

ТРАНСПОРТНІ СИСТЕМИ

УДК 656.7.025.2

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

Л. О. Сулима, канд. екон. наук, доц., О. Є. Соколова, канд. екон. наук, доц.
О. М. Матійчук

Національний авіаційний університет

m1l1@mail.ru

Розкрито перспективи розвитку авіаційних перевезень України на сучасному етапі: приєднання до програми «Відкрите небо», тобто лібералізація, або посилення процесів монополізації.

Ключові слова: авіаційні перевезення, індекс Херфіндала–Хіршмана, монополія, авіакомпанія, аеропорт, транспортна галузь, транспортний вузол, регіон.

Prospects of development of air travel in Ukraine from the current perspective are stated in the given article: joining the “Open Skies” agreement, that is liberalization or enhancement of monopolizing processes.

Keywords: air travel, Herfindahl-Hirshman index, monopoly, airline, airport, transport industry, transport node, region.

Постановка проблеми

Сьогодні в Україні у зв'язку зі складною політичною та економічною ситуацією посилились процеси монополізації в авіаційній транспортній галузі. Ці негативно впливає, як на розвиток регіональних транспортних вузлів, так й на транспортну систему в цілому, а також на соціально-економічний розвиток регіонів країни.

Тому, питання визначення подальших перспектив розвитку авіаційної транспортної галузі України є найактуальнішим — це вирішення проблеми боротьби з неприродною монополією, яка утворилася на ринку авіаційних перевезень.

Аналіз досліджень і публікацій

Вивченням проблем розвитку авіаційних перевезень в Україні займалося широке коло науковців – це Юн Г. М., Бугайко Д. А., Марінцева К. В. [4; 5], Мокринська З. В. [6], Висоцька І. І. [1], Садловська І. П. та інші відомі вітчизняні науковці в галузі авіаційного транспорту.

Кожен з них вивчав окремі аспекти, які відносяться до кола їх наукових інтересів, але вони не виконували оцінювання стану авіаційних перевезень України за методикою визначення індексу Херфіндала–Хіршмана.

Авторки виконали оцінку монополізації ринку авіаційних перевезень за методикою визначення індексу Херфіндала–Хіршмана незалежно від джерела [2] та на основі самостійно зібраних даних з відкритих джерел.

Мета статті — виконання дослідження авіаційного ринку України в сучасних умовах, а саме

оцінювання ступеня концентрації ринку авіаційних перевезень України за методикою Уільяма Бакстера (William Baxter) [3], тобто визначення індексу Херфіндала–Хіршмана [3]. Також метою статті є визначення подальших перспектив розвитку авіаційної транспортної галузі України.

Визначення індексу Херфіндала–Хіршмана для української авіаційної транспортної галузі

Уперше, коли почали відбуватися процеси злиття та поглинання на американському ринку, будь-яка галузь вважалася висококонцентрованою, якщо чотирьом найбільшим компаніям належало не менше 75 % ринку.

Але ця антистресова політика виявилася надто жорсткою. Працівник міністерства юстиції Уільям Бакстер запропонував використовувати індекс Херфіндала–Хіршмана (НН) або (ННІ).

Для авіаційної транспортної галузі він являє собою суму часток ринку в квадраті кожної з авіакомпаній [3].

Авторами статті було розраховано концентрацію ринку авіаційних перевезень України за 2010–2014 рр.

Український авіаційний ринок це ринок високої концентрації, тобто монопольний, але тільки в 2013 р., коли збанкрутувала авіакомпанія «Аеросвіт», а авіакомпанія «Міжнародні авіалінії України» ще не набрала таку потужність, як уже в 2014 р., ринок досяг нижньої межі ринку високої концентрації, що є першим сигналом для застосування антимонопольного законодавства (рис. 1).

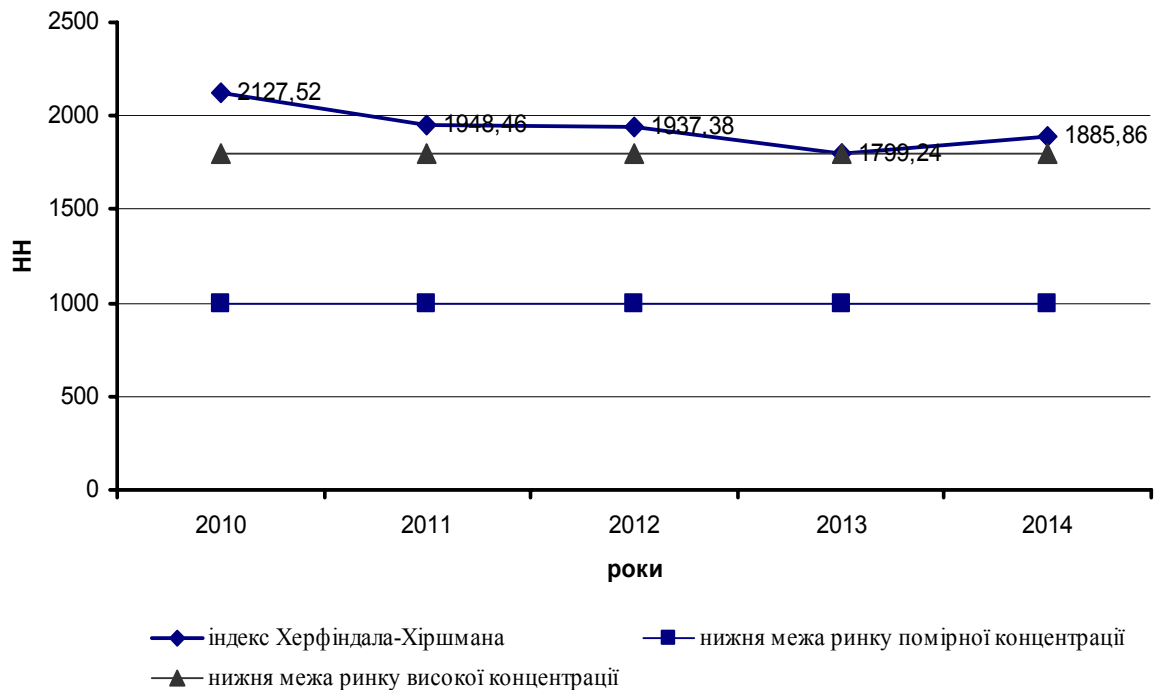


Рис. 1. Індекс Херфіндала–Хіршмана для українського ринку авіаційних перевезень (зміна концентрації ринку) в 2010–2014 рр.

Але загальна концентрація авіаційної транспортної галузі зменшилася, оскільки на ринку не залишилося альянсів українських авіакомпаній

Авторами також було розрахований індекс Херфіндала–Хіршмана для 2014 р. (на підставі даних з рис. 2), який для українського ринку авіаційних перевезень є зависокий (1885,86 — в 2014 р.) та вказує на наявність неприродної монополії (оскільки авіаційний транспорт не природна монополія, якою може бути залізничний транспорт).

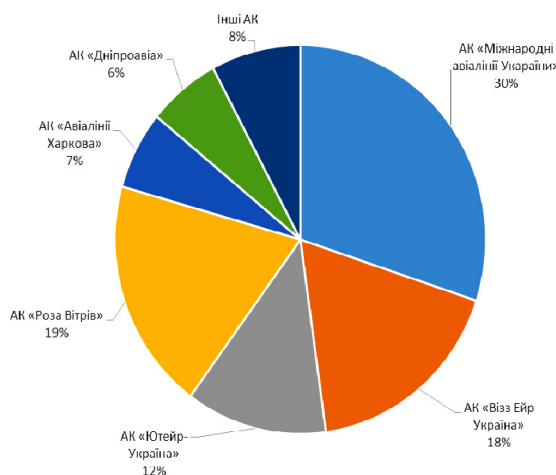


Рис. 2. Розподіл ринку авіаційних перевезень серед основних пасажирських авіаперевізників України у 2014 р.

Ці дослідження були застосовані для ринку авіаперевезень у цілому.

Але вони також вірні й для внутрішнього ринку авіаційних перевезень, оскільки існує тісний зв'язок між динамікою міжнародних та внутрішніх рейсів [1].

Ця закономірність пояснюється тим, що міжнародні перевезення часто формуються за рахунок внутрішніх перевезень, тобто внутрішні або фідерні (*feeder* – від англ. *feed* «живити») перевезення виконують роль «постачальників» пасажирів на міжнародні рейси.

Особливо це стало помітно в Україні зараз, коли було скасовано багато прямих регулярних рейсів із регіональних аеропортів до країн Європи та Москви, оскільки Москва й зараз є хабом для українського міжнародного пасажиропотоку, не зважаючи на політичну ситуацію, що склалася.

Значна централізація ринку авіаційних перевезень України впливає на внутрішній ринок країни, на якому зараз і так діють занадто високі тарифи на перевезення, які наближаються до рівня тарифів на міжнародні перевезення.

Щоб український ринок був помірно концентрованим при тих же значеннях часток невеликих авіакомпаній, дві найбільші компанії повинні мати не більше 25 % ринку.

Цікаво, що у британському законодавстві монополією вважається ситуація, коли компанія чи група компаній здійснює на ринку 25 % поставчань або закупівель, що також підтверджується

нашими розрахунками індексу Херфіндаля–Хіршмана для ринку авіаційних перевезень.

Але, щоб стати певним монополістом в Україні на державному рівні, згідно з законом «Про захист економічної конкуренції», компанії необхідно перейти 35 %-й поріг ринку. Тобто згідно з українським законодавством авіакомпанія «Міжнародні авіалінії України» ще має 5 %-й «запас» на внутрішньому ринку авіаційних перевезень й де-юре не є монополістом, хоча згідно з нашим розрахунком є такою де-факто.

Щодо об'єднань підприємств (авіакомпаній, інших авіапідприємств) монополістом вважають кожного з трьох суб'єктів господарювання, сукупна частка яких становить понад 50 % галузі, або кожну з 5-ти компаній, яким належить більше ніж 70 %.

Перспективи розвитку авіаційних перевезень в Україні

На основі виконаних досліджень було визначено два основних сценарію розвитку авіаційних перевезень в Україні.

Сценарій 1. Приєднання України до програми «Відкрите небо».

Програма «Відкрите небо» зумовлює рівну конкуренцію на ринку авіаційних перевезень, а вітчизняні перевізники значно поступаються західним перевізникам як за рівнем сервісу, так і за рівнем оптимізації виробничо-фінансових показників, рівнем матеріально-технічної бази, системою управління, системою контролю якості й т. ін. Для пасажирів ця програма вигідна зменшенням тарифів на авіаперевезення.

Якщо Україна відкриває своє небо, то будь-який європейський перевізник зможе виконувати польоти у будь-який український аеропорт без складної процедури міждержавних угод, затвердження квот на польоти та інших бюрократичних складностей.

Більш того, іноземні авіакомпанії зможуть базуватися в українських аеропортах та починати програми польотів на внутрішніх маршрутах.

Але для того, щоб Україні приєднатися до цієї угоди, необхідно виконати певні умови. Без їх виконання іноземні авіакомпанії не дуже зацікавляться українським авіаційним ринком, особливо це стосується лоу-коствів, у яких є свої специфічні вимоги.

Основні вимоги програми «Відкрите небо» до України такі:

- підвищення рівня безпеки польотів;
- початок програм спрощення ведення бізнесу;
- підвищення рівня сервісу в аеропортах;
- зниження завищених тарифів на внутрішні перевезення;

– зниження невиправдано високих аеропортових зборів;

– зниження зборів за аеронавігаційне обслуговування;

– гармонізація законодавчої бази з європейською (частково виконано з прийняттям нового Повітряного кодексу);

– зниження завищеної ціни авіаційного палива (тобто тут знову утворилася монополія внаслідок картельної змови).

За думкою європейських експертів якість сервісу, що надається українськими авіакомпаніями, а особливо аеропортами (бо основні фонди дуже зношені) не відповідає встановленим на них завищеним тарифам.

Умову прийняття нового Повітряного кодексу Україна виконала.

Аеропортові збори так і не були знижені. Причина в тому, що у всьому світі основний дохід аеропортів складають доходи від неавіаційної діяльності – до 40 %, в Україні навпаки, тому очікувати близького приходу авіакомпаній лоукостерів теж не приходиться.

Для зниження ціни на авіаційне паливо необхідно подолати монополію в цій галузі. У всьому світі цю проблему монополізації вирішують через впровадження спеціальних процедур допуску в аеропорти паливозаправних компаній. Існує формула: за визначеного пасажиропотоку в аеропорту має бути визначена кількість хендлінгових операторів, паливозаправних компаній й т. ін. — щоб діяв закон конкуренції. Більш того, перевізник може купити на ринку визначену партію палива самостійно та платити тільки за послуги заправки літака.

Щоб вирішити цю проблему достатньо прийняти нові правила допуску паливозаправних компаній, але для цього знову ж таки необхідна політична воля.

Аеронавігаційне обслуговування в Україні є державною монополією, а з такими монополіями держава розлучається складно, й ціни звичайно не знижує, а тільки підвищує.

Обладнання для аеронавігаційного обслуговування є застарілим та потребує модернізації, тобто необхідні інвестиції, які монополісти майже не роблять у свої підприємства.

Лібералізація на повітряному транспорті приведе також до розвитку інших видів транспорту, оскільки дешеві авіаперевезення складуть їм суттєву конкуренцію, особливо швидкісному залізничному та автомобільному в автобусному сполученні.

Сценарій 2. Продовження та посилення процесів монополізації в авіаційній транспортній галузі.

Галузь авіаційного транспорту є другою за рівнем монополізації в Україні після галузі видобутку та переробки нафти [2], тому, щоб здолати цю монополію необхідні значні зусилля з боку влади та суспільства.

Другий сценарій розвитку авіаційних пасажирських перевезень буде діяти у разі, коли не будуть виконані вимоги програми «Відкрите небо».

Навіть, якщо Україна юридично остаточно приєднається до цієї угоди, поки умови не будуть виконані фактично, не варто очікувати, що до країни зразу почнуть виконувати польоти лоу-кост компанії, бо саме вони, зазвичай, більш цікавлять українського споживача послуг авіаційного транспорту.

Щодо вітчизняних авіакомпаній, то з огляду на складну економічну ситуацію в країні, невеликі авіакомпанії (наприклад, «Авіалінії Харкова»), які не мають таких виробничих потужностей, як ті самі «Міжнародні авіалінії України», переорієнтовують свою діяльність на чартерні рейси. Це ще посилює монополію у галузі регулярних авіаційних перевезень.

Тому гідну конкуренцію основному монополісту можуть скласти тільки великі іноземні мережеві авіакомпанії, а вони зараз теж не дуже цікавляться українським ринком, оскільки не існує достатнього для них рівня платоспроможного попиту населення.

Ці компанії отримують дозволи на виконання польотів за визначеними маршрутами, але не активно їх використовують, особливо на внутрішніх перевезеннях — вони не достатньо вигідні для них, в той час, як розвиток внутрішніх перевезень є однією з важливих задач подальшого ефективного розвитку галузі авіаційного транспорту та суспільства, бо вони відносяться до типу соціальних перевезень й їх виконання повинно регулюватися державою (за відсутності лоу-кост перевізників).

Наслідки подальшої монополізації будуть для авіатранспортної галузі такими:

- неконкурентна ціна на авіаперевезення для пасажирів, особливо на внутрішні перевезення;
- неконкурентна ціна на авіаперевезення для вантажовідправників;
- зниження якості сервісу, як на борту повітряного судна, так і в аеропортах;
- неконкурентна ціна на авіапаливо;
- подальше старіння парку повітряних суден авіакомпаній, особливо регіональних, що негативно впливає на безпеку польотів;
- подальше старіння матеріально-технічної бази регіональних аеропортів;

– затримка розвитку та навіть повний занепад регіональних аеропортів (які зазвичай починають активно розвиватися з приходом лоу-кост авіакомпаній);

– затримка розвитку логістичних центрів на базі аеропортів, особливо регіональних;

– затримка розробки нових інформаційних технологій для обслуговування галузі авіатранспорту;

– затримка розвитку нових технічних, технологічних, управлінських та економічних рішень і технологій для авіагалузі;

– інші.

Наслідки подальшої монополізації будуть для всієї транспортної галузі та країни в цілому такими:

– неконкурентна ціна на перевезення іншими видами транспорту, особливо залізничним, який також є монополістом;

– зниження якості сервісу транспортних послуг для пасажирів та вантажовідправників, особливо на залізничному транспорті;

– подальше старіння матеріально-технічної бази транспортних вузлів та рухомого складу, особливо на залізничному транспорті;

– зниження безпеки перевезень;

– затримка розвитку та навіть повний занепад транспортних вузлів, особливо регіональних;

– затримка розвитку логістичних центрів на базі транспортних вузлів;

– зниження інтенсивності взаємодії різних видів транспорту в транспортних вузлах, особливо регіональних;

– затримка розробки нових інформаційних технологій для обслуговування транспорту;

– затримка розвитку нових технічних, технологічних, управлінських та економічних рішень й технологій для транспортної галузі;

– зниження кількості робочих місць, що ми вже спостерігаємо;

– зниження рівня мобільності економічно активного населення;

– затримка розвитку та занепад соціально-економічних регіонів країни;

– зниження темпів економічного росту регіонів та, як наслідок, країни в цілому;

– затримка розвитку країни, як промислової, а не сировинної;

– інші.

На ефективність боротьби з монополістами негативно позначається той факт, що українське законодавство, на відміну від законів США, не визначає як порушення монополістичного становища авіакомпанії де-факто.

Висновки

У статті авторками розраховано індекс Херфіндала–Хіршмана, який є зависоким (1885,86 — у 2014 р.) для українського ринку авіаційних перевезень та вказує на наявність неприродної монополії в авіаційній транспортній галузі.

На основі виконаних досліджень було визначено два основних сценарію розвитку авіаційних перевезень в Україні: приєднання України до програми «Відкрите небо» або посилення процесів монополізації.

Можливий ще й третій сценарій це — баланс між повною лібералізацією та помірним державним регулюванням, що авторки планують розглянути у своїх подальших наукових працях.

Запровадження програми «Відкритого неба» в Україні може стати дієвим інструментом у боротьбі з різними монополіями в авіаційній галузі, як-от: монополія на авіаційні перевезення, монополія на постачання авіаційного палива, монополія на надання аеронавігаційних послуг, надання різних видів хендлінгового обслуговування та ін.

Продовження та посилення процесів монополізації в авіаційній транспортній галузі приведе до негативних наслідків, як-от для ефективного технічно-економічного та технологічного розвитку авіатранспортної галузі, так й для технічно-технологічного та соціально-економічного розвитку України як промислової країни в цілому.

До того часу, поки Україна не стане хоча б асоційованим членом Європейського Союзу, її фактичне (а не тільки юридичне) приєднання до програми «Відкрите небо» видається авторкам статті малоімовірним, оскільки у країні існує сильне авіаційне лобі, що виступає проти цих процесів.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Висоцька І. І.* Прогнозування розподілу пасажиропотоків внутрішніх авіаційних перевезень України: метод hub-системи / І. І. Висоцька // Прогнозування соціально-економічних процесів — 2009: міжнарод. наук.-практ. конф., 16–17 квіт. 2009 р.: тези доп. — К.: КНУ, 2009. — С. 40–41.

2. *Горюнов Д.* Страна монополий [Электронный ресурс]. — Режим доступа:

<http://delo.ua/ukraine/strana-monopolij-kakov-realnyjuroven-konkurencii-na-ukrainsk-302627/>

3. *Гохан П. А.* Слияния, поглощения и реструктуризация компаний / П. А. Гохан; пер. с англ. — М.: Альпина Бизнес Букс, 2004. — 741 с.

4. *Маринцева К. В.* Прогноз розвитку авіаційних перевезень в Україні // Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля — 2013. — № 5 (194). Ч 1. — С. 131–134.

5. *Маринцева К. В.* Долгосрочный прогноз авиационных перевозок в Украине // Транспорт: наука, техника, управление. Научный информационный сборник. — Вып. 2. — М.: ВИНТИ РАН, 2014. — С. 9–14.

6. *Мокринська З. В.* Сучасні тенденції розвитку міжнародного ринку авіаперевезень / З. В. Мокринська // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: зб. наук. праць. — К.: НАУ, 2009. — Вип. 24. — С. 144–152.

REFERENCES

1. *Vysotska I. I.* Forecasting of passenger flow distribution for domestic air travel in Ukraine: method of hub-system / I. I. Vysotska // Forecasting of social-economic processes — 2009: International scientific and practical conference, April 16–17, 2009: thesis. — K.: KNU, 2009. — P. 40–41.

2. *Goriunov D.* The country of monopolies [Electronic resource]. — Access mode: <http://delo.ua/ukraine/strana-monopolij-kakov-realnyjuroven-konkurencii-na-ukrainsk-302627/>

3. *Gohan P. A.* Mergings, acquisitions and restructuring of companies / P. A. Gohan; translation from English. — M.: Alpina Business Books, 2004. — 741 p.

4. *Marintseva K. V.* Forecasting of air travel in Ukraine // Journal of Eastern-Ukrainian National University after Volodymyr Dal — 2013. — №5 (194). Part 1. — P. 131–134.

5. *Marintseva K. V.* Long-term forecast of air travel in Ukraine // Transport: science, technology, management. Scientific informational collection, issue 2. — M.: VINITI RAN, 2014. — P. 9–14.

6. *Mokrynska Z. V.* Modern trends in development of international air transportation market / Z. V. Mokrynska // Problems of improving efficiency of infrastructure: collection of scientific works. — K.: NAU, 2009. — Issue 24. — P.144–152.

Стаття надійшла до редакції 26.10.2015