

Христина Дорофєєва,  
аспірант

Донецький національний університет  
економіки і торгівлі  
імені Михайла Туган-Барановського,  
м. Кривий Ріг, Україна,  
e-mail:kristina\_d92@mail.ru

## ОСОБЛИВОСТІ ІНСТИТУЦІОНАЛЬНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЄВРОПЕЙСЬКОГО РИНКУ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Christina Dorofyeyeva,  
postgraduate student

Donetsk National University  
of Economics and Trade named after  
Mykhailo Tugan-Baranovsky,  
Kryvyi Rih, Ukraine  
e-mail:kristina\_d92@mail.ru

## PECULIARITIES OF THE AIR TRANSPORTATION EUROPEAN MARKET INSTITUTIONAL REGULATION

***Мета.** Головною метою даної статті є виявлення загальних особливостей інституціонального регулювання європейських авіаційних перевезень, як найбільш динамічного сегменту ринку транспортувань.*

***Методи.** У процесі дослідження використано спеціальні методи аналізу, а саме історичний та абстрактно-логічний (для визначення основних етапів формування сучасної системи інституціонального регулювання європейських авіаційних перевезень).*

***Результати.** На підставі проведеного дослідження запропоновано етапизацію інституціонального регулювання європейських авіаційних перевезень, що передбачає визначення особливостей кожного з етапів та виявлення спадкоємності транспортної політики в галузі.*

***Наукова новизна.** Отримала подальшого розвитку ідентифікація основних етапів інституціонального регулювання ринку авіаційних перевезень в ЄС, що визначаються змінами національних та загальноєвропейських стратегій розвитку авіаційного сектору: 1 етап (1987–1992 рр.) – формування положень щодо регулювання авіаційного сектору ЄС через посилення координації та поглиблення взаємозв'язків між національними операторами в межах двосторонніх угод між державами; 2 етап (1992–2008 рр.) – розробка головних засад спільної політики ЄС в авіагалузі; 3 етап (2008 р. – до теперішнього часу) – реалізація інтеграційної політики, спрямованої на побудову єдиного європейського повітряного простору та посилення зв'язків ЄС з третіми країнами, що дозволило визначити спадкоємність політики та напрямки її удосконалення.*

***Практична значимість.** Отримані результати спрямовані на удосконалення національної системи регулювання авіаційних перевезень на основі досвіду країн ЄС.*

***Ключові слова:** регулювання перевезень, транспортна політика, авіаційні мережі, ЄС, Регламенти ЄС в авіаційній галузі.*

**Постановка проблеми.** Єдина транспортна політика ЄС – один із найголовніших напрямів співробітництва, що був зазначений ще у Римському договорі 1957 року. Договір передбачав, перш за все, формування спільного ринку, що є неможливим без відповідного співробітництва в транспортній галузі [1]. Однак реалізація положень Римського договору здійснювалась занадто повільно, що зумовлено небажанням держав передавати контроль над транспортними системами на наднаціональний рівень.

Концепція формування єдиного повітряного європейського простору набула актуальності лише в 90-х роках ХХ століття. План побудови Єдиного внутрішнього ринку (ЄВР) в рамках підписання Маастрихтського договору (1992 р.) стимулював прогрес у рамках формулювання положень єдиної транспортної політики. Необхідність формування загальної стратегії розвитку транспортної системи була зумовлена попитом суб'єктів ЄВР, що потребували укріплення свободи переміщення товарів, послуг та робочої сили у рамках Європейського економічного співтовариства (ЄЕС).

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Теоретичним та практичним аспектам інституціонального регулювання авіаційних перевезень присвячені дослідження провідних вітчизняних та зарубіжних науковців: О. Білого, В. Блека, О. Брацлавського, А. Горева, А. Горкіна, В. Городецького, А. Емірової, О. Захарової, В. Карнаухова, М. О'Келлі, В. Мацкевича, В. Муравйова, Т. Пахомової, К. Плужнікова, В. Повороженко, І. Познанської, С. Попова, Д. Прейгера, Н. Соловйова, С. Тавридовича, Н. Троїцької, Р. Францева, Р. Харрінгтона, Б. Хойла, К. Холопова, О. Чубукова та інших.

**Мета.** Головною метою даної статті є виявлення загальних особливостей інституціонального регулювання європейських авіаційних перевезень, як найбільш динамічного сегменту ринку транспортувань.

**Виклад основного матеріалу.** Значний вплив на формування єдиної європейської авіаційної мережі мала лібералізація перевезень, результатом якої стала ліквідація національних бар'єрів і відкриття ринків авіаперевезень. Лібералізація ринку авіаперевезень в Європі почалася в умовах значної диспропорції у рівнях соціально-економічного та політичного розвитку країн-членів. У кожній державі ЄС існувала хоча б одна авіакомпанія державної форми власності, що функціонувала в межах зіркоподібної міжнародної та міжконтинентальної мережі, центральним хабом якої був національний аеропорт. Однак взаємозв'язок таких мереж був достатньо слабким через відсутність відповідної координації як між центральними, так і між допоміжними хабами країн. Крім того, національна авіакомпанія мала статус флагману держави, тобто була головним перевізником при реалізації двосторонніх угод в межах Європи та за її кордонами [2].

Фундамент поетапного процесу лібералізації ринку авіаперевезень, а також база для модернізації та розширення авіамереж було закладено саме двосторонніми угодами «Відкритого неба» у 90-х роках ХХ століття. В умовах вільного сполучення між країнами, національні авіакомпанії розвинули власні радіальні авіамережі, що відтепер характеризувалися високим рівнем координації хабів. Розвиток національних авіаційних мереж стимулював посилення міжрегіональної та міжконтинентальної взаємодії, що зумовило формування

нових авіамереж виду «собача кістка», які дозволили збільшити концентрацію пасажирських та товарних потоків на міжнародних хабах паралельно з посиленням синхронізації їх функціонування [3].

Проте подальше розширення авіаційних мереж ЄС гальмувалося тим фактором, що більшість національних авіаперевізників все ще зосереджувалися на національних та міжнародних маршрутах.

Аналіз теоретичних джерел та нормативно-правових актів у сфері регулювання авіаційних перевезень ЄС [1–12] дозволив виділити три етапи розвитку механізмів їх регулювання:

– 1 етап (1987–1992 рр.) – зародження спільної політики ЄС в сфері регулювання функціонування авіамереж;

– 2 етап (1992–2008 рр.) – розвиток, що започаткував сучасні основи формування спільної політики ЄС в авіагалузі;

– 3 етап (2008 р. – до цього часу) – інтеграційний, що передбачає відповідність нормативно-правового забезпечення актуальним вимогам глобалізації.

1 етап (1987–1992 р.) – зародження спільної політики ЄС в сфері регулювання функціонування авіаційних мереж: авіаційні ринки країн-членів ЄЕС характеризувались високим рівнем протекціонізму. Регулювання ринку авіаперевезень було направлено на розширення національних авіамереж та збільшення міжнародного впливу національних флагманських авіакомпаній. Такі авіалінії, як «British Airways», «Air France», «Lufthansa», «Alitalia», «Iberia» та інші набули статусу монополістів внутрішніх європейських авіамереж у межах двосторонніх угод щодо повітряного сполучення між певними країнами. Так, наприклад, діяльність «Air France» обмежувалась здійсненням пасажирських та вантажних перевезень на внутрішніх авіамережах Франції та на міжнародній мережі Франція-Великобританія [4].

У 1987 році був прийнятий перший пакет заходів щодо лібералізації ринку авіаційних перевезень ЄС. Він складався з двох Директив (Директива Ради № 87/601 щодо фіксування повітряних зборів для регулярних рейсів у межах ЄЕС; Директива Ради № 87/602, що дозволяє авіалініям обмінюватись пасажиропотоком та сприяє доступу нових авіаліній до ринку авіаперевезень) та двох Регламентів (Регламенти Ради № 3975/87 та № 3976/87, що встановлюють правила конкуренції на повітряному транспорті та забезпечують винятки із заборон для певних категорій угод, таких як спільне планування та координація у потоках пасажирів), і набув чинності у 1988 році [5]. Даний пакет регламентував функціонування авіаційних мереж у межах Співтовариства і не охоплював контроль за національними перевезеннями та роботу на міжнародних авіаційних мережах за межами ЄС. Таким чином, перший пакет заходів щодо лібералізації ринку авіаційних перевезень не мав значного впливу на національну транспортну політику кожної з країн-членів ЄС.

Необхідність подальшої інтеграції ринків авіаперевезень країн-членів зумовила прийняття у 1990 році другого пакету заходів щодо лібералізації ринку авіаційних перевезень, головною метою якого стало надання авіаційним компаніям свободи призначення тарифів, можливості спільно використовувати провізну ємність та право перевозити будь-яку кількість пасажирів між своєю країною та іншою країною-членом ЄС. Другий пакет містив три регла-

менти: Регламент Ради № 2342/90 щодо зборів за регулярні послуги авіаційним транспортом, Регламент Ради № 2343/90 стосовно доступу авіаперевізників до регулярних перевезень у межах маршрутів Співтовариства та щодо взаємного обміну пасажиропотоком між перевізниками на регулярних повітряних рейсах між державами-членами та Регламент Ради № 2344/90 щодо правил конкуренції стосовно певних категорій угод та узгодженої практики в повітряному секторі [6]. Однак, незважаючи на те, що авіакомпанії отримали певний ступінь свободи та частковий доступ до єдиного ринку авіаційних перевезень ЄС, їх діяльність все ще була обмеженою рамками регульованих двосторонніх режимів – двосторонні угоди, у разі необхідності, корегували з метою досягнення більшої ефективності роботи авіаперевізників в інтересах держави.

Отже, 1 етап правового розвитку функціонування авіамереж європейських країн включав координацію та посилення взаємозв'язків між національними авіамережами в рамках двосторонніх угод між державами, при цьому доступ на ринок авіаперевезень залишався обмеженим, а ринкові можливості збільшувалися лише для крупних флагманських авіаперевізників, що мали достатні ресурси провізної здатності для роботи на міжнародних європейській авіаційних мережах.

Договір про утворення Європейського Союзу (м. Маастрихт) від 7 лютого 1992 року започаткував новий, другий, етап у розвитку авіаційних транспортних мереж ЄС. Стаття В цього договору закріплює сприяння сталому та гармонічному економічному і соціального розвитку держав-членів шляхом створення простору без внутрішніх кордонів, а також посилення економічних, соціальних та політичних зв'язків між країнами. Одним з інструментів досягнення цієї мети є впровадження спільної транспортної політики (Ст. 3), у рамках якої Радою ЄС: сформульовані загальні правила здійснення міжнародних перевезень між та через території країн-членів ЄС за кожним з видів транспорту; розроблені положення щодо здійснення перевезень транспортними засобами нерезидентів у межах країни-члена ЄС; розроблені та впроваджені заходи щодо підвищення безпечності перевезень та інші заходи. Окрім того, Маастрихтський договір включає розділ (розділ XII), присвячений створенню транс'європейських мереж, що мають на меті підвищення надійності та безпеки перевезень, збалансування роботи всіх видів транспорту та підвищення рівня конкурентоспроможності транспортної галузі ЄС [7].

Основа правового забезпечення функціонування авіакомпаній та розвитку авіамереж ЄС формувалася на цьому етапі трьома основними Регламентами ЄР №2407/92 «Про ліцензування авіаперевізників», № 2708/92 «Про доступ авіаперевізників Співтовариства до внутрішніх повітряних ліній всередині Співтовариства» та №2409/92 «Про тарифи та ставки на авіаперевезення», що являли собою третій пакет заходів, який запровадив повну лібералізацію ринку авіаційних перевезень. Ключовим поняттям у системі регулювання авіаперевезень ЄС, відповідно до третього пакету заходів, є «авіаперевізнак Співтовариства», тобто, як вказано у ст. 2 Регламенту № 2708/92 та ст. 2 Регламенту №2409/92 «авіапідприємство, що має діючу експлуатаційну ліцензію, що видана державою-членом ЄС відповідно до порядку, встановленому у Регламенті №2407/92» [8].

Окрім цих Регламентів ЄР, правова база, що започаткувала третій етап лібералізації ринку авіаперевезень ЄС, була доповнена актами про уніфікацію технічних вимог до обладнання та систем управління повітряним рухом, гармонізацію порядку аварійного оповіщення та інформування про інші події, що впливають на безпеку польотів; правилами уніфікації підстав відповідальності повітряних перевізників при авіаподіях, а також заходами з обмеження критеріїв, що допускають картельні угоди і картельну практику на ринку повітряних перевезень.

З метою досягнення цілей Маастрихтського договору, а також забезпечення громадянам, суб'єктам економічної діяльності, регіональним та місцевим співтовариствам можливостей щодо отримання максимальної вигоди від створення зони без внутрішніх кордонів, наднаціональні органи влади ЄС сприяли створенню та розвитку транс'європейських транспортних мереж. Процес координації головних авто та залізничних шляхів, внутрішніх водних шляхів, аеропортів та морських портів, посилення їх інтегрованості розпочався з прийняттям Рішення Європейського Парламенту (ЄП) та Європейської Ради (ЄР) № 1692/96/ЄС від 23.07.1996 року про керівні принципи Співтовариства щодо розвитку транс'європейської транспортної мережі. Стимулювання взаємодії та взаємозв'язків національних мереж, а також відкриття доступу до таких мереж мало на меті забезпечення безперервного функціонування Єдиного ринку ЄС та закріплення економічної згуртованості країн-членів. Особливим аспектом була необхідність покращення сполучення між островами, замкнутими та периферійними районами та центральними районами [9].

У січні 2000 року міністри транспорту держав ЄС на Європейській конференції цивільної авіації затвердили загальну стратегію управління повітряним рухом, що мала на меті забезпечення розширення можливостей повітряного простору ЄС та його ефективного використання. Стратегічними завданнями подальшого регулювання функціонування авіамереж ЄС стали: «...затвердження європейського напрямку руху до формування єдиної організації повітряних перевезень з метою побудови єдиного повітряного простору ЄС, використання та розвиток авіамереж в умовах ліквідації обмежень національними кордонами, гарантування максимальної свободи для усіх користувачів авіамереж при дотриманні вимог безпеки та забезпеченні оборонних потреб кожної з країн ЄС». Реформа управління рухом на авіамережах передбачала загальні для членів ЄС заходи з підвищення безпеки польотів, створення взаємоузгодженого режиму військової і цивільної діяльності, врахування вимог охорони та захисту навколишнього середовища. ЄК пропонувала розглядати авіаційні мережі ЄС як «спільний ресурс, який підлягає раціональному використанню в спільних інтересах» [10].

Прийняттям пакету Регламентів у 2004 році був завершений процес формування єдиного європейського повітряного простору. Країни-члени не втратили суверенітету над національним повітряним простором: за взаємопогодженням та у взаємних інтересах країн ЄС вони делегували під юрисдикцію компетентних органів Співтовариства повноваження в галузі організації та порядку надання транспортних послуг на авіамережах. Таким чином, виникла єдина авіаційна транспортна мережа ЄС з єдиними органами управління та

правилами організації, здійснення повітряного руху. На попередньому етапі розвитку повітряний простір ЄС представляв собою певну кількість суверенних авіаційних мереж країн-членів, їх національних органів управління, що функціонували за власними правилами.

Лібералізація ринку авіаперевезень була фактично успішно завершеною, проте доступ до авіамереж ЄС все ще був ускладненим для третіх країн та їх авіаперевізників.

Таким чином, другий етап правового забезпечення розвитку авіаційних транспортних мереж ЄС характеризувався закінченням процесу лібералізації ринку авіаперевезень, створенням основ єдиного європейського повітряного простору, відкриттям доступу на авіамережі ЄС всіх авіаперевізників, що належали будь-якій країні-члену, а також підвищенням безпечності авіамережі.

У жовтні 2008 року, коли всі попередні Регламенти, що встановлювали правила функціонування європейських авіамереж, втратили силу і були замінені єдиним Регламентом Ради ЄС № 1008/2008 «Про загальні правила надання повітряних послуг в Співтоваристві», розпочався третій, сучасний етап еволюції нормативно-правового забезпечення розвитку авіамереж ЄС. Авіаперевізники отримали можливість без обмежень експлуатувати орендовані з екіпажем літаки, зареєстровані в межах Співтовариства, окрім випадків, коли це може загрожувати безпеці, але держава-член може в межах двосторонньої угоди про авіаперевезення з відповідною третьою країною накладати обмеження на договори про спільне використання авіамереж за наявності сумнівів щодо технічної та екологічної відповідності послуг партнера міжнародним стандартам.

Реформування єдиного повітряного простору ЄС та управління повітряним рухом на території Співтовариства з метою побудови єдиної авіамережі на сучасному етапі розвитку мало вирішити завдання значного збільшення обсягу повітряних перевезень. Воно спрямоване на підвищення безпеки, скорочення витрат, затримок і негативного впливу повітряного руху на навколишнє середовище. Прийняття нормативно-правової основи формування Єдиного європейського неба у 2004 році забезпечило часткове делегування повноважень з управління транспортною політикою національними органами влади держав-членів до наднаціональних органів Співтовариства, проте дійсного поєднання авіамереж не було досягнуто. Реформа Єдиного європейського неба II базувалася на чотирьох стовпах: 1) – регулювання продуктивності, 2) – безпечність, 3) – інноваційні технології, 4) – менеджмент авіаційних інфраструктурних об'єктів [11].

У зв'язку зі збільшенням обсягів повітряних перевезень та посиленням навантаженості на авіамережі, зумовлено розробку загальноєвропейського підходу до розробки та реалізації погоджених положень щодо підвищення рівня безпеки авіамереж. Прийнятий у лютому 2008 року Регламент ЄС №216/2008 затвердив нові правила Співтовариства з забезпечення безпеки авіаперевезень. Вони включають нововведення щодо перевірки пасажирів, ручної поклажі, контролю літаків і перевірки на наявність заборонених до перевезення предметів. Для реалізації нових правил впроваджена система безпеки, заснована на просвічуванні рентгенівськими променями багажу і вантажів.

Ще одне нововведення – впровадження інституту так званих «небесних шерифів», співробітників служб безпеки, які супроводжують авіарейси. Кожна з 27-ми держав-членів самостійно вирішує, чи розміщувати на борту літаків збройних поліцейських. Інститут «небесних шерифів» у ЄС почав формуватися після терактів 11 вересня в США, і вже діяв у Великобританії та Німеччині [2]. Крім того, відбулося розширення повноваження Європейської агенції з авіаційної безпеки на такі сфери, як функціонування аеропортів, організація повітряного руху та аеронавігаційне обслуговування.

Інноваційний та технологічний стовп Європейського відкритого неба 2 представляє програма Single European Sky ATM Research (SESAR), що була прийнята Регламентом ЄС № 219/2007 у лютому 2007 року, а у 2008 році вступила у фазу розвитку. Система управління повітряним рухом ЄС працювала на базі застарілих технологій, що лише підвищувало фрагментацію розвитку авіамереж та гальмувало їх подальший розвиток. На фазі розвитку SESAR були встановлені всі необхідні інструменти для забезпечення нового загальноєвропейського комп'ютеризованого контролю за авіаційним трафіком. У 2013 році розпочалася фаза розгортання програми SESAR (Регламент ЄС №409/2013 року), що має на меті встановлення загальних правил використання повітряного простору ЄС та допомогу усім суб'єктам авіамереж в укріпленні спільної навігаційної структури через спільні проекти [12].

Підвищення ефективності функціонування інфраструктурних об'єктів авіамереж є пріоритетним напрямом інвестування. Головна мета цього напрямку політики відкритого неба – гарантування відповідності ресурсу пропускної здатності аеропорту попиту на авіаперевезення та збереження загальної ефективності авіамережі.

Функціонування єдиного відкритого неба створює оптимальні умови для більш інтенсивного розвитку європейських авіамереж та збільшення пасажиропотоку за рахунок переміщення без будь-яких візових обмежень та вантажопотоку через спрощення митних процедур. Побічно функціонування єдиного авіаційного простору сприяє розвитку суміжних секторів європейської економіки, що в умовах світової економічної кризи є важливим чинником стабілізації соціально економічної ситуації в країнах регіону. При цьому офіційними гаслами цього процесу є: забезпечення однакових правил гри на загальному ринку, посилення безпеки на загальноєвропейському рівні, модернізація регуляторного середовища, зокрема управління повітряним рухом, боротьба зі змінами клімату (контроль за шкідливими викидами).

**Висновки.** Отже, регулювання розвитку авіамереж ЄС є невід'ємною частиною спільної політики інтеграційного об'єднання. Регулювання авіаційних перевезень вносить суттєвий вклад в інтеграцію та зростання внутрішнього та зовнішніх ринків, що надає європейській економіці значні переваги. Європейська транспортна політика зазначає стандарти для сектору перевезень, такі як покращення умов роботи, підвищення безпеки та гарантування прав пасажирів. Удосконалення регулювання авіаперевезень в ЄС – це найважливіший напрям економічних реформ, що мають проводитися на сучасному етапі розвитку світової економіки з метою збільшення трафіку, впровадження інноваційних технологій та посилення взаємозв'язку з іншими видами транспорту.

## Список літератури / References

1. European Aviation Safety Agency [Electronic resource] // Access mode: <http://easa.europa.eu>.  
European Aviation Safety Agency [Electronic resource] Available at: <http://easa.europa.eu>.
2. Раскалей М. Деякі аспекти багатостороннього регулювання відносин у повітряній галузі / М. Раскалей // «Віче». – 2010. – №14 (275). – С. 22–26.  
Raskaliey, M. (2010). 'Deyaki aspekty bahatostoronniogo rehuliuвання vidnosyn u povitrianiy haluzi', *Zhurnal Verhovnoyi Rady Ukrayiny "Viche"*, no. 14 (275), pp. 22-26.
3. EU Air Transport Liberalisation Process, Impacts and Future Considerations. Discussion paper № 2015-04. International transport forum [Electronic resource] // Access mode: <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/DP201504.pdf>  
EU Air Transport Liberalisation Process, Impacts and Future Considerations. Discussion paper № 2015-04. International transport forum [Electronic resource] Available at: <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/DP201504.pdf>
4. 10 (More) out of TEN. 2011. Annual report of TEN-T Executive agency EC. [Electronic resource] // Access mode: [http://inea.ec.europa.eu/download/publications/brochure\\_tentea\\_20124398\\_final\\_low.pdf](http://inea.ec.europa.eu/download/publications/brochure_tentea_20124398_final_low.pdf).  
10 (More) out of TEN. 2011. Annual report of TEN-T Executive agency EC. [Electronic resource] Available at: [http://inea.ec.europa.eu/download/publications/brochure\\_tentea\\_20124398\\_final\\_low.pdf](http://inea.ec.europa.eu/download/publications/brochure_tentea_20124398_final_low.pdf)
5. Official journal of the European Communities [Electronic resource] / OB № L 374, 31.12.1987 - Access mode: [http://old.eur-lex.europa.eu/JOIndex.do?year=1987&serie=L&textfield2=374&Submit=Search&\\_submit=Search&ihmlang=en](http://old.eur-lex.europa.eu/JOIndex.do?year=1987&serie=L&textfield2=374&Submit=Search&_submit=Search&ihmlang=en).  
Official journal of the European Communities [Electronic resource] / OB № L 374, 31.12.1987 - Available at: [http://old.eur-lex.europa.eu/JOIndex.do?year=1987&serie=L&textfield2=374&Submit=Search&\\_submit=Search&ihmlang=en](http://old.eur-lex.europa.eu/JOIndex.do?year=1987&serie=L&textfield2=374&Submit=Search&_submit=Search&ihmlang=en).
6. Official journal of the European Communities [Electronic resource] / OB № L 217, 11.08.1990 - Access mode : [http://old.eur-lex.europa.eu/JOIndex.do?year=1990&serie=L&textfield2=217&Submit=Search&\\_submit=Search&ihmlang=en](http://old.eur-lex.europa.eu/JOIndex.do?year=1990&serie=L&textfield2=217&Submit=Search&_submit=Search&ihmlang=en).  
Official journal of the European Communities [Electronic resource] / OB № L 217, 11.08.1990 - Available at: [http://old.eur-lex.europa.eu/JOIndex.do?year=1990&serie=L&textfield2=217&Submit=Search&\\_submit=Search&ihmlang=en](http://old.eur-lex.europa.eu/JOIndex.do?year=1990&serie=L&textfield2=217&Submit=Search&_submit=Search&ihmlang=en).
7. Договор о Европейском Союзе (Маастрихт, 7 февраля 1997 г) [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://ppt.ru/newstext.phtml?id=25293>  
Dogovor o Yevropeyskom Soyuze (Maastriht, 7 fevralya 1997 g). Available at: <http://ppt.ru/newstext.phtml?id=25293>
8. Official journal of the European Communities [Electronic resource] / OB № L 240, 24.08.1992. - Access mode : [http://old.eur-lex.europa.eu/JOIndex.do?year=1992&serie=L&textfield2=240&Submit=Search&\\_submit=Search&ihmlang=en](http://old.eur-lex.europa.eu/JOIndex.do?year=1992&serie=L&textfield2=240&Submit=Search&_submit=Search&ihmlang=en).  
Official journal of the European Communities [Electronic resource] / OB № L 240, 24.08.1992. - Available at: [http://old.eur-lex.europa.eu/JOIndex.do?year=1992&serie=L&textfield2=240&Submit=Search&\\_submit=Search&ihmlang=en](http://old.eur-lex.europa.eu/JOIndex.do?year=1992&serie=L&textfield2=240&Submit=Search&_submit=Search&ihmlang=en).
9. Decision № 1692/96/EC of the European Parliament and of the Council on Community guidelines for the development of the trans-European transport net-



- work. [Electronic resource] / OJ L 228. 09/09/96. - Access mode: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ:L:1996:228:TOC>.
- Decision № 1692/96/EC of the European Parliament and of the Council on Community guidelines for the development of the trans-European transport network. [Electronic resource] / OJ L 228. 09/09/96. - Available at: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ:L:1996:228:TOC>.
10. Шмид Х. Г. Стратегия воздушного пространства Евроконтроля [Электронный ресурс] / Х. Г. Шмид – Режим доступа: [http://www.aviajournal.com/arhiv/2000\\_2002/magazine/20011/st6\\_2001.html](http://www.aviajournal.com/arhiv/2000_2002/magazine/20011/st6_2001.html)
- Shmid, Kh. H. (2001). Strategiya vozдушnogo prostranstva Yevrokontrolia. Available at: [http://www.aviajournal.com/arhiv/2000\\_2002/magazine/20011/st6\\_2001.html](http://www.aviajournal.com/arhiv/2000_2002/magazine/20011/st6_2001.html)
11. Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions of 25 June 2008: “Single European Sky II: towards more sustainable and better performing aviation” [COM(2008) 389 final] [Electronic resource] // Access mode : <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1428662247497&uri=URISERV:tr0003>.
- Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions of 25 June 2008: “Single European Sky II: towards more sustainable and better performing aviation” [COM(2008) 389 final] [Electronic resource] Available at: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1428662247497&uri=URISERV:tr0003>.
12. Air. SESAR project. Transport modes. Official site of European Commission. [Electronic resource] // Access mode : <http://ec.europa.eu/transport/modes/air/sesar/>
- Air. SESAR project. Transport modes. Official site of European Commission. [Electronic resource] Available at: <http://ec.europa.eu/transport/modes/air/sesar/>

Дата надходження рукопису 29.09.2015 р.

**Цель.** Главной целью данной статьи является выявление общих особенностей институционального регулирования европейских авиационных перевозок, как наиболее динамичного сегмента рынка транспортировок.

**Методы.** В процессе исследования использованы специальные методы анализа, а именно исторический и абстрактно-логический (для определения основных этапов формирования современной системы институционального регулирования европейских авиационных перевозок).

**Результаты.** На основании проведенного исследования предложено этапизацию институционального регулирования европейских авиационных перевозок, предусматривающую определение особенностей каждого из этапов и выявление преемственности транспортной политики в отрасли.

**Научная новизна.** Получила дальнейшее развитие идентификация основных этапов институционального регулирования рынка авиационных перевозок в ЕС, определяющаяся изменениями национальных и общеевропейских стратегий развития авиационного сектора: 1 этап (1987–1992 гг.) – формирование положений по регулированию авиационного сектора ЕС, усиление координации и углубления взаимосвязей между национальными операторами в

рамках двусторонних соглашений между государствами; 2 этап (1992–2008 гг.) – разработка главных принципов общей политики ЕС в авиаотрасли; 3 этап (2008 г. – до настоящего времени) – реализация интеграционной политики, направленной на построение единого европейского воздушного пространства и усиление связей ЕС с третьими странами, что позволило определить преемственность политики и направления ее совершенствования.

**Практическая значимость.** Полученные результаты направлены на совершенствование национальной системы регулирования авиационных перевозок на основе опыта стран ЕС.

**Ключевые слова:** регулирование перевозок, транспортная политика, авиационные сети, ЕС, регламенты ЕС в авиационной отрасли.

**Objective.** The main purpose of this article is to identify some common features of institutional regulation of the European air transportation as the most dynamic segment of the market.

**Methods.** In the course of study some special analysis methods, namely historical and abstract logical (to identify the main stages of the formation of modern system of institutional regulation of the European air transport) were used.

**Scientific results.** Based on the study an evolution of institutional regulation of European air traffic, contemplating the definition of each of the stages characteristics and the transport policy continuity identification in the industry was suggested.

**Scientific originality.** Identifying the main stages of institutional regulation of the air transport in the EU is determined by changes in the national and European strategies for the development of the aviation sector that has been developed in the following way: Phase 1 (1987-1992). - Formation of provisions for regulation of the aviation sector of the EU, strengthening the coordination and cooperation between national operators in the framework of bilateral agreements between states; Phase 2 (1992-2008.) - Development of the basic principles of a common EU policy in the aviation industry; Phase 3 (2008 - present) - the implementation of integration policies for the construction of a single European airspace and strengthening the EU's relations with third countries, which made it possible to determine the continuity of the policies and directions of its development.

**Practical value.** The results are aimed at improving the national system of regulating air transport based on the experience of the EU countries.

**Key words:** regulation of traffic, transport policy, airline networks, the EU, EU regulations in the aviation industry.