у тому числі в сфері економічної політики. Структура авіаційної галузі, яка визначається декількома рівнями економічних відносин, передбачає, що об'єкти інфраструктури, такі як аеропорти, служби аеронавігації, органи контролю використання повітряного простору, служби технічного нагляду та технічної безпеки визначають конкурентну структуру ринку та ефективність діяльності галузі в цілому [3, с. 22]. Регулювання з боку держав в такому випадку є необхідним задля дотримання конкурентних умов, підтримка безпеки повітряного сполучення та створення умов для стратегічного розвитку галузі [2 с. 39]. Тільки збалансованість інтересів різних підприємств галузі, задіяних в процесі надання послуги повітряного транспортування, недискримінаційний характер розподілу витрат на інфраструктурне забезпечення, впровадження механізму рівного доступу авіаліній до аеропортів є фундаментальною умовою для сталого розвитку авіаційної галузі [1, с. 155].

В контексті перспектив приєднання України до режиму «Єдиного європейського неба» доцільно розглянути його вплив на розвиток повітряного руху. Послуги держави з контролю повітряного простору фінансуються за рахунок збору на аеронавігаційне обслуговування компаній, що використовують так чи інакше повітряний простір держави. Режим «Спільного повітряного простору» гармонізував ці послуги та сплат за них в межах Європейського Союзу та інших країн, що приєдналися до цього режиму. Цей режим мав на меті оптимізувати та збільшити ефективність контролю повітряного руху через покращення загальної системи управління та обслуговування повітряного руху, вдосконалити послуги повітряної навігації та скоротити маршрути в межах єдиного повітряного простору [4, с. 67]. Через неоптимальні маршрути збільшуються викиди вуглецевих газів, виникає перенавантаження певних маршрутів та виникають затримки у розкладі рейсів. За деякими оцінками втрати від подібної практики можуть становити до 1% ВВП країн ЄС.

З подібною проблемою стикались також США, які запровадили нову програму керування повітряним рухом під назвою *NextGen*. США мають приблизно такий самий повітряний простір за розмірами, як й ЄС, але кількість рейсів там перевищує європейські в півтора рази, а щільність польотів, вирахована як година подорожі на квадратний кілометр, є в два рази вищою за європейську. Оцінки Європейської комісії економічних втрат від неефективного управління повітряним потоком сягають 8 мільярдів євро на рік [12, с. 127]. Ці втрати пов'язані з зайвим витрачанням палива, збільшення тривалості польотів, що впливає на розмір витрат за аеронавігаційні послуги, а також на вартість технічного обслуговування, витрати на роботу персоналу, витрати на компенсацію пасажиром затримок. Тому ЄС доклав значних зусиль, починаючи з пропозиції щодо реформування режиму «Спільного повітряного простору» задля підвищення ефективності авіаційного сектору.

Технологічний аспект режиму відкритого неба був впроваджений 2015 року в межах програми SESAR, але її остаточна реалізація передбачається лише о 2030 році. Очікуваний ефект від впровадження програми очікується на рівні 413 мільярдів євро за період 2013-2030 роки, а саме на рівні 0,16 % від ВВП ЄС, також передбачається створення 42 000 робочих місць безпосередньо в авіаційному секторі й 300 000 робочих місць у суміжних галузях. Викиди вуглецевих газів мають скоротитись на 50 мільйонів метричних тон. IATA оцінює ефект від вдосконалення управління повітряним рухом на глобальному рівні від 32 до 43 мільярдів євро на рік [12, с. 127].

Ще одним фактором, який стримує розвиток повітряного сполучення, є потужність аеропортів, тобто їх пропускна здатність. Лібералізація авіаційної галузі призвела до значного зростання обсягів пасажирського потоку повітряним транспортом, однак зростання потужності аеропортів не було таким суттєвим, частково через те, що лібералізація їх діяльності відбувалась значно повільнішими темпами й більшість з них залишаються під повним чи частковим державним контролем.

Незважаючи на те, що реалізація ініціативи «Спільного повітряного простору» розпочалась 2004 року, очікуваних економіч-

них вигід від вдосконалення надання аеронавігаційних послуг так й не було досягнуто, як й рівня забруднення навколишнього середовища. Більш того, аеронавігаційний простір залишився фрагментований по функціональних блоках повітряного простору, які застосовують різні тарифи для своїх послуг. Заробітна плата диспетчерів продовжує зростати швидше за продуктивність, що негативно відбивається на витратній ефективності надання аеронавігаційних послуг [2, с. 39]. Причиною такої ситуації відставання деяких держав в реалізації технічних програм, передбачених цією ініціативою. Отже, витрати на аеронавігаційні послуги не зменшуються й відповідна плата за них залишається на попередньому рівні.

Європейська комісія поставили перед країнами задачі по підвищенню ефективності надання аеронавігаційних послуг та їх гармонізації в межах Єдиного європейського неба. Були розроблені детальні регламенти з обчислення вартості цих послуг, але кілька країн не застосовують ці процедури з різних причин. На період з 2015 по 2019 рік Європейська комісія поставила за мету досягнути зниження вартості цих послуг на 3,3 % щорічно (з розрахунку зниження витрат на 2,1 % та збільшення обсягу перевезень на 1,2 %). Тобто за даний період вартість аеронавігаційних послуг мала зменшитись на 15,5 %. Однак більшість країн не змогли забезпечити потрібний показник. Наприклад, Франція скоротила вартість лише на 1,1 % щорічно [11, с. 32]. Як було зазначено вище, це відбувається через брак інвестицій в потрібне устаткування та складнощі із ефективним контролем відповідних витрат. Крім того, не передбачено механізму та повноважень для Європейської комісії для запровадження будь-яких заходів для виправлення ситуації та впливу на національні органи контролю повітряного простору.

Однак, треба зауважити, що Франція, яка спромоглась знизити вартість аеронавігаційних послуг лише на 2,6 % за період 2015-2019 роки, первісна ціна на ці послуги була нижче, ніж в Німеччині та Великій Британії, які спромоглась зменшити тарифи відповідно на 12,2 % та 15,0 % відповідно. Однією з причин різної ди-

наміки цін на аеронавігаційні послуги є різний рівень складності повітряного сполучення, який потребує такого обслуговування. Швейцарія має найвищий коефіцієнт складності повітряного трафіку на рівні 12,30, Велика Британія отримала оцінку в 11,28 та Німеччина 11,03 у порівнянні з оцінкою Франції на рівні 7,33 [11, с. 33].

Якщо звернутись до структури витрат на надання послуг з аеронавігаційного контролю, то переважна частка припадає на персонал. В більшості європейських країн національні агенції за транспорту та інші урядові організації були вимушені вести складні переговори з профспілками щодо ув'язки зростання заробітної плати з рівнем продуктивності, особливо в часи пікових навантажень.

Аеропорт задає структуру повітряного руху та суттєво впливає на загальний розмір та структуру витрат в авіаційній галузі для всіх компаній. Тому настільки важливо забезпечити баланс інтересів аеропорту так й компаній, що користуються його послугам або ведуть певну комерційну діяльність. В більшості країн тарифи аеропортових зборів визначаються державою й суттєво впливають на рівень ефективності діяльності галузі. Застосовуються багато видів платежів за користування землею, інфраструктурою, спорудами, приміщеннями та обладнанням аеропорту аби забезпечити належну експлуатацію літаків та обслуговування пасажирів. Таки виплати можуть приймати форму плати за посадку, плати за паркування та пасажирський збір (використання об'єктів для прийому пасажирів та інших користувачів). Тому що аеропорти мають часто наближене до монопольного положення на ринку повітряних перевезень в певному регіоні, то зазвичай ці виплати на користь аеропорту контролює спеціальний орган, найчастіше підрозділ транспортного департаменту уряду) для забезпечення неупередженого та недискримінаційного характеру платежів та зборів. Врегулювання тарифів аеропорту відбувається на певний термін іноді на рік, іноді довше та закріплюється спеціальною угодою, яка окреслює специфічні умови в даному аеропорту, наприклад інвестиційні проекти. Проблема державного регулюван-

ня в цьому випадку полягає у тому, що держава може отримати конфлікт інтересів, бо вона є учасником багатьох підприємств авіаційної галузі. Держава контролює великі міжнародні аеропорти, але й також регіональні аеропорти, утримує аеронавігаційні та інші допоміжні служби, інвестує в розвиток альтернативних до повітряного сполучення види транспорту, оподатковує підприємства авіаційної галузі однак одночасно стимулює доступ національних виробників до міжнародних ринків. Тому розрахунок та затвердження тарифів аеропортових зборів потребує уважного та збалансованого підходу з урахуванням різних інтересів різних підприємств авіаційної галузі, а також інтересів споживачів послуг повітряного сполучення. Саме тому важливо, аби регулятор тарифної політики аеропортових зборів був незалежним органом.

В Європі діє три підходи до регулювання аеропортових зборів. Перший з них передбачає включення до тарифу всіх послуг аеропорту, тому він отримав назву «єдиної каси». Тобто суто аеронавігаційні послуги та інші послуги, безпосередньо пов'язані із забезпеченням польотів, не розділяються з іншими видами діяльності аеропорту. В цьому випадку, комерційна діяльність аеропорт певним чином субсидіює аеронавігаційну діяльність, що дозволяє аеропортам встановлювати привабливі тарифи для авіаційних перевізників. Така система широко застосовується у Великій Британії, але також в кількох аеропортах Франції та інших країнах. Другий підхід передбачає, що аеронавігаційні послуги, та взагалі послуги, пов'язані із забезпечення повітряного руху, тарифікуються окремо від неавіаційних послуг аеропорту, тому він отримав назву «подвійна каса». На перший погляд, цей підхід є більш економічно обґрунтованим, але в цьому випадку виникають складнощі із відношенням тієї чи іншої послуги то першої або другої категорії. Однак логіка цього підходу полягає у тому, що доходність комерційної діяльності аеропорту та незв'язаних з авіаційною діяльністю послуг (наприклад готель, паркування) залежить від ефективності менеджменту аеропорту в запровадженні цих послуг належної якості, й тому ця діяльність не має підпадати під регулювання з боку держави. Пряме фінансування інвестицій

в авіаційну інфраструктуру аеропорту за рахунок зборів за відповідні послуги дозволяє більш ефективно керувати інвестиціями в обладнання та зберігати недискримінаційні умови для перевізників. Тариф зазвичай встановлюється на рівні середньої віддачі на вкладений капітал, що має бути підтверджено відповідним органом державного регулювання транспортної галузі. Такий підхід широко застосовується насамперед в Німеччині. Третій підхід є варіацією другого, бо також застосовується два види тарифів, однак до регульованої групи тарифів відноситься також діяльність з використання нерухомості аеропорту та, наприклад, паркування. За такою схемою працює велика група «Аеропорти Парижу».

В процесі державного регулювання тарифів на послуги аеропортів важливе значення має поняття середньозваженої вартості капіталу, тому що регулятор вираховує економічно доцільний рівень тарифів саме на основі концепції «справедливої» винагороди на вкладений капітал. Тому регулятор вираховує прийнятний рівень рентабельності на основі вкладень аеропорту та встановлює відповідні тарифи. Як свідчить практика європейських компаній, коливання вартості капіталу на 1 % вимагає зміну тарифу на 1,5 % аби зберегти бажаний «справедливий» рівень рентабельності. Слід зауважити, що в різних країнах, й навіть всередині країн для різних аеропортів, використовується різна методика обчислення вартості капіталу та рівня рентабельності, що не може не впливати на відповідну тарифну політику [14, с. 5].

При затвердженні тарифу на послуги аеропорту враховують економічні фактори, наприклад інфляцію, вартість капіталу, обсяг інвестицій, рівень продуктивності та рентабельності, якість послуг та структура ціноутворення. Аеропортам надані можливості збільшувати тарифи в певних межах (розраховані як відсоток від інфляції), чим вони часто користуються та збільшують розмір зборів на максимальне дозволене значення. Однак авіакомпанії оскаржують такі збільшення тарифів окремо, або через свої галузеві організації та IATA. Наприклад, остання подала скаргу до Європейської Комісії щодо невиконання її директив про незалежність органів встановлення та контролю зборів аеропорту

та тарифів на послуги аеропорту. Також директива передбачає обов'язкове консультування зі споживачами послуг аеропортів, чого часто бракує в процесі затвердження тарифів. Результатом такого позову стало формування 2016 року нового незалежного органу із регулювання діяльності аеропортів во Франції під егідою Генеральної Ради з довілля та сталого розвитку.

Однак, різні країни Європейського Союзу по-різному втілюють директиви Європейської Комісії від 2013 року про тарифи та збори в аеропортах та стикаються із різними складнощами при втіленні цих директив в практику регулювання. У Великій Британії регулювання здійснює незалежний адміністративний орган Управління цивільної авіації, який не входить до міністерства транспорту. Цей орган виконує основні контрольні та регулятивні функції, наприклад надає ліцензії на повітряне сполучення, визначає заходи із безпеки, встановлює рівень завантаженості аеропортів. При визначенні тарифів на послуги аеропорту по-перше, Управління визначає, чи має даний аеропорт ринкову владу, тобто чи спроможний він зловживати своїм ринковим становищем при визначенні тарифів. Якщо так, то Управління застосовує регулювання. Наприклад, аеропорти Манчестера та Стенстеда функціонують в умовах конкуренції, тому до них регулювання тарифів не застосовується. Інші аеропорти, зокрема Лондонські Гетвік та Гітроу, підпадають під регулювання та до них застосовується підхід «єдиної каси», коли тариф охоплює всі види послуг, що підпадають під регулювання. Аеропорти мають багаторічну програму еволюції тарифної політики, виконання якої є однією з умов подовження їх ліцензії. Через те, що ці аеропорти мають одні з найвищих тарифів в світі, нормативно-правова база регулювання їх діяльності слугує орієнтиром для регуляторних органів по всьому світу.

Отже, немає єдиного готового рішення щодо встановлення та регулювання тарифів аеропортів, яке б завжди демонструвало ефективність. Різні моделі та підходи по-різному впливають на діяльність аеропортів та інших підприємств авіаційної галузі, тому потрібно ретельно обрати та налаштувати таку модель до конкретного аеропорту. А державний незалежний регулятивний

орган має гарантувати дотримання цієї моделі та визначати ефективність її застосування.

В Україні регулювання діяльності підпадає під дію Повітряного Кодексу України, який регулює всі аспекти функціонування повітряного транспорту, а також визначає механізми регулювання, у тому числі тарифного, підприємств галузі. В Україні зберіглась монопольна структура ринка послуг аеропорту, що обумовлює тарифи на ці послуги вище за середньоєвропейські. З приєднанням України до режиму спільного повітряного простору ЄС, конкурентоспроможність вітчизняних аеропортів суттєво впливатиме на перспективи розвитку галузі в цілому. Прихід європейських перевізників значно розширив географію напрямків польотів та створив нові перспективи насамперед для регіональних аеропортів, які спроміглись продемонструвати більш високі темпи зростання, аніж столичні аеропорти [6, с. 239]. Перспективи розвитку внутрішнього сполучення створює сприятливі умови для розвитку національної мережі аеропортів, однак при дотриманні конкурентних тарифів на послуги, які аеропорти надають повітряним перевізникам та пасажирам. Згідно наказом Міністерства інфраструктури від 19.12.2012 р. № 745 «Про внесення змін до Аеропортових зборів» керівникам аеропортів було надано право встановлювати коефіцієнти до ставок аеропортових зборів [10]. Таким чином аеропорти можуть надавати більш привабливі умови для перевізників та проводити спільні комерційні кампанії з метою збільшення обсягу пасажирського потоку. В результаті аеропорти отримують можливість нарощувати свої доходи від неавіаційної діяльності, у тому числі за рахунок залучення міжнародних операторів з організації комерційної діяльності в аеропортах.

Враховуючи зростання обсягу пасажирського перевезення повітряним транспортом в Україні до початку пандемії COVID-19, та оголошення багатьох європейських перевізників про відкриття нових маршрутів при відновленні міжнародного повітряного сполучення, розвиток аеропортової інфраструктури потребує залучення додаткових інвестицій [7]. Державні можливості з фі-

нансування розбудови та модернізації потужності аеропортів є обмеженими [5, с. 155]. Тому залучення міжнародних інвесторів потребує узгодження тарифної політики з ЄС, але й забезпечення фінансових перспектив функціонування аеропортів. В таких умовах ефективним кроком видається надання можливості аеропортам щодо встановлення тарифів на свої послуги. Однак в результаті авіакомпанії сплачують в розрахунку на одного пасажера в десять разів більше аніж в аеропортах ЄС. Тому для аеропортів з великим завантаженням, насамперед у Борисполі потрібно впроваджувати систему тарифного регулювання на основі директив ЄС за подобою гібридною схемою, де аеропорт має узгоджувати тарифи на авіаційні послуги та деякі послуги в терміналі, але може вільно вирішувати питання встановлення тарифів щодо неавіаційних послуг, насамперед комерційних та організації руху пасажирів. Для регіональних аеропортів запровадження подібної системи забезпечить умови для збільшення обсягів перевезення та підвищить конкурентоспроможність українських перевізників, які не будуть змушені сплачувати вищі тарифи за своїх європейських конкурентів.

Висновки та пропозиції. Аеропортові збори та платежі суттєво впливають на конкурентну ситуацію в авіаційній галузі та є вагомим джерелом інвестування в інфраструктуру повітряного транспорту. Держава або напяму володіє чи керує аеропортами, або регулює їх діяльність. Система економічних та комерційних відносин між авіаційними перевізниками та аеропортами є надзвичайно складною та визначається великим колом факторів, у тому числі конкурентного характеру. Певний рівень ринкової сили або з боку аеропортів, або з боку великих авіакомпаній призводить до викривлення конкурентної ситуації, створення дискримінаційних умов для певних перевізників та зменшення показників споживчої вартості. Однак, державне регулювання, спрямоване на підтримання конкуренції при збереженні довгострокової інвестиційної перспективи для стратегічного розвитку галузі, викликає зміну поведінки агентів галузі та зниження економічної ефективності через нераціональне використання ресурсів. Одним з

інструментів підтримання рівних конкурентних умов на ринку та підвищення ефективності галузі є оптимізація аеронавігаційних та інших послуг аеропортів через національну та міжнародну координацію відповідних керуючих органів та затвердження тарифів на основі кількох факторів, пов'язаних із специфікою роботи конкретного аеропорту, структури пасажирського та вантажного потоку, структурі вартості цих послуг та показників операційної ефективності. Однак, незважаючи на плани Європейської комісії скоротити вартість послуг аеропорту для авіаційних перевізників на понад 15 % за п'ятирічний період, означених показників не було досягнуто. Основою ефективною державної політики щодо регулювання авіаційної галузі має стати забезпечення ефективної дії ринкових механізмів, оснований на конкуренції. Тому держава має унеможливити зловживання ринковою владою з боку аеропортів чи з боку авіакомпаній через встановлення чітких та прозорих правил доступу до потрібної інфраструктури. При цьому важливим питанням залишається збереження економічної ефективності функціонування галузі, що викликає конфлікт цілей. Тому загальним рішенням є застосування комбінованих рішень, які поєднують ринкові механізми та регулятивні норми. Щодо розміру аеропортових зборів це може бути розділення надходжень аеропорту на різні «каси» від регульованих та нерегульованих видів діяльності. Однак детальний аналіз можливих результатів запровадження того чи іншого варіанту регулятивного режиму стосовно економічної ефективності діяльності авіаційної галузі потрібний для обрання оптимального рішення.

Список використаної літератури

1. Калиновський А. О., Горбаль Н. І., Калиновська Н. Л. Тенденції та стратегії розвитку авіаційної галузі України. *Бізнес Інформ*. 2016. № 8. С. 88-94. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/binf_2016_8_15 (дата звернення: 11.04.2020).
2. Ложачевська О. М., Сидоренко К. В. Лібералізація ринку послуг з наземного обслуговування в умовах глобальної конкуренції. *Sciences of Europe*. 2016. Vol. 1. No 4. Pp. 37-40. URL: <https://er.nau.edu.ua/handle/NAU/42955> (дата звернення: 11.05.2020).
3. Ложачевська О. М., Сидоренко К. В. Місце виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів у системі забезпечення глобальної конкурентоспроможнос-

- ті. *Економічний простір: зб. наук. пр.* Дніпро : ПДАБА, 2017. № 125. С. 17-26.
4. Маценко О. М., Геєць І. О., Миронова Ю. В., Скрипка Є. О. Стратегічні напрямки лібералізації повітряного простору між Україною та ЄС. *Механізм регулювання економіки*. 2018. № 3. С. 66-78. DOI: doi.org/10.21272/mer.2018.81.06. (дата звернення 05.05.2020).
 5. Олешко Т. І., Янківський М. Р. Сучасний стан розвитку пасажирських авіаційних перевезень в Україні. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарство*. 2018. Вип. 19, ч. 3. С. 154-157.
 6. Саркісова О. М., Токарь А. Ф. Аналіз діяльності по здійсненню авіаційних перевезень в Україні. *Наукові праці Кіровоградського національного технічного університету. Серія: Економічні науки*. 2018. Вип. 33. С. 236-242.
 7. Статистичні дані в галузі авіатранспорту. *Міністерство інфраструктури України* : веб-сайт. URL: <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-v-galuzi-aviatransportu.html> (дата звернення: 21.04.2020).
 8. Хоменко І. О., Садчикова І. В., Середюк І. О. Детермінанти фінансування авіаційної галузі в умовах трансформаційних змін. *Фінансові дослідження*. 2017. № 2. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/find_2017_2_13 (дата звернення 07.05.2020).
 9. Шевчук Є. О. Значення повітряного транспорту та економічний ефект лібералізації міжнародних повітряних перевезень. *Міжнародні відносини. Серія «Економічні науки». Збірник наукових праць*. 2014. № 3. URL: http://journals.iir.kiev.ua/index.php/ee_n/article/view/2317 (дата звернення 18.04.2020).
 10. Щодо удосконалення механізмів державного регулювання ринку авіаційних перевезень в умовах інтеграції України до ЄС. Аналітична записка. *Національний інститут стратегічних досліджень* : веб-сайт. URL: https://niss.gov.ua/doslidzhennya/ekonomika/schodo-udoskonalennya-mekhanizmv-derzhavnogo-regulyuvannya-rinku#_ftn25 (дата звернення: 29.04.2020).
 11. Cour des Comptes. L'État et la compétitivité du transport aérien : un rôle complexe, une stratégie à élaborer. 2016. URL: <https://www.ccomptes.fr/fr/publications/l-etat-et-la-competitivite-du-transport-aerien-un-role-complexe-une-strategie-elaborer> (дата звернення 17.05.2020).
 12. European Commission. Annual analyses of the EU air transport market 2016. URL: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2016_eu_air_transport_industry_analyses_report.pdf (дата звернення: 25.04.2020).
 13. IATA. Economic performance of the airline industry. 2019. URL: <https://www.iata.org/contentassets/36695cd211574052b382004411b56de/airline-industry-economic-performance-dec19-report.pdf> (дата звернення: 30.04.2020).
 14. The cost and profitability of European airports. How effective is regulation under the airport charges directive? Final report. August 2017. *A4E* : web-site. URL: <https://a4e.eu/wp-content/uploads/a4e-study-york-aviation-the-cost-and-profitability-of-european-airports-2017-08-04.pdf> (дата звернення 12.05.2020).

Стаття надійшла 25.05.2020 року

О. В. Горняк,

доктор экономических наук, профессор,
заведующая кафедры экономики и предпринимательства
Одесский национальный университет имени И. И. Мечникова
Французский бульвар, 24/26, г. Одеса, 65058, Украина
e-mail: econom_teoriya@onu.edu.ua

ПОДХОДЫ К ТАРИФНОМУ РЕГУЛИРОВАНИЮ УСЛУГ АЭРОПОРТА ДЛЯ АВИАЦИОННЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ

В статье исследуются экономические аспекты государственного регулирования уровня сборов и платежей для авиационных перевозчиков со стороны аэропортов в контексте политики устойчивого развития авиационной отрасли на основе экономической эффективности та условий конкуренции на рынке услуг воздушного сообщения. Исследовано финансово-экономические предпосылки взаимоотношений между аэропортами и авиационными перевозчиками, определена роль государства в регулировании тарифов на сборы за услуги аэропорта, определены основные виды процедур расчёта, установления и координации тарифов. В статье рассмотрен опыт Европейского союза относительно гармонизации процедуры определения тарифов на услуги аэропортов в контексте внедрения Единого воздушного пространства. Определено три основных подхода к регулированию тарифной политики и указано их влияние на развитие аэропортов и авиационной отрасли в целом.

Ключевые слова: авиационная отрасль; рынок услуг аэропортов; аэропортовские сборы и платежи; тарифная политика; государственное регулирование; конкурентная политика; экономическая эффективность; международная координация.

O. V. Hornyak,

Doctor of economic sciences, professor
head of Department of economics and entrepreneurship
of Odessa I.I. Mechnikov National University,
24/26, Frantsuzkiy av., Odessa, 65058, Ukraine
e-mail: econom_teoriya@onu.edu.ua

APPROACHES TO TARIFF REGULATIONS OF AIRPORT SERVICES FOR AIR CARRIERS

The article represents the research of economic aspects of state regulation of fees and payments, which air carriers pay to airports, in the context of the policy for sustainable development of the aviation industry on the basis of economic efficiency and competitiveness conditions on the market of air transportation services. The article researches the financial and economic conditions of airports-air carriers' relationships, states the

role of the government in the regulation of tariffs for airports services payments, defines the main types of the procedure for calculation, setting and coordinating the tariffs. The article examines the experience of the European Union of harmonization of the tariff-setting procedures for airport services along the application of Common Aviation Area of the EU. The article proposes the three main approaches for tariff policy regulation and reveals their impact on the development of airports and the aviation industry as a whole.

Key words: aviation industry; airport services market; airport fees and payments; tariff policy; state regulation; competition policy; economic efficiency; international coordination.

References

1. Kalynovskyi, A. O., Horbal, N. I. & Kalynovska, N. L. (2016). Tendentsii ta stratehii rozvytku aviatsiinoi haluzi Ukrainy [Trends and Strategies for Developing the Aviation Industry Sector of Ukraine]. *Biznes Inform*, № 8, pp. 88-94. Retrieved from: http://nbuv.gov.ua/UJRN/binf_2016_8_15 [in Ukrainian].
2. Lozhachevska, O. & Sydorenko, K. (2016). Liberalizatsiia rynku posluh z nazemnoho obsluhovuvannya v umovakh hlobalnoi konkurentsii [Liberalization of the Ground handling Market in Conditions of Global Competition]. *Sciences of Europe*, Vol. 1, No 4, Pp. 37-40. Retrieved from: <https://er.nau.edu.ua/handle/NAU/42955> [in Ukrainian].
3. Lozhachevska, O. & Sydorenko, K. (2017). Mistse vyrobnychoi infrastruktury mizhnarodnykh aeroportiv u systemi zabezpechennia hlobalnoi konkurentospromozhnosti [The Place of Production Infrastructure of International Airports in the System of Ensuring Global Competitiveness]. *Ekonomichnyj prostir. – Economic space*, Vol. 125., pp. 17-26. [in Ukrainian].
4. Matsenko, O. M., Heyets, I. O., Myronova, Yu. V. & Skrypka, E. O. (2018). Stratehichni napriamy liberalizatsii povitrianoho prostoru mizh Ukrainoiu ta YeS [Strategic Directions of Airspace Liberalization Between Ukraine and the EU]. *Mekhanizm rehuliuвання ekonomiky. – Mechanisms of regulation of the economy*, Vol. 3, pp. 66-78. Retrieved from: doi.org/10.21272/mer.2018.81.06. [in Ukrainian].
5. Oleshko, T. I. & Yankivskii, M. R. (2018). Suchasnyi stan rozvytku pasazhyrskykh aviatsiinykh perevezen v Ukraini [Current State of Development of Passenger Air Transport in Ukraine]. *Naukovy visnyk Uzhhorodskoho natsionalnoho universytetu. Serii: Mizhnarodni ekonomichni vidnosyny ta svitove hospodarstvo. – Scientific bulletin of Uzhgorod national university. Series: International economic affairs and world economy*, Vol. 19, Part 3, pp. 154-157. [in Ukrainian].
6. Sarkisova, O. & Tokar, A. (2018). Analiz diialnosti po zdiisnenniu aviatsiinykh perevezen v Ukraini [Analysis of Air Transportation Activity in Ukraine]. *Naukovi pratsi Kirovohradskoho natsionalnoho tekhnichnoho universytetu. Serii: Ekonomichni nauky. – Scientific works of Kirovograd national technical university. Series: Economic sciences*, Vol. 33, pp. 236-242. [in Ukrainian].
7. Ministry of Infrastructure of Ukraine (2019). Statistical data in the field of air transport. Retrieved from: <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-v-galuzi-aviatransportu.html>. [in Ukrainian].

8. Khomenko, I., Sadchykova, I. & Serediuk, I. (2017). Determinanty finansuvannia aviatsiinoi haluzi v umovakh transformatsiinykh zmin [Determinants of Financing Aviation Industry in Conditions of Transformation Changes]. *Finansovi doslidzhennia*. – *Financial researches*, Vol. 2. Retrieved from: http://nbuv.gov.ua/UJRN/find_2017_2_13. [in Ukrainian].
9. Shevchuk, Ye. O. (2014). Znachennia povitrianoho transportu ta ekonomichniy efekt liberalizatsii mizhnarodnykh povitrianykh perevezen [The Role of Air Transport and Economic Effect of Libaralization of International Air Transportations]. *Mizhnarodni vidnosyny. Serii «Ekonomichni nauky»*. – *International affairs. Series “Economic sciences”*, № 3. Retrieved from: http://journals.iir.kiev.ua/index.php/ec_n/article/view/2317 [in Ukrainian].
10. Shchodo udoskonalennia mekhanizmv derzhavnoho rehuliuвання rynku aviat-siinykh perevezen v umovakh intehtatsii Ukrainy do YeS. Analitychna zapyska. Natsionalnyi instytut stratehichnykh doslidzhen : veb-sait [National Institute for Strategic Studies. About Improvements of Instruments of State Regulation of Aviation Transportations Under Conditions of Ukraine’s Integration to the EU. Analytical note]. Retrieved from: https://niss.gov.ua/doslidzhennya/ekonomika/schodo-udoskonalennya-mekhanizmv-derzhavnogo-regulyuvannya-rinku#_ftn25. [in Ukrainian].
11. Cour des Comptes (2016). L’ État et la compétitivité du transport aérien : un rôle complexe, une stratégie à élaborer. Retrieved from: <https://www.ccomptes.fr/fr/publications/l-etat-et-la-competitivite-du-transport-aerien-un-role-complexe-une-strategie-elaborer>.
12. European Commission. (2016). Annual analyses of the EU air transport market. Retrieved from: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2016_eu_air_transport_industry_analyses_report.pdf.
13. IATA (2019). Economic performance of the airline industry. Retrieved from: <https://www.iata.org/contentassets/36695cd211574052b3820044111b56de/airline-industry-economic-performance-dec19-report.pdf>.
14. A4E (2017) The cost and profitability of European airports. How effective is regulation under the airport charges directive? Final report. Retrieved from: <https://a4e.eu/wp-content/uploads/a4e-study-york-aviation-the-cost-and-profitability-of-european-airports-2017-08-04.pdf>