

М. В. Кравченко,
аспірант, Національна академія державного управління при Президентові України

РЕГУЛЮВАННЯ ТА РОЗВИТОК КОНКУРЕНЦІЇ АВІАПЕРЕВІЗНИКІВ СВІТУ ТА УКРАЇНИ

У статті на основі аналізу національного та зарубіжного досвіду регулювання конкурентних відносин на світовому ринку авіаційних перевезень, розглянуті проблемні питання конкурентоздатності національних авіаційних перевізників України в сучасних умовах глобалізації та лібералізації. Досліджені напрями удосконалення механізмів державного впливу щодо підвищення конкурентоздатності авіаперевізників України в умовах останніх тенденцій розвитку ринку міжнародних авіаперевезень у світі.

The article is based on an analysis of national and international experience in regulating competition relations on the global aviation market and discusses issues of competitiveness of Ukrainian air carriers in the current context of globalization and liberalization. Ways of improving the mechanisms of state influence on increasing the competitiveness of Ukrainian air carriers under the latest trends in international air transport market in the world are investigated.

Ключові слова: державне регулювання, правове регулювання, цивільна авіація, конкурентоспроможність, зарубіжний досвід.

Key words: state regulation, legal regulation, civil aviation, competitiveness, international experience.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ ТА ЇЇ ЗВ'ЯЗОК З НАЙВАЖЛИВІШИМИ НАУКОВИМИ І ПРАКТИЧНИМИ ЗАВДАННЯМИ

Основними цілями та завданнями статті є визначення проблемних питань конкурентоздатності національних авіаперевізників та пов'язаних з цим ризиків в умовах інтеграції цивільної авіації України до міжнародної авіатранспортної системи.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Системні дослідження щодо питань конкуренції на міжнародному ринку авіаційних перевезень постійно проводять провідні організації в галузі цивільної авіації, зокрема, такі як International Civil Aviation Organization (ICAO) та International Air Transportation Association (IATA). Окремі питання регулювання та розвитку конкуренції авіаперевізників України та світу також розглядалися в роботах Бугайка Д.О. [1,2], Полянської Н.О. [3], Щелкунова В.І. [4], Кулаєва Ю.Ф. [5], Афанасьєва В.Г. [6] та інших вчених. Стаття є продовженням досліджень та публікацій на зазначену тему і зосереджена на проблемних питаннях підвищення конкурентоспроможності авіаційних перевізників України.

ВИКЛАДЕННЯ ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Міжнародний повітряний транспорт здійснює комерційну діяльність, ставлення до якої в різних країнах неоднотипне. Особливо це стосується питань рівня захисту конкуренції на повітряному транспорті та галузевого співробітництва у цій сфері. До початку 90-х років минулого століття національне законодавство з питань конкуренції до міжнародного повітряного транспорту, як правило не застосовувалось або, якщо і застосовувалось, то з однією метою — послаблення наслідків такої конкуренції. Тому угоди про повітряний транспорт, які уклалися між країнами, не містили в собі положень, які спеціально регулювали б застосування законодавства про конкуренцію. У той же час вже

тоді, у деяких угодах були визначені певні принципи конкуренції, наприклад, щодо уникнення її негативно-го впливу на чесні відносини між авіаперевізниками [7].

Але останні тенденції розвитку процесів глобалізації та лібералізації в галузі міжнародних повітряних перевезень внесли свої корективи в питання конкуренції на повітряному транспорті. Так, переважна більшість авіаційних держав на сьогоднішній день вже мають національне законодавство стосовно конкурентної політики. Поступовий перехід від загальних гарантованих принципів справедливої конкуренції до застосування законів про конкуренцію став логічним продовженням політики багатьох країн стосовно відкритої системи конкуренції. В останні роки застосування законодавства про конкуренцію відносно повітряного транспорту стало поширеним явищем. Саме на нього покладається функція регулятора досить багатьох питань конкурентної поведінки учасників міжнародного авіаційного ринку. Коло проблем, врегулювання яких покладене на національне законодавство про конкуренцію, в тому числі на повітряному транспорті, постійно збільшується. Як свідчить світова практика, на сучасному етапі розвитку міжнародної цивільної авіації важливими для регулювання є питання союзів та об'єднань, невідповідності згідно антимонопольного законодавства, зловживання переважним положенням на ринку, демпінгу щодо обсягу перевезень, аеропортових зборів та мита, гарантій державної допомоги, кредитів та інші. Головною проблемою у вирішенні цих питань є різні підходи країн-учасниць міжнародного авіаційного ринку щодо розмежування звичайної та антиконкурентної практики здійснення діяльності суб'єктами авіаційних перевезень. Наприклад, на пострадянському просторі звичайною є практика контролю за діяльністю авіаційних підприємств, яка полягає у володінні держави контрольним пакетом корпоративних прав провідних національних перевізників, надання цим перевізникам з боку держави прямої фінансової підтримки та іншої допомоги, яка

значною мірою впливає на конкурентне становище національних перевізників цих держав, порівняно з авіаперевізниками інших країн на ринку міжнародних авіаційних перевезень. На сьогодні, країни, які утворилися після розпаду Радянського Союзу, будують свої відносини у сфері міжнародних повітряних перевезень на підставі двосторонніх угод, намагаючись таким чином захистити інтереси своїх національних авіаперевізників, які поки що внаслідок різних обставин не спроможні на рівних конкурувати з такими лідерами міжнародного авіаційного ринку перевезень як США та Європейський Союз. Практика жорсткого регулювання питань призначення перевізників, визначення провізних обсягів та кількості рейсів і маршрутів дозволяє стримувати експансію іноземних авіаперевізників на ринки країн пострадянського простору. Але слід зазначити, що, незважаючи на державну підтримку, національні авіаперевізники країн СНД, в тому числі і України, досить повільними темпами здійснюють заходи спрямовані на зміцнення своєї конкурентоздатності. Так, для українських, як і для російських авіаційних компаній, актуальними залишаються питання збільшення парку авіаційної техніки за рахунок заміни застарілих типів літаків їх сучасними економічними моделями.

Іншої конкурентної політики дотримуються Сполучені Штати Америки та Європейський Союз, які сповідають здебільшого принципи "відкритого неба". Так, саме негативні наслідки високої монополізації ринку авіаційних перевезень США призвели до прийняття у 1978 році Федерального Закону про відміну державного регулювання авіаліній. Цей Закон, прийнятий за часів президентства Джиммі Картера, скасував контроль над проїзною платою і маршрутами та зняв обмеження щодо доступу нових учасників до ринку авіаційних перевезень. Саме з цього Закону почалася епопея з банкрутством досить потужних, колись, американських авіаперевізників, які не були здатні конкурувати в нових економічних умовах. Глибоке та послідовне дерегулювання ринку авіаційних перевезень США було здійснене до середини 1980-х років. Як відомо, на сьогодні приблизно 70 відсотків авіаційного парку цивільних повітряних суден у світі належить американським авіаперевізникам, які, в свою чергу, контролюють більшу частину світового ринку авіаційних перевезень. У найближчого конкурента і одночасно партнера США на світовому авіаційному ринку Європейського Союзу процеси лібералізації повітряного транспорту почалися з поетапного введення трьох так званих "пакетів лібералізації" внаслідок чого державам-членам ЄС вдалося здійснити практично повну лібералізацію такого регулювання, встановивши у своїх відносинах режим "Відкритого неба" для комерційної діяльності повітряного транспорту. Лібералізація здійснювалася в три етапи. На першому етапі, у грудні 1987 року, були обмежені права урядів регулювати рівень тарифів на авіаперевезення. Під час другого етапу (в 1990 році) знято обмеження на число перевезених пасажирів між країнами. Третій етап (1993—1997 року) дозволив європейським авіаперевізникам вільно літати між країнами-членами програми "відкритого неба". При цьому процес лібералізації регулювання міжнародного повітряного сполучення в рамках ЄС характеризувався поступовим зменшенням урядового контролю, встановленням режиму, заснованого на ринковій конкуренції в сфері доступу до ринку авіаперевезень, ціноутворення, призначення авіакомпаній для експлуатації авіаліній. Завдяки цьому в рамках ЄС вдалося уникнути значних негативних наслідків встановлення режиму "відкритого неба" та побудувати систему правового регулювання міжнародного авіаційного сполучення, яка захищає інтереси окремих держав-членів ЄС, авіапідрприємств та користувачів авіатранспортних послуг.

Також можна відмітити практично тотожні підходи Сполучених Штатів та Євросоюзу до питань державного володіння корпоративними правами національних

авіаперевізників. Так, в Америці на законодавчому рівні діє заборона щодо володіння державою корпоративними правами американських авіакомпаній. Європа вирішила це питання шляхом приватизації переважної більшості провідних європейських авіаперевізників. У той же час саме цей аспект і став причиною так званих торгових війн між США та ЄС на світовому ринку авіаперевезень. У Євросоюзі діють досить жорсткі правила відносно державної підтримки приватного бізнесу. Основні питання надання державної допомоги авіакомпаніям в Євросоюзі врегульовані на законодавчому рівні. Усі випадки, коли та чи інша авіакомпанія потребує державної підтримки, розглядаються виключно індивідуально, а обґрунтування при цьому повинно бути досить переконливим. Без отримання дозволу Європейської комісії жодна країна-учасник ЄС не має права надати допомогу своєму авіаперевізнаку. У разі отримання державної допомоги, перед авіакомпанією, якій надається допомога, висувається ряд умов, виконання яких ретельно контролюється Єврокомісією. Як один з прикладів можна навести ситуацію з надання державної допомоги авіакомпанії "Alitalia". Так, у 1997 році Європейська комісія дозволила уряду Італії надати авіакомпанії "Alitalia" державну допомогу загальним пакетом на суму 1,6 млрд доларів. Другий транш із загального пакету державної допомоги на суму 285 млн доларів, Єврокомісія дозволила виплатити тільки після того, як була проведена перевірка стосовно належного виконання з боку авіакомпанії "Alitalia" умов використання першого траншу державної допомоги. Але, ставлення європейської авіаційної спільноти до питань надання державної допомоги деяким національним флагманам кардинально змінилось після кризи 2001 року, яка була викликана подіями 11 вересня. Досить частими стали випадки, коли авіакомпанії європейського співтовариства разом з урядами своїх країн стали виступати проти рішень Європейської комісії стосовно надання дозволу на виділення державної допомоги деяким національним авіакомпаніям, оскільки вважали, що така допомога заважає конкуренції та порушує діючі правила ЄС. Вже у 2008 році надання державної допомоги у розмірі 300 мільйонів євро раніше згаданій авіакомпанії "Alitalia" викликало хвилю протестів з боку інших гравців авіаційного ринку Європи.

Досить багато суперечок у європейському авіаційному співтоваристві викликало рішення уряду Норвегії надати допомогу національному перевізнаку — авіакомпанії "SAS" шляхом покупки державою додаткових акцій авіакомпанії, які були випущені в процесі додаткової емісії. Авіакомпанія "SAS" запропонувала основним акціонерам, серед яких була і держава, придбати додаткові акції на загальну суму 500 мільйонів євро. Найшвидше на цю пропозицію відкликнувся уряд Норвегії, який в рамках антикризових заходів вирішив вкласти в додаткову емісію 90 мільйонів євро. На переконання міністра транспорту та торгівлі Норвегії Сільвії Брюстад, придбання державою додаткових акцій компанії "SAS" не було державною фінансовою допомогою, а стало лише законними заходами з метою збереження активів держави, робочих місць та існуючої системи авіаперевезень у Норвегії. Протилежну думку висловили представники опозиційних партій країни, які запропонували уряду замість прямих фінансових вливань продати акції, що належать державі, наприклад, компанії "Lufthansa" або іншій потужній та фінансово спроможній європейській авіакомпанії. Вони вважали, що державна допомога погіршить ринкову ситуацію в країні. Свою позицію представники опозиції обґрунтували тим, що на внутрішньому ринку авіакомпанія "SAS" жорстко конкурує з іншою норвезькою авіакомпанією "Norwegian" і державна допомога тільки одному гравцю на ринку авіаційних перевезень завдасть шкоди практично всім споживачам послуг на ринку авіаперевезень Норвегії. Ірландська авіакомпанія "Ryanair" взагалі

звернулася до Єврокомісії з вимогою розглянути законність дій уряду країни стосовно надання державної допомоги авіакомпанії "SAS". Керівництво "Ryanair" вважало, що державна фінансова допомога з боку скандинавських країн своїм авіаперевізникам заважає конкуренції та суперечить діючим правилам ЄС [8]. У той же час Єврокомісія після тривалої перевірки, надала згоду на надання субсидій британським авіакомпаніям у розмірі 65 мільйонів євро. А друга за розмірами у Європі німецька авіакомпанія "Lufthansa", незважаючи на збитки, викликані кризою після терактів 11 вересня у розмірі 591 мільйонів євро, так і не отримала вкрай необхідної державної допомоги від свого уряду та виходила із ситуації власними силами. Слід звернути увагу на те, що на сьогодні фінансове становище "Lufthansa" вважається одним з найкращих з часів існування компанії, а інвестиційна політика компанії, незважаючи на фінансову кризу 2008 року, спрямована на поповнення авіаційного парку та придбання корпоративних активів інших авіаційних перевізників.

Аналізуючи стан авіаційного ринку Європи, можна припустити, що політика стосовно обмеженого надання державної допомоги перевізникам країн Євросоюзу може призвести до банкрутства багатьох авіаперевізників Старого Світу так само, як це сталося після 1978 року з деякими американськими компаніями, які виявилися нездатними конкурувати в нових умовах авіаційного ринку. Сьогодні є всі підстави вважати, що у новому перерозподілі європейського ринку головну роль будуть відігравати компанії "великої трійки" (Air France KLM, Lufthansa, British Airways), які, найбільш вірогідно, стануть головними покупцями проблемних активів.

На фоні обмежено-вибіркової політики Європейського Союзу стосовно надання державної допомоги своїм авіаперевізникам, Уряд Сполучених Штатів Америки досить активно допомагає американським авіакомпаніям. Після терактів 11 вересня 2001 року авіаперевізники Америки, наголошуючи на те, що вони перебувають на межі банкрутства, звернулися до Уряду та Конгресу країни за фінансовою допомогою, суму якої визначили в 17,5 мільярдів доларів. Уряд оцінив пакет необхідної допомоги на рівні 15 мільярдів доларів та відповідну пропозицію надіслав до Конгресу, який в свою чергу затвердив надання допомоги в розмірі 5 мільярдів безпосередньо авіакомпаніям для покриття збитків та 10 мільярдів державних гарантій по кредитах для національних авіаперевізників. Даний порятунок авіакомпаній став найбільш масштабною програмою державної допомоги приватному бізнесу з 1979 року, коли фінансову допомогу отримала корпорація "Chrysler".

Відомо, що основним полем конкурентної боротьби європейських та американських авіакомпаній є трансатлантичні рейси. Той, хто здавав позиції на цьому ринку, наприклад швейцарська компанія "SwissAir", банкрутував. Отримавши значну фінансову допомогу, американські компанії знизили ціни на білети на деякі напрями до 50 відсотків. Результати такого суперництва в небі над Атлантикою швидко відобразилися на стані європейських перевізників, які опинились у невігідному становищі. Взагалі, у так званих торгових війнах між Америкою та Європою цивільна авіація стала досить сильним важелем впливу на інші сфери відносин між ними, зокрема на ті, які виникали в різних галузях економіки. Так, спроба американської адміністрації закрити свій ринок для сталі з Європи спонукала високопосадовців Євросоюзу на відповідні заяви про введення жорстких санкцій стосовно американських авіакомпаній, які полягали у підвищенні аеропортових зборів та податків. У разі відмови з боку американців сплачувати за новими тарифами як один з варіантів пропонувався ввести заборону на посадку американських літаків в аеропортах Європи.

Розглядаючи актуальні питання конкуренції на світовому ринку авіаційних перевезень, можна зазначи-

ти, що в умовах світової глобалізації та лібералізації галузь цивільної авіації вийшла за рамки відносин між окремими країнами. За досить короткий період, враховуючи специфіку та коротку історію авіаційної галузі, порівняно з іншими транспортними галузями, стратегія росту конкурентоздатності авіаперевізників декілька разів змінювала свою філософію. Державна політика жорсткого регулювання авіаліній та лобіювання інтересів перевізників монополістів змінювалася процесами лібералізації та пошуками нових форм ефективного використання всіх видів ресурсів (науково-технічних, інвестиційних, фінансових). За підрахунками експертів IATA, нормальним рівнем рентабельності авіакомпаній є 3—5%. Але кризові явища у світовій економіці протягом останнього десятиліття, які були викликані різними обставинами, значно вплинули на фінансові результати діяльності всієї світової цивільної авіації. Внаслідок чого авіаційна галузь у цілому в останні роки працювала збитково, попри оптимістичним прогнозам щодо виходу на рівень рентабельності. Основними несприятливими факторами, які суттєво вплинули на стан галузі, можна назвати, такі як: непрогнозовані коливання цін на авіаційне паливо, зниження коефіцієнта комерційного завантаження, фінансова криза банківської сфери, великий тягар оподаткування, застарілі підходи доступу до ринків інших країн та обмеження щодо володіння авіаперевізниками та інші. У цих умовах найбільш розповсюдженими стратегіями (формами) росту конкурентоздатності залишаються асоціативні форми організації управління у вигляді стратегічних союзів (альянсів) авіаперевізників та так звані бюджетні авіакомпанії low-cost. Саме розвиток цих авіакомпаній — дискаунтерів свого часу створив досить великі проблеми класичним авіаперевізникам Європи та вплинув на розвиток глобальних альянсів перевізників. Одним із основних чинників створення глобальних альянсів можна назвати вимоги сучасного пасажирів отримати високоякісні послуги по всьому світу. Саме з альянсами пов'язують здатність авіаперевізників забезпечити єдиний рівень якісних послуг та створити широку обслуговуючу мережу по всьому світу. Досить важливими та зручними для користувачів є послуги з єдиної процедури оформлення багажу, єдині авіабілети, мережа залів для відпочинку транзитних пасажирів, об'єднані програми для тих з них, хто досить часто користуються послугами повітряного транспорту. Саме альянси дозволяють авіаперевізникам вирішувати такі важливі питання, як: доступ до нових ринків; зниження витрат та підняття рівня рентабельності перевезень; зручний, необтяжений зайвим навантаженням, як у випадку з поглинанням або об'єднанням, доступ до ресурсів партнера; збереження власних цінних ресурсів; економія на транзакційних витратах; отримання нових знань та доступ до нових технологій тощо.

На сьогоднішній день найбільш вагомими у світовому авіаційному співтоваристві є три альянси (Star Alliance, Oneworld, Sky Team), найбільшим з яких є Star Alliance який нараховує 27 авіакомпаній. Ці три глобальні альянси разом здійснюють більше половини всіх світових авіаперевезень. У той же час основні конкуренти альянсів, компанії-дискаунтери, сповідують зовсім інші принципи організації своєї діяльності. Так, бюджетні компанії завоюють свій сегмент ринку шляхом максимального скорочення витрат і, в першу чергу, на обслуговування пасажирів. У їх літаків немає розподілу пасажирів за класами, бортове харчування здійснюється за окрему плату, багаж "при собі", неможливе перебронювання та зміна дати вильоту, квитки бронюються тільки через Інтернет, користування незручними "слотами" — нічними або з самого ранку для зниження аеропортових зборів та інші способи зменшення експлуатаційних витрат авіаперевізників. Саме така політика максимальної економії на якості обслуговування дозволяє запропонувати пасажирові досить невисоку ціну за авіаційний квиток. Врахову-

ючи значну різницю у вартості квитка бюджетних авіакомпаній та класичних авіаперевізників, які акцентують увагу саме на якості та зручності обслуговування для пасажирів, все більше авіапасажирів, незважаючи на певні незручності, віддають перевагу на користь дешевих перельотів. На сьогодні бюджетні авіакомпанії відвоювали практично від 20 до 45 % ринку внутрішніх авіаційних перевезень Євросоюзу, Сполучених Штатів Америки, Латинської Америки, Канади, країн Азії. На фоні низьких фінансових показників авіакомпаній класичного типу, які викликані різними чинниками, фінансові показники компаній-дискаунтерів тільки зростають, авіаційний парк цих компаній, незважаючи на наслідки фінансової кризи для світової галузі цивільної авіації в цілому, поповнюється сучасними типами авіаційної техніки. Поширеним явищем стає захоплення ринку авіаційних перевезень перевізниками класичного типу, які використовують тактику створення власних дочірніх компаній-дискаунтерів. Таким чином, досягається максимальний ефект присутності практично одного авіаперевізника на близьких, середніх та далеко магістральних лініях повітряного сполучення. Так, бюджетні авіакомпанії "bmi baby" (підконтрольна bmi), "germanwings" (підконтрольна "Lufthansa") та "Jetstar" (підконтрольна Qantas), досить успішно працюють паралельно зі своїми колегами класичного типу з повним сервісом. Але слід визнати, що не всі авіаперевізники, які створили дочірні бюджетні авіакомпанії, залишилися задоволеними співпрацею в такому тандемі та визнали, що подібні відносини шкодять основному бізнесу ("KLM" — "Buzz", "British Airways" — "Go", "Air India" — "Air India-Express" та "United — Ted").

Схожі тенденції розвитку ринку міжнародних авіаційних перевезень можна спостерігати і в Україні. У той же час конкуренція на ринку авіаційних перевезень тут має певну специфіку, яка історично склалася в процесі реорганізації галузі цивільної авіації, що залишилась у спадок після розпаду Радянського Союзу. Під впливом багатьох чинників, здебільшого політичних та економічних, після всіх трансформацій з майновим комплексом радянського монополіста, яким був "Аерофлот", на ринку авіаційних пасажирських перевезень основну конкурентну боротьбу сьогодні ведуть два національних авіаційних гравця — авіакомпанія "Міжнародні авіалінії України" (далі "МАУ") та стратегічний авіаційний альянс "Українська авіаційна група" (далі "УАГ"). До складу альянсу "Українська авіаційна група" входять такі українські авіакомпанії: "Аеросвіт", "Дніпроавіа", "Донбасаеро". До групи компаній "УАГ" також можна віднести авіакомпанію "Роза вітрів", яка формально до альянсу не входить, але пов'язана з компаніями групи корпоративним контролем спільного власника. Фактично цей альянс є холдингом, підприємства якого контролюються фінансово-промисловою групою "Приват". Разом авіакомпанія "МАУ" та авіакомпанія "Української авіаційної групи" контролюють 90 % авіаринку України. Боротьба за домінуюче положення на ринку авіаційних перевезень між "МАУ" та "Українською авіаційною групою" досить часто призводить до конфліктів і гучних скандалів. Так, нещодавно Антимонопольний комітет України змусив Дніпропетровський аеропорт надати можливість авіакомпанії "МАУ" здійснювати до нього регулярні рейси. Досить довгий період місцевий аеропорт Дніпропетровська, який є підконтрольним групі "Приват", дозволяв здійснювати до нього регулярні рейси тільки авіакомпаніям, які входять до "Української авіаційної групи" або є партнерами цієї групи. Показовою була ситуація, коли після конфлікту, стосовно продажу "Австрійськими авіалініями" своєї частки корпоративних прав "МАУ" — компанії, яка не входить до групи "Приват", австрійському перевізнику з не досить переконливих підстав було відмовлено у здійсненні регулярних рейсів до аеропорту Дніпропетровська. Іншого перевізника, авіакомпанію "Wizz Air", яка досить успішно укріплює позиції на ринку авіаційних перевезень України, компанія "Укртатнаф-

та" виключила з числа своїх контрагентів, а також припинила відвантаження авіапалива на адресу вищезгаданого авіаперевізника і заправлення літаків даної компанії. Таке рішення компанія "Укртатнафта" мотивувала своїм обуренням стосовно порушення прав людини з боку працівників "Wizz Air" щодо українських пасажирів в аеропорту Luton (Лондон). Досить рідкий випадок захисту прав громадян України на міжнародній арені приватною, виключно комерційною структурою, тим більше, що 60% акцій "Укртатнафти" належить групі "Приват". На сьогодні зазначена фінансово-промислова група контролює більш ніж 60% пасажирських авіаперевезень в Україні, що здійснює постачання 90% авіаційного керосину в аеропорти країни, отримала в управління, крім аеропорту в Дніпропетровську, ще і аеропорти в Севастополі (Бельбек) та Івано-Франківську. У той же час досить суперечлива ситуація склалася щодо надання Державіаадміністрацією ліцензії на право виконувати регулярні рейси за маршрутом Київ — Тель-Авів — Київ тільки одному перевізнику — авіакомпанії "МАУ". Цю ліцензію було надано з порушенням процедури видачі, а саме — без проведення конкурсу, внаслідок чого реакція авіаційної спільноти на дії державного регулятора була досить негативною. Це стало яскравим прикладом лобіювання інтересів одного авіаперевізника з боку органу державного управління всупереч інтересам інших національних перевізників. Нагадаємо, Україна і Ізраїль збільшили максимальну кількість рейсів на спільному повітряному сполученні (з 28 до 42 на тиждень) — через п'ять днів після видачі ліцензії компанії "МАУ". Також зясування судосунків між "УАГ" та "МАУ" можна спостерігати на судовому просторі. Так, нещодавно "Міжнародні авіалінії України" оскаржили в суді право авіакомпанії "Аеросвіт", яка входить до "УАГ", виконувати польоти за маршрутом Київ — Лондон — Київ. В "МАУ" вважають, що саме їхня компанія має ексклюзивні права на здійснення рейсів до Лондону, термін на який ці права видані ще не закінчився, тому немає підстав для надання дозволу на здійснення регулярних авіаперевезень до Лондону іншим національним авіаперевізникам. Фактично мова йде про те, що завдяки цьому судовому спору вперше може бути доведено застосування антиконкурентних методів з боку державних органів, що призвело до обмеження конкуренції на ринку авіаційних перевезень України.

І все ж таки, незважаючи на засоби, які використовує кожна зі сторін з метою отримання переваг над конкурентами та збільшення своєї частки на ринку авіаційних перевезень країни, конкуренцію між цими перевізниками на внутрішніх та міжнародних рейсах жорсткою назвати важко. Незважаючи на те, що компанія "МАУ" нарешті отримала право на здійснення рейсів до Дніпропетровського аеропорту, ціни на квитки на ці рейси приблизно такі ж, як і в "Дніпроавіа". На міжнародних лініях до недавнього часу конкуренція була взагалі відсутня. Наприклад, напрям Київ — Москва був обмежений для української сторони 35 польотами на тиждень, і всі ці рейси здійснювали компанії "Української авіаційної групи". Компанія "МАУ" фактично тримала монополію на здійснення польотів до Західної Європи, в тому числі до Великобританії, а компанії "УАГ" практично ексклюзивно обслуговували Східну та Південну Європу, а також Північний Кавказ. Безумовно, ринок авіаційних перевезень України досить привабливий як для національних перевізників, так і для іноземних авіакомпаній. Обсяги перевезень, незважаючи на посткризові явища, продовжують стрімко зростати. Так, у 2010 році послугами 32 українських авіакомпаній скористалося 6 млн 106 тис. 500 осіб, що на 19% більше ніж у 2009 році. Збільшення обсягів перевезень, в першу чергу, пов'язано з розвитком міжнародних авіаперевезень. Регулярні пасажирські міжнародні перевезення здійснювали 10 українських авіакомпаній у 46 країн світу за 128 маршрутами. Кількість перевезених пасажирів на регулярних міжнародних

ліній збільшилася не тільки порівняно з 2009 роком (на 27,7%), але також перевищила докризові показники 2008 року (на 21%) та склала 3 млн 46 тис. 700 осіб. Також українські авіаперевізники збільшили обсяг міжнародних чартерних перевезень. У 2010 році чартерними рейсами національних авіакомпаній було перевезено 2 млн 97 тис. 600 пасажирів, що на 20% більше, ніж у 2009 році. На внутрішньому ринку у 2010 році кількість перевезених пасажирів досягла рівня 2009 року та склала 962 тис. 200 осіб, з яких 93,9% перевезено регулярними рейсами. Регулярні рейси між містами України здійснювали 8 авіакомпаній за 20 маршрутами у 13 міст країни. У минулому році до Києва почали виконувати регулярні рейси такі іноземні компанії, як "Air Malta", "Air Moldova", "Tajik Air", "RusLine", "Yakutiya". Загалом по Україні виконували регулярні польоти 52 іноземні авіакомпанії з 34 країн світу за 83 маршрутами. Послугами іноземних перевізників у 2010 році скористувались приблизно 3 млн 200 тис. пасажирів [9].

Незважаючи на той факт, що український ринок авіаційних перевезень має великий потенціал завдяки своїм розмірам та наявності постійно зростаючого попиту з боку пасажирів, все ж таки можна зазначити, що він залишається монополізованим та закритим. Наслідком чого є досить вилика ціна на послуги національних авіакомпаній. Порівняно з країнами Європи, де цивільна авіація є, мабуть, основним та найдешевшим видом пересування і квиток в межах Єврозони коштує від 1 до 45 євро, в Україні вартість квитка на внутрішніх лініях в одному напрямку може досягати від 150 до 500 доларів США в залежності від класу салону літака. Прикладом впливу нормальної конкуренції на вартість перельотів на ринку авіаційних перевезень України є ситуація з вартістю квитків на рейси до Ізраїлю. Після того, як влада Ізраїлю висловила своє незадоволення занадто високою ціною на рейси за маршрутом Київ — Тель-Авів, була підписана нова міждержавна угода за умовами якої кількість перевізників збільшилась з двох до чотирьох, внаслідок чого вартість авіаквитків була знижена з 600 до 350 доларів США. Одним з новачків допущених владою Ізраїлю до регулярних рейсів в Україну стала ізраїльська бюджетна авіакомпанія "Arkia", яка запропонувала вартість перельоту за маршрутом Київ — Тель-Авів — Київ на рівні 199 доларів США. У цьому випадку і українські перевізники змушені були знижувати ціни. У лютому 2011 року "АероСвіт" пропонував відвідати Ізраїль вже за 169 доларів США. Безумовно, поява на національному ринку великої кількості конкурентоздатних іноземних авіакомпаній як класичного типу так і бюджетних значно вплине на вартість перевезень та якість обслуговування, наслідком чого, дійсно, буде реальне задоволення потреб, у першу чергу, українських пасажирів.

У той же час слід сказати про те, що існують досить вагомі чинники політичного, економічного та технічного характеру, завдяки яким поки що зарано говорити про прехід українського авіаційного ринку регулярних пасажирських перевезень в режим "відкрите небо". Основною причиною затримки у зміні підходів до ринкового регулювання авіаційного ринку країни можна назвати те, що національні авіаційні компанії так і не змогли до теперішнього часу підготуватись до роботи в нових умовах. Найбільші українські авіакомпанії мають в середньому по двадцять машин, тоді як великі європейські гравці — по 300—400, авіакомпанії США до 760 літаків. При цьому літаки вітчизняних перевізників, як правило, доволі зношені. Також вітчизняні компанії страждають від надлишку персоналу та малоефективних стратегій ціноутворення. Вижити в умовах "відкритого неба" національні компанії зможуть лише тоді коли повною мірою реорганізують та впровадять інновації в просуванні послуг. Але, на жаль, вітчизняні перевізники великої активності в цьому напрямі не проявляють. Складається враження, що за час, який залишився до появи потужних конкурентів, провідні українські авіа-

компанії прикладають максимальні зусилля не на укріплення своєї конкурентоздатності, а на спроби заробити якомога більше грошей за рахунок високих цін на свої послуги. Безумовно, останнім часом певні кроки в напрямі посилення своїх позицій основні національні гравці все ж таки роблять. Так, розпочався процес оновлення парку деяких українських авіакомпаній. Наприклад, "Аеросвіт" почав з середньо-магістрального флоту. У 2007 році він уклав угоду з фірмою Boeing на поставання у 2011—2012 роках семи літаків Boeing-737-800NG. У 2013—2014 роках компанія бере у лізинг чотири Boeing Next-Generation 737-900ER. Ще один учасник "Української авіаційної групи" компанія "Дніпроавіа" поповнила свій парк 14 регіональними Embraer-145, які раніше належали італійському флагману "Alitalia", якого спіткав фінансовий крах і який розпродав свій флот. Придбані Embraer-145 мають вік від 7 до 10 років [10], що є досить важливим чинником посилення конкурентоздатності "Дніпроавіа" та, мабуть, компанії усієї "Української авіаційної групи". Також "Дніпроавіа" уклала контракт з бразильським виробником авіаційної техніки Embraer на поставку 10 літаків Embraer-190 з опціоном ще на 5 одиниць техніки. У свою чергу, "МАУ" планує поповнити свій флот двома Boeing 737—500 та одним Fokker 50, які беруться в лізинг. Крім того, компанія розглядає питання про можливе поповнення свого флоту за рахунок регіональних літаків Ан-148 і Ан-158.

Ще одним позитивним моментом на шляху зміцнення конкурентоздатності національних авіаперевізників можна назвати тенденції останнього року щодо розширення географії польотів лідерами ринку та зміни концепції розподілу національного ринку міжнародних перевезень. Всупереч раніше встановленому "комфортному" розподілу ринку міжнародних авіаційних перевезень України, маршрути українських авіаційних перевізників все більше починають перетинатися. Незважаючи на те, що кожна з конкуруючих компаній має власну стратегію розвитку, спільною рисою для всіх стратегій цих перевізників є орієнтація на транзитний потенціал країни, а також на ретельний контроль над витратами. Так, "Міжнародні авіалінії України" зробили нахил на розвиток чартерної програми і розпочали нерегулярні польоти на досить популярні напрями, такі як Таїланд, Канарські острови, Турція, Франція, ОАЕ та інші. Деякі міжнародні чартерні рейси компанія почала здійснювати з обласних центрів, таких як Луганськ, Харків, Одеса, Донецьк. Також "Міжнародні авіалінії України" наладили пряме регулярне повітряне сполучення до Женеви, Йоханесбургу, Алма-Ати, Копенгагену. Особливо цікаво зазначити, що після досягнення домовленостей між Україною та Росією про збільшення частоти польотів за маршрутом Київ — Москва з 35 до 49 рейсів на тиждень, всі 14 нових частот були надані "Міжнародним авіалініям України". В свою чергу, учасник "УАГ" компанія "АероСвіт" з початку 2010 року відкрила 23 нових регулярних маршрути, серед яких можна зазначити рейси до Копенгагену, Мінську, Єревану, Гянжу, Ташкенту, Самарканду. Незважаючи на те, що українські авіакомпанії посилюють присутність на маршрутах один одного ("МАУ" на Сході, "УАГ" на Заході), одночасно вони продовжують стратегію зміцнення своїх позицій на звичних для них напрямках. Так, з 1-го квітня 2011 року "МАУ" розпочала виконувати код-шерінгові рейси спільно з компанією "British Midland International" (bmi) з Києва до міст Великобританії. А з 1 березня 2011 року вступила у дію угода між "АероСвітом" та російським "Аерофлотом" про код-шерінгові рейси за маршрутом Київ — Москва. Підписані документи дозволять "АероСвіту" організувати перевезення пасажирів через Київ і Москву з великих адміністративних центрів України більш ніж до 20 міст Російської Федерації. Окремо можна виділити досить активну бізнес-стратегію структур, які контролюють "Українсь-

ку авіаційну групу", направлену на придбання корпоративних активів європейських авіакомпаній. Мова йде про наміри підконтрольної групі "Приват" компанії Mansvell придбати контрольний пакет акцій датської авіакомпанії "Cimber Sterling", на базі якої разом з вже раніше придбаною шведською "Skyways" — Mansvell, планує створити велику скандинавську авіаційну компанію. Поки що невідомо про плани інтеграції іноземних та українських авіаперевізників, але "Skyways" та "АероСвіт" вже уклали ряд комерційних угод. Проте на фоні позитивних тенденцій збільшення маршрутів та росту пасажироперевезень (за даними Асоціації європейських авіаліній, в 2010 році "АероСвіт" збільшив пасажиропотік на 35%, а "МАУ" — на 20%) фінансові показники діяльності національних лідерів поки що не дають підстав говорити про спроможність українських перевізників на рівних конкурувати з грандами цивільної авіації в умовах "Відкритого неба". Так, в керівництві "МАУ" заявили про збитки компанії за 2010 рік у розмірі 200 млн грн., а "АероСвіт" закінчив 2010 рік зі збитками у розмірі 442,39 млн грн. І це на фоні позитивних фінансових показників майбутніх конкурентів за аналогічний період. Так, російський "Аерофлот" закінчив 2010 рік з прибутком у розмірі 122 млн доларів США, авіакомпанія "Air France-KLM" за результатами II кварталу 2010 — 2011 фінансового року, який завершився 30 вересня поточного року, отримала прибуток 290 млн євро.

ВИСНОВКИ З ДАНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ РОЗВИДКІВ У ДАНОМУ НАУКОВОМУ НАПРЯМІ

Розглянувши специфіку та тенденції розвитку регулювання конкуренції основних найпотужніших учасників світового авіаційного ринку, а саме: США та Євросоюзу, а також беручи до уваги, що скоріш за все авіакомпанії саме цих країн у майбутньому стануть основними конкурентами національним авіаперевізникам України, можна зробити наступні висновки.

Сполучені Штати Америки та Європейський союз сповідають різні підходи щодо питань правового регулювання конкуренції своїх авіаперевізників. Основними відмінностями між системами механізмів державного регулювання конкуренції в цих країнах можна назвати підходи до питань державної підтримки та допомоги своїм авіакомпаніям. Сполучені Штати Америки на законодавчому рівні жорстко регулюють питання володіння національними авіаперевізниками. Для цього вони використовують різні механізми, зокрема заборону на володіння державою корпоративними правами американських авіакомпаній. Але одночасно в США існує досить ліберальна система доступу до отримання національними компаніями фінансової допомоги, в тому числі з боку держави. Європейський Союз, навпаки, на законодавчому рівні має значно менше обмежень щодо володіння корпоративними правами європейських авіаперевізників, але в той же час діють досить жорсткі обмеження щодо надання державної підтримки приватному бізнесу, в тому числі авіакомпаніям. У будь-якому разі, дотримуючись різних підходів щодо застосування механізмів державного регулювання в питаннях конкуренції, ці країни мають потужну економіку з досить розвиненою та ефективною системою правового регулювання у сфері конкуренції, яка, в першу чергу, направлена на захист своїх національних інтересів та інтересів своїх авіакомпаній.

Україна, яка декларує курс на інтеграцію до європейських структур, що стосується й укладання з ЄС Угоди про Спільний авіаційний простір, в питаннях регулювання та розвитку конкуренції національних авіаперевізників знаходиться в зоні певної невизначеності. На думку автора, ситуацію щодо входження України в сферу економічного європейського простору ускладнює та обставина, що, не будучи членом Євросоюзу та маючи нестабільну економіку, Україна намагається здійснювати

інтеграційні процеси шляхом приєднання до європейських структур на умовах дотримання європейського законодавства, в тому числі щодо питань конкуренції. У той же час процес гармонізації національного законодавства до вимог Євросоюзу не завжди закінчується створенням якісного нормативно-правового продукту. Адаптовані до європейських стандартів нормативно-правові акти не завжди враховують стан галузі та потреби національних компаній. Так, можна назвати позитивним моментом прийняття в Україні нового "Повітряного кодексу України" [11], в якому увага законодавця направлена на застосування в країні сучасних стандартів безпеки авіації та розвитку авіатранспортної інфраструктури. Але одночасно з цим досі відсутній документ, який запроваджує реальні механізми державного регулювання та розвитку конкуренції національних авіаперевізників і, в першу чергу, державної підтримки авіакомпаній України у разі підписання з Євросоюзом або іншою країною договору типу "відкрите небо". Вихід із ситуації вбачається в проведеному ативних досліджень за участю представників законодавчої і виконавчої влади України, представників національних авіаперевізників, фахівців та науковців у галузі авіаційного права, спеціалістів з державного управління та економіки тощо. Наслідком такої роботи повинна стати розробка та удосконалення національної нормативно-правової бази, яка буде визначати механізми державного регулювання та розвитку конкуренції національних авіаперевізників.

Література:

1. Бугайко Д.О. Аналіз тенденції та перспективи розвитку світової цивільної авіації / Бугайко Д.О. / Проблеми системного підходу в економіці Національний авіаційний університет [Електронний ресурс]: електрон. наук. фак. вид. — 2007. — № 2. — Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/e-journals/PSPE/2007-2/Bugayko_207.htm;
2. Бугайко Д.О. Лібералізація регулювання перевезень — економічно-правовий інструмент розвитку міжнародних повітряних сполучень // Бугайко Д.О., Челурна А.В. / Економіка та менеджмент; т. 3: матеріали VIII міжнар. наук.-техн. конф. "Авіа — 2007". — К.: НАУ, 2007. — С. 51.22 — 51.25.
3. Полянская Н.Е. Организация коммерческой работы на воздушном транспорте: монография. [Полянская Н.Е.] — 2-е изд., перераб. и доп. — К.: НАУ, 2006. — 396 с.
4. Щелкунов В.И. Механизм регулирования коммерческой деятельности авиаконцернов Украины: монография [Щелкунов В.И., Переверзева С.А.]. — К.: Наук. думка, 2006. — 304 с.
5. Кулаев Ю.Ф. Экономика гражданской авиации Украины: монография [Кулаев Ю.Ф.]. — К: Феникс, 2004. — 667 с.
6. Афанасьев В.Г. Коммерческая эксплуатация международных воздушных линий / В. Г. Афанасьев. — М.: Транспорт, 1987. — 281 с.
7. Руководство по регулированию международного воздушного транспорта: ICAO, Doc 9626. — Режим доступу: http://aviadocs.net/icaodocs/Docs/9626_cons_ru.pdf
8. Прохоров П. Возвращение к стокам (Интернет — сторінка Транспортный бизнес). — Режим доступу: http://tbu.com.ua/digest/vozvrashenie_k_istokam.html
9. Украинские авиаконцерны в 2010 г. перевезли более 6 млн пассажиров (Интернет-сторінка Транспортный бизнес). — Режим доступу: http://tbu.com.ua/news/ukrainskie_aviakompanii_v_2010_g_perevezli_bolee_6 mln_passajirov_.html
10. "Днеправиа" заполняет небо. (Интернет — сторінка АвиаПорт) — Режим доступу: <http://www.aviaport.ru/digest/2010/02/08/189961.html>
11. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 № 3393-VI (Интернет-сторінка Верховної Ради України). — Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=3393-17>

Стаття надійшла до редакції 02.08.2011 р.