

УДК 338.47/658.818(043.2)

**Ольховік М.В.**, асистент,  
**Іванюк О.І.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

### **ЛІБЕРАЛІЗАЦІЯ АВІАРИНКІВ: ПЕРЕВАГИ ТА НЕДОЛІКИ**

Однією з тенденцій сучасної цивільної авіації є лібералізація регулювання міжнародних авіаперевезень. Все більше держав стають сторонами угод про повний доступ до ринку й розпочинають

процес перегляду своєї політики повітряного транспорту на національному рівні з метою:

- пом'якшення державного контролю повітряного сполучення повністю або частково;

- розширення внутрішніх ринків повітряного транспорту, а також надання дозволу більшій кількості перевізників здійснювати міжнародні маршрути [1].

І наша держава в даному питанні не є виключенням. Нещодавно, 12 жовтня 2021 року, Україна та Європейський Союз (далі – ЄС) підписали Угоду про Спільний авіаційний простір під час 23-го двостороннього саміту в Києві, що стало новим поштовхом у розвитку ЦА [2].

Важливим аспектом зовнішньої політики в економічній та правовій сферах України завжди було питання лібералізації міжнародного повітряного транспорту, що реалізується переважно шляхом надання державам на основі взаємності повних комерційних «повітряних свобод», а саме визначення оптимальних правових форм та механізмів повного доступу як до міжнародного ринку повітряних перевезень в цілому, так і до ринку повітряних перевезень ЄС. Цей підхід складається з трьох типів прав: прав на маршрути, які складаються з узгодженого географічного опису маршруту або маршрутів, на яких можуть виконуватися рейси; право працювати як перевізник може бути присвоєно і літаку експлуатуватися; право перевезення (комерційні права), що є ліцензією на ведення бізнесу у своєму повітряному просторі, наданою іноземному авіаперевіснику.

Ще однією з переваг лібералізації є те, що під час формування конкурентоспроможних ринків повітряного транспорту підвищується ефективність авіаліній та збільшується зайнятість в авіації та суміжних галузях, таких як туризм. У більшості економічно розвинених країн лібералізація авіаринків призвела до збільшення пасажиропотоку в середньому на 10% і зниження середньої базової вартості проїзду на 6-23% [3].

Однак, існують держави, які проти лібералізації й аргументують це значними відмінностями в рівні розвитку та економічних можливостях авіакомпаній, що зупиняє проведення переговорів та досягнення компромісу. Окрім цього, створюється режим «руйнівної конкуренції» та домінування глобальних повітряних альянсів, що призводить до того, що під «відкритим небом» можуть залишитися 5-6 великих компаній, які в разі конкуренції знизять свою ціну, а потім повернуть ціни на попередній рівень. Подібну тенденцію

можна спостерігати на ринку Північної Америки, де п'ять компаній контролюють до 80% ринку авіакомпаній на континенті [2].

Враховуючи переваги та недоліки, наша держава вже робила спроби до боротьби зі зловживанням монопольним становищем на авіаційних ринках. Так, Державіаслужбою був розроблений Проект авіаційних правил України «Доступ на ринок послуг з наземного обслуговування в аеропортах» (Проект), який розміщено на офіційному сайті регулятора. Цей Проект було опрацьовано Антимонопольним комітетом на робочих зустрічах з представниками Державіаслужби та надано до нього низку зауважень і пропозицій [4].

Таким чином, враховуючи вищевикладене, хоча лібералізація і має низку негативних явищ таких як «руйнівна конкуренція» або «посилення конкуренції» та домінування глобальних повітряних альянсів, вона однозначно матиме позитивний вплив на добробут споживачів у вигляді зниження тарифів та деякого збільшення попиту на авіатранспорт. Угода також може принести додаткові переваги авіаційній галузі та економіці в цілому. Проте, перш ніж небо відкриється в ЄС, Україна має створити умови для своїх національних перевізників, щоб конкурувати з європейськими авіакомпаніями.

### *Література*

1. Бугайко Д.О., Похиленко К.О. Шляхи підвищення ефективності експлуатації міжнародних повітряних ліній у сучасних умовах розвитку світової цивільної авіації. URL: [http://www.nbuv.gov.ua/portal/natural/nt/2009\\_3/7.pdf](http://www.nbuv.gov.ua/portal/natural/nt/2009_3/7.pdf). (дата звернення: 20.10.2021).

2. Ткаченко Т. Саміт Україна-ЄС: які сигнали Москві відправив Брюссель з Києва? Наблюдатель: веб-сайт. URL: <http://nabludatel.od.ua/odessa/samit-ukra%D1%97na-%D1%94s-iaki-signali-moskvi-vidpraviv-brussel-z-ki%D1%94va/> (дата звернення: 13.10.2021).

3. Зубко Г. Чого чекати від «авіаційного безвізу». Центр транспортних стратегій: веб-сайт. URL: [https://cfts.org.ua/blogs/chogo\\_chekati\\_vid\\_aviatsiynogo\\_bezvizu\\_589](https://cfts.org.ua/blogs/chogo_chekati_vid_aviatsiynogo_bezvizu_589) (дата звернення: 20.04.2021).

4. Доступ на ринок послуг з наземного обслуговування в аеропортах: Проект Авіаційних правил України. Державна авіаційна служба України: веб-сайт. URL: <https://avia.gov.ua/proekt-aviatsijnih-pravil-ukrayini-dostup-na-rinok-poslug-z-nazemnogo-obslugovuvannya-v-aeroportah/> (дата звернення: 23.12.2019)