

Attachment/4f4f2d20-0aca-4024-a205-749802a559dc/French%20Legal%20and%20Regulatory_Update_-_July_-August_2011.pdf

Стаття надійшла до редакції 21.03.2013

References

1. Final report on unconventional gas in Europe in the framework of the multiple framework service contract for legal assistance TREN/R1/350-2008 lot 1 / *Law Company Philippe & Partners Report* (2011).
2. *Directive 94/22/EC of the European Council and Parliament* (30.05.1994). Retrieved from <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31994L0022:EN:HTML>
3. *Directive 2000/60/EC of the European Council and Parliament* (23.10.2000). Retrieved from http://ec.europa.eu/environment/water/water-framework/index_en.html
4. *Directive 2006/21/EC of the European Council and Parliament* (15.06.2006). Retrieved from <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32006L0021:EN:NOT>

5. *Directive 92/43/EEC of the European Council and Parliament* (2.05.1992). Retrieved from <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CON-SLEG:1992L0043:20070101:EN:PDF>
6. *Directive 2009/147/EC of the European Council and Parliament* (30.11.2010). Retrieved from http://ec.europa.eu/environment/nature/legislation/birdsdirective/index_en.htm
7. *Directive 85/337/EEC of the European Council and Parliament* 1985, 1997, 2003, 2009 changes. Retrieved from <http://ec.europa.eu/environment/eia/eia-legalcontext.htm>
8. *Directive 2004/35/EC of the European Council and Parliament* (21.04.2004). Retrieved from <http://ec.europa.eu/environment/legal/liability/index.htm>
9. *Banning Act on the exploration and development of liquid hydrocarbons and gas through hydraulic fracturing* (Law No 2011-835 from 13.07.2011). Retrieved from http://www.hoganlovells.com/files/Publication/84781675-334f-400a-89ac-505e3780ebb7/Presentation/PublicationAttachment/4f4f2d20-0aca-4024-a205-749802a559dc/French%20Legal%20and%20Regulatory_Update_-_July_-August_2011.pdf

Received 21.03.2013

УДК 330.87:656.7072(045)



І. Г. Михальченко

асистент кафедри міжнародної економіки,
Національний авіаційний університет, Київ, Україна
i.mykhalchenko@mail.ru

ІНСТИТУЦІЙНІ НЕДОЛІКИ ФУНКЦІОНУВАННЯ МІЖНАРОДНОГО РИНКУ АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ

Анотація. Основною інституцією ринку авіаперевезень є міжнародна організація цивільної авіації ІКАО (з англ. ICAO – International Civil Aviation Organization). Однак чимало держав-учасниць не дотримуються багатьох ключових приписів ІКАО на практиці, а деякі взагалі не розглядають додатки до Чикагської конвенції. Тому незрозуміло, яким є характер функціонування правил ІКАО – рекомендаційним чи обов'язковим. На основі проведеного дослідження регулятивних аспектів ІКАО конкретизовано основні переваги і недоліки її діяльності. Встановлено, що в межах ІКАО відсутній чіткий механізм примусу до виконання встановлених правил та ефективні санкції за їх недотримання. Країни по-різному та різною мірою застосовують правила ІКАО, що свідчить про фрагментарність функціонування ІКАО у світі. Тому існує потреба в раціоналізації положень ІКАО, методів їх розробки, вдосконалення управління ними. Необхідним є формування зовнішнього механізму примусу, але з обов'язковим урахуванням можливостей кожної країни щодо забезпечення його функціонування.

Ключові слова: міжнародний ринок авіаперевезень, ІКАО, правила, механізм примусу, фрагментарність.

И. Г. Михальченко

асистент кафедры международной экономики, Национальный авиационный университет, Киев, Украина

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ НЕДОСТАТКИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО РЫНКА АВИАПЕРЕВОЗОК

Аннотация. Основной институцией рынка авиаперевозок является международная организация гражданской авиации. Однако многие государства-члены не придерживаются на практике значительного количества ключевых предписаний ИКАО, а некоторые вообще не рассматривают приложения к Чикагской конвенции. Поэтому непонятным каким является характер функционирования правил ИКАО – рекомендательным или обязательным. На основе проведенного исследования регулятивных аспектов ИКАО конкретизированы основные преимущества и недостатки ее деятельности. Установлено, что в рамках ИКАО отсутствует четкий механизм принуждения к выполнению установленных правил и эффективные санкции за их несоблюдение. Страны по-разному и в разной мере применяют правила ИКАО, что свидетельствует о фрагментарности функционирования ИКАО в мире. Поэтому существует потребность в рационализации положений ИКАО, методов их разработки, совершенствования управления ими. Необходимым является формирование внешнего механизма принуждения с обязательным учетом возможностей каждой страны в обеспечении его функционирования.

Ключевые слова: международный рынок авиаперевозок, ИКАО, правила, механизм принуждения, фрагментарность.

Inna Mykhalchenko

Lecturer, Department for International Economics, National Aviation University, Kyiv, Ukraine

INSTITUTIONAL DEFECTS OF INTERNATIONAL AIR TRANSPORTATION MARKET

Abstract. The main institution of air transportation market is the international organization of civil aviation. However, many states-participants don't use ICAO recommendations in practice, but some of them do not consider appendixes to Chicago Convention. That's why the nature of ICAO rules is incomprehensible: are they recommendatory or obligatory? The research of ICAO regulation aspects gives concrete expression of ICAO functional advantages and disadvantages. It is set that there is no clear mechanism of compulsion ICAO rules and effective sanctions in case of their non-fulfillment by participants. Countries keep rules variously and in a different measure, which testify to ICAO functional fragmentation in the world. Therefore there is a requirement in rationalization of ICAO regulations, methods of development such regulations, improvement of management. It's necessary to develop the external mechanism of compulsion. But before, it should be taken into account the possibilities of every country in providing this mechanism.

Key words: international air transportation market; ICAO; rules; mechanism of compulsion; fragmentation.

JEL Classification: L51, L93, O17, O19

Постановка проблеми. Основна інституція, що регламентує діяльність цивільної авіації в усьому світі, – це міжнародна організація цивільної авіації, діяльність якої спрямована на розробку та дотримання основних авіаційних законів (правил). Якщо країна є членом ІКАО, то її національні нормативні акти не повинні суперечити міжнародним. Однак на практиці країна не завжди цілком або навіть частково дотримується правил, встановлених ІКАО.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. На основі праць іноземних – Іншаков О., Фролов Д., Тамбовцев В., Кузьминов Я., Бендукидзе К., Аузан О., Норт Д. (*North D.*), Коммонс Дж. (*Commons J.*), Веблен Т. (*Veblen T.*) – та українських – Ткач А., Гайдай Т. – учених нами було розпочато дослідження інституціонального забезпечення глобального ринку авіаперевезень [1; 2]. Функціональні аспекти ІКАО розглядалися у працях таких дослідників, як Герасимов Р., Новікова А., Гаврилова Ю., Вайт Х. (*White H.*), Абасс А. (*Abass A.*), Бургензел Т. (*Buergenthal T.*) [3; 4; 8; 9]. Однак необхідним залишається комплексний аналіз інституційних переваг і недоліків функціонування ринку авіаперевезень.

Мета статті – виявити інституційні недоліки функціонування міжнародного ринку авіаперевезень, головну увагу зосередивши на діяльності міжнародної організації цивільної авіації; запропонувати шляхи вдосконалення функціонування ІКАО.

Основні результати дослідження. Правила ІКАО за змістом, формою і процедурою утворення мають унікальні можливості нормативного та іншого впливу для вирішення багатьох проблем, що виникають під час авіаперевезень. Більшість із них вимагають від держав дій, необхідних для мінімізації ризиків й уникнення загроз авіаційній безпеці. Обов'язковість таких правил і норм, як *SARPS* (Стандарти та Рекомендована практика *ICAO*), дала б не тільки ІКАО як міждержавній організації, а й окремо кожній із її держав-учасниць право і можливість висувати формальні вимоги до інших держав-учасниць з приводу реалізації встановлених правил та норм на території чи під юрисдикцією останніх. У цілому місія ІКАО полягає в організації та координації міжнародного співробітництва у справі практичного використання у глобальному масштабі повітряного простору – як міжнародного, так і національного.

Проблема полягає в тім, що всі правила і норми ІКАО поширюються лише на її членів, однак не в межах усього світу (191 серед 262 країн є членами організації). Крім того, деякі положення ІКАО не мають обов'язкового характеру. Відповідно до Чикагської конвенції стандарти ІКАО є обов'язковими для виконання, а рекомендованої практики країни-члени повинні намагатися дотримуватися [5]. Отже, очевидним є те, що рекомендована практика є не обов'язковою за своєю природою.

В ІКАО зазначають, що належний контроль у сфері авіаційної безпеки має забезпечувати держава, у тому числі й під час перевірок. При цьому Чикагська конвенція 1944 р. визначає, що держава може у будь-який момент відмовитися від додержання одного, декількох чи всіх *SARPS*, будь-якого із Додатків до Чикагської конвенції, просто повідомивши про це, без жодних ускладнень чи обтяжень.

Відсутність чіткого примусу дотримання міжнародних правил авіаперевезень призводить до зменшення взаємодії із висококваліфікованими фахівцями і документами міжнародної організації, наслідком чого є деградація національних авіаційних відомств у вигляді низького професіоналізму та стрімкого зростання корупції [6]. Окреслена тенденція прослідковується і на ринку України.

Слід зазначити, що у 2008 році Державіаадміністрація як орган, на який покладено обов'язок нагляду за безпекою, скасувала ліцензію авіакомпанії «Українські середземноморські авіалінії» («*UM Air*») через суттєві та регулярні порушення технічних норм (стандартів) авіаційної безпеки. Основною причиною позбавлення ліцензії стало внесення цієї авіакомпанії до «чорного списку» ЄС, тобто

це було здійснено не за ініціативи національних органів регулювання. Крім того, авіакомпанія поновила свою ліцензію через судове рішення, після чого знову потрапила до «чорного списку» Євросоюзу. Цей випадок свідчить, по-перше, про недосконалість нормативної бази України щодо діяльності цивільної авіації; по-друге, про неефективність дотримання національних авіаправил (стандартів та норм), оскільки крім «*UM Air*» їх не дотримувалася більшість українських перевізників, експлуатуючи орендовані іноземні судна, ресурс яких відпрацьовано на 80–90%; по-третє, про високий рівень корумпованості, тому що авіакомпанія «*UM Air*» сьогодні функціонує і виконує свої рейси на тих самих повітряних суднах, через які потрапила до «чорного списку» ЄС.

Ринок авіаперевезень можна вважати монопольним, якщо під монополією розуміти володіння авіакомпаніями одним власником. Донедавна найбільші пасажирські авіакомпанії «Аеросвіт», «Роза Вітрів», «Донбасаеро» та «Дніпроавіа», а від 2013 р. і «МАУ» належать одному власнику. Цікавим є той факт, що процес банкрутства «Аеросвіту», який розпочався в кінці 2012 року, пов'язують зі зміною власника «МАУ» [7].

Варто погодитися із Герасимовим Р. у тому, що відповідальність держав перед спеціалізованою міждержавною організацією забезпечує неупереджене глобальне адміністрування міжнародних авіаційних регламентів; утримувати корумповану владу більшості держав від надмірного тиску на національну економіку й навіть змушує цю владу захищати власні авіапідприємства [6, с. 133]. Компетентна міжурядова організація здатна легітимно застосовувати санкції у сфері своєї компетенції, і не тільки допоміжного й тимчасового характеру, а також санкції карального спрямування і завершеного характеру [8].

Єдиними санкціями, на які уповноважена ІКАО, є тимчасове позбавлення права голосу держави-члена за порушення, але не правил ІКАО, а лише тих аспектів, що пов'язані із процедурою вирішення спорів. У випадку відхилення діяльності держави від міжнародних стандартів і процедур Рада ІКАО негайно повідомляє інші держави про відмінності, які існують між одним або кількома положеннями міжнародного Стандарту та відповідною національною практикою цієї держави [5]. Інформація результатів проведеного аудиту, здійснюваного ІКАО у країні-порушницю, надається лише державам-членам. Крім того, ІКАО гарантує конфіденційність результатів аудиту, тобто, щоб про відхилення не дізналися клієнти, інвестори авіапідприємств.

Проведене дослідження регулятивної діяльності інституту ІКАО дає можливість оцінити та визначити рівень ефективності його функціонування. У межах ІКАО існують: правила – стандарти, регламенти, рекомендації; гарант правила – Рада ІКАО; індивід – країна-член ІКАО; санкція – надання інформації щодо держави-порушника іншим державам-членам (лише державним органам влади). У випадку необхідності гарант застосовує санкції, однак їх рівень є незначним, недостатнім, вони не змушують індивіда дотримуватися правила. Індивіду вигідно бути правилопорушником у власних інтересах, бо санкції не завдають йому відчутного збитку. Очевидною стає його опортуністична поведінка. Індивід, яким виступає країна-член, і в подальшому залишається членом організації. Таким чином у методиці оцінки ефективності інституту [1] потрібно враховувати рівень санкції, який повинен бути достатнім, щоб змусити індивіда слідувати правилу.

На основі проведеного дослідження регулятивних аспектів ІКАО можна конкретизувати основні переваги та недоліки її діяльності (табл.).

Очевидно, що правила ІКАО не підтримуються на глобальному рівні. Але про їх повсюдне недотримання у світі говорити не можна, оскільки прослідковується фрагментарний характер їх застосування, про що свідчать такі факти.

1. Коли країна вирішує самостійно прийняти і застосовувати стандарти й рекомендовану практику ІКАО, то ви-

СВІТОВЕ ГОСПОДАРСТВО І МІЖНАРОДНІ ЕКОНОМІЧНІ ВІДНОСИНИ

Таблиця

Інституційні переваги та недоліки функціонування ІКАО	
Інституційні переваги	Інституційні недоліки
Полегшення комерційної експлуатації цивільної авіації.	Відсутність функціональної системи моніторингу дотримання встановлених правил (регламентів, стандартів, рекомендацій, норм).
Соціально-культурна експансія як прагнення для покращення міжнародних умов функціонування ринку.	Соціально-культурна експансія, яка стримує можливості саморозвитку та вдосконалення національних особливостей ринку.
Здійснення міжнародного регулювання в тій сфері повітряного простору, де національне право жодної держави не має об'єктивно переважної сили.	Відсутність міжнародної відповідальності держави-члена перед ІКАО. Єдиними санкціями, на які уповноважена ІКАО, є тимчасове позбавлення права голосу держави-члена, але за порушення не правил ІКАО, а лише тих аспектів, що пов'язані із процедурою вирішення спорів.
Забезпечення розв'язання спільних для авіасектору проблем (а не тільки для авіакомпаній, аеропортів, підприємств управління повітряним рухом або для національних авіаційних адміністрацій), втілення методів їх розв'язання в універсальний, всеохоплюючий еталон поведінки і технології.	Відсутність чіткого примусу в дотриманні міжнародних правил авіаперевезень, що призводить до зменшення взаємодії із висококваліфікованими фахівцями і документами міжнародної організації, наслідком чого є деградація національних авіаційних відомств у вигляді низького професіоналізму та стрімкого зростання корупції.
	Відсутність відкритої інформації для авіапідприємств, аеропортів та інших суб'єктів ринку – вона надається тільки державним органам.
Забезпечення розвитку авіасполучення і підвищення безпеки у країнах, які не спроможні здійснювати заходи з розбудови та оснащення національного авіаринку.	Відсутність повноваження приймати обов'язкові регулятивні акти, контролювати їх реалізацію і централізовано застосовувати санкції в разі їх невиконання.
	Лобювання інтересів найбільш потужних та розвинених держав за допомогою організації.

Джерело: Складено автором

магає від інших сторін (держав), з якими співпрацює, аналогічного дотримання. Це найбільш ефективний механізм поширення і закріплення обов'язковості правил ІКАО. Країни, що розвиваються часто повністю імплементують правила ІКАО, аби зекономити кошти на розробку власної нормативної бази [9].

Здається, цей процес сприяє однотипності функціонування ринку, однак проблема полягає в тому, що країни по-різному та неоднаковою мірою застосовують правила ІКАО. Держава має широкі можливості вибору стосовно того, дотримуватися чи не дотримуватися окремих положень, посилювати вимоги чи послаблювати їх. Це, своєю чергою, призводить до значних розбіжностей у функціонуванні місцевих ринків.

2. Інколи держави ініціюють перевірки в інших державах стосовно імплементатції окремих правил ІКАО. Держава-ініціатор повинна мати велику політичну вагу і надзвичайно привабливий власний ринок авіаперевезень, що дозволяло б їй розраховувати на згоду більшості чи навіть усіх держав-контрагентів за двосторонніми домовленостями про авіаперевезення добровільно поступитися власним суверенітетом, вимогами власного права та практики і виконати вимоги ініційованої нею програми перевірки.

Така практика була застосована США з метою оцінки внутрішнього забезпечення організації і правового супроводження роботи національного відомства цивільної авіації на рівні, якого вимагають SARPS ICAO [10]. Важливим фактом такої перевірки, як виявилось пізніше за результатами проведеного аудиту ІКАО, було те, що самі Сполучені Штати не відповідали тим критеріям, що перевірялися ними в інших країнах [11]. Отже, можна зробити висновок, що країни в такий спосіб створюють переваги для власних авіакомпаній у конкуренції з іноземними авіакомпаніями за обслуговування маршрутів.

3. Правила ІКАО стають обов'язковими в межах регіональних угруповань. Досить чітко ця тенденція прослідковується в ЄС. Більшість стандартів ІКАО відображено у відповідних правилах Євросоюзу. Крім того, ЄС та ІКАО співпрацюють у сфері здійснення перевірок, інспекцій у сфері забезпечення авіаційної безпеки, що дозволяє опти-

мально використовувати обмежені ресурси й уникнути дублювання зусиль, пов'язаних із перевітками [12].

ІКАО має доступ до звітів перевірок, відповідних планів дій, заходів щодо усунення недоліків і термінів їх реалізації. Комісія є виконавчим органом ЄС та володіє контрольними повноваженнями для забезпечення дотримання законодавства, що діє в державах – членах співтовариства у сфері авіаційної безпеки. З огляду на це перевірки з боку ІКАО є непотрібними, хоч і можливі. Отже, ІКАО підтримує прями відносини з ЄС.

Висновки. Незважаючи на фрагментарність застосування, стандарти й рекомендована практика (SARPS) ІКАО продовжують відігравати помітну роль у підвищенні глобальної безпеки перевезень, інтероперабельності, гармонізації та ефективності. Час від часу ІКАО вдосконалює SARPS шляхом вироблення нових стандартів, скасування застарілих та перегляду діючих. Організація намагається впровадити системний підхід у розробку та оновлення положень і проведення реструктуризації методики управління групами експертів, аби положення ІКАО та діяльність експертів були спрямовані на своєчасне й ефективне досягнення необхідних результатів із врахуванням потреб авіаційної системи, що постійно розвивається. Крім того, потреба в раціоналізації положень ІКАО, методів їх розробки, вдосконалення управління ними пов'язана саме з тим, що держави не виконують значного обсягу SARPS. Проте лише вдосконалення стандартів (правил) не надасть ефекту чіткого їх застосування державами у своїй практичній діяльності. Необхідно, на нашу думку, розробити зовнішній механізм примусу, врахувавши при цьому можливості кожної країни щодо забезпечення його обов'язкового функціонування.

Література

1. Михальченко І. Особливості інституціонального забезпечення глобального ринку авіаперевезень / І. Михальченко // Матеріали VII міжнар. наук.-практ. конф. «Сучасні проблеми глобальних процесів в економіці». – Київ, 2012. – С. 157–158.
2. Михальченко І. Ринок як економічна інституція / І. Михальченко // Матеріали XII Міжнар. наук.-практ. конф. молодих учених і студентів «Політ. Сучасні проблеми науки». – К., 2012. – С. 383.
3. Герасимов Р. Розвиток міжнародно-правових принципів і норм у сфері забезпечення цивільної авіації : дис. ...канд. юр. наук : 12.00.11 / Ростислав Олегович Герасимов. – К., 2008. – 240 с.
4. Гаврилова Ю. Міжнародно-правова регламентація повітряного простору : дис. ...канд. юр. наук : 12.00.11 / Ю. Гаврилова. – К., 2012. – 169 с.
5. Convention on International Civil Aviation: DOC 7300/9. – Ninth Edition. – Montreal : ICAQ 2006. – 114 p.
6. Герасимов Р. Розвиток міжнародно-правової відповідальності держави перед міждержавною організацією у сфері забезпечення цивільної авіації / Р. Герасимов // Право України. – 2007. – № 10. – С. 131–136.
7. Власником МАУ став Коломойський [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://tyzhden.ua/News/69831>
8. White H., Abass A. Countermeasures and Forms of International Responsibility / H. White, A. Abass. – University Press Oxford, 2003. – P. 522.
9. Buergeth T. Law-Making in the International Civil Organization / T. Buergeth. – University Press Syracuse, 1969. – P. 105.
10. United States of America, Federal Aviation Administration «International Aviation Safety Assessments (IASA) Program» [Electronic recourse]. – Access mode : http://www.faa.gov/safety/programs_initiatives/oversight/iasa
11. ICAO Universal Safety Oversight Audit Programme (Confidential – Declassified). Final Audit Report of the Federal Aviation Administration of the United States. – Montreal : ICAQ 1999. – 31 p.
12. Соглашение по авиационной безопасности укрепляет отношения между ИКАО и ЕС [Электронный ресурс] / ИКАО. – РІО 06/08. – Режим доступа : http://legacy.icao.int/icao/en/nri/2008/pio200806_r.pdf

Стаття надійшла до редакції 12.03.2013

References

1. Mykhalchenko, I. (2012). Institutional Provision Features of Global Air Transportation Market. *Paper presented at 7th Int. Symp. «Contemporary Problems of Global Processes in the Economics»* (pp. 157-158). Kyiv, Ukraine (in Ukr.).
2. Mykhalchenko, I. (2012). The Market as Economic Institution. *Paper presented at 7th Int. Symp. «Flight. Contemporary Problems of Science»* (p. 383). Kyiv, Ukraine (in Ukr.).
3. Gerasymov, R. (2008). *Development of the Principles and Norms of International Law on Safeguarding the Civil Aviation*. (Dr. juridical sci. diss., Institute of Legislation of the Parliament of Ukraine). Kyiv, Ukraine (in Ukr.).
4. Gavrilo, J. (2012). *International Law Regulation of Air Space*. (Dr. juridical sci. diss., Institute of Legislation of the Parliament of Ukraine). Kyiv, Ukraine (in Ukr.).
5. *Convention on International Civil Aviation: DOC 7300/9* (2006). (Ninth Edition). Montreal: ICAO.
6. Gerasymov, R. (2007). *Development of International Law State*

7. Kolomoysky Is the Owner of UIA (2012). *Journal of Computer-Mediated Communication*. Retrieved from <http://tyzhden.ua/News/69831> (in Ukr.).
8. White, H., & Abass, A. (2003). *Countermeasures and Forms of International Responsibility*. University Press Oxford.
9. Buergethal, T. (1969). *Law-Making in the International Civil Organization*. University Press Syracuse.
10. United States of America, Federal Aviation Administration «International Aviation Safety Assessments (IASA) Program». *Journal of Computer-Mediated Communication*. Retrieved from http://www.faa.gov/safety/programs_initiatives/oversight/iasa
11. ICAO Universal Safety Oversight Audit Programme (Confidential – Declassified). *Final Audit Report of the Federal Aviation Administration of the United States* (1999). Montreal: ICAO.
12. *An agreement on aviation safety strengthens relations between ICAO and EU* (2008). *Computer-Mediated Communication*. Retrieved from http://legacy.icao.int/icao/en/nr/2008/pio200806_r.pdf (in Rus.).

Received 12.03.2013

УДК 656.078.8:629.73 (045)

М. В. Гричкочедова

аспірант, кафедра міжнародної економіки,
Національний авіаційний університет, Київ, Україна
hrychkoyedova@gmail.com

ДЕТЕРМІНАНТИ ВПЛИВУ НА ВИЗНАЧЕННЯ НАПРЯМІВ СТРАТЕГІЧНОГО РОЗВИТКУ АВІАКОМПАНІЇ: МІЖНАРОДНИЙ ДОСВІД

Анотація. Проблема формування і реалізації конкурентної стратегії авіаційної компанії складна й багатогранна. У статті досліджено процес формування стратегії конкуренції стосовно українського й міжнародного авіаринків із надання авіапослуг, оскільки більшість цих авіаринків наразі пройшли етап становлення та структуровані, що дозволяє аналізувати ринкову ситуацію і процеси конкуренції. Вибір та оцінка стратегій економічного росту на основі інноваційних факторів повинна базуватися на результатах кластеризації авіакомпанії міжнародного авіаринку за макроекономічними показниками індексу розвитку міжнародного потенціалу авіаційної компанії. Це дає змогу класифікувати авіакомпанії на такі, що мають: високий потенціал інноваційного розвитку; промислово-інноваційний потенціал розвитку; низький або нульовий інноваційний потенціал розвитку. Тому існує потреба у визначенні можливих і пріоритетних напрямів стратегічного розвитку окремої авіакомпанії та авіаринку в цілому.

Ключові слова: авіакомпанія, конкуренція, стратегія, кластер, інновація, міжнародний досвід.

М. В. Гричкочедова

аспірант, кафедра міжнародної економіки, Національний авіаційний університет, Київ, Україна

ДЕТЕРМИНАНТЫ ВЛИЯНИЯ НА ОПРЕДЕЛЕНИЕ НАПРАВЛЕНИЙ СТРАТЕГИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ АВИАКОМПАНИИ: МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ

Аннотация. Проблема формирования и реализации конкурентной стратегии авиационной компании сложна и многогранна. В статье исследован процесс формирования стратегии конкуренции в отношении украинского и международного рынков авиауслуг, поскольку большинство авиационных рынков на данный момент прошли этап становления и структурированы, что позволяет анализировать рыночную ситуацию и процессы конкуренции. Выбор и оценка стратегий экономического роста на основе инновационных факторов должны базироваться на результатах кластеризации авиакмпаний международного авиарынка по макроэкономическим показателям индекса развития международного потенциала авиационной компании. Это позволяет классифицировать авиакмпаний на такие, которые имеют: высокий потенциал инновационного развития; промышленно-инновационный тип развития; низкий или нулевой инновационный потенциал развития. Поэтому есть необходимость определить возможные и приоритетные направления стратегического развития отдельной авиакмпаний и авиарынка в целом.

Ключевые слова: авиакмпания, конкуренция, стратегия, кластер, инновация.

Maryna Hrychkoedova

Post-Graduate Student, National Aviation University, Kyiv, Ukraine

DETERMINANTS OF IMPACT ON STRATEGIC DIRECTIONS OF AIRLINE ENTERPRISE: INTERNATIONAL PRACTICES

Abstract. The problem of development and implementation of competitive strategy of aviation company is complex and multifaceted. In the article it is illustrated the process of forming a competitive strategy concerning the Ukrainian and international aviation market for the provision of aviation services, whereas most of the aviation markets were formed and structured, that allows to make analysis of the market situation and the processes of competition. Selection and evaluation of strategies for economic growth, which is based on innovation factors, should be based on the results of clustering international airlines on macroeconomic characteristics of Index of development of the international airline potential. It allows classifying airlines as: high-potential innovative development airlines; industrial-innovative development airlines; airlines with low or absent innovative development potential. It is necessary to determine the possible and foreground directions of the strategic development of a single airline and aviation market in whole.

Key words: airline competition; strategy; cluster; innovation.

JEL Classification: C52, E20, F01, O11