

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ФАКУЛЬТЕТ МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН
КАФЕДРА МІЖНАРОДНИХ ЕКОНОМІЧНИХ ВІДНОСИН І БІЗНЕСУ

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ
Завідувач випускової кафедри
Л. М. Побоченко
« ____ » _____ 2022 р.

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

(ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА)

ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА
ЗА СПЕЦІАЛЬНІСТЮ 292 «МІЖНАРОДНІ ЕКОНОМІЧНІ ВІДНОСИНИ»
ОСВІТНЬО-ПРОФЕСІЙНОЮ ПРОГРАМОЮ
«МІЖНАРОДНИЙ БІЗНЕС»

Тема: «Економіко-правове регулювання міжнародного авіаційного бізнесу»

Виконавець: Вакуленко Анастасія Олександрівна,
група МБ-204М

(підпис виконавця)

Керівник: к.е.н., доцент, доцент кафедри міжнародних
економічних відносин і бізнесу ФМВ НАУ
Сидоренко Катерина Вікторівна

(підпис керівника)

Нормоконтролер: к.е.н., доцент, доцент кафедри
міжнародних економічних відносин і бізнесу ФМВ НАУ
Набок Інна Іванівна

(підпис нормоконтролера)

Київ – 2022

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
Факультет міжнародних відносин
Кафедра міжнародних економічних відносин і бізнесу
спеціальність 292 «Міжнародні економічні відносини»
освітньо-професійна програма «Міжнародний бізнес»

ЗАТВЕРДЖУЮ
Завідувач випускової кафедри
_____ Л. М. Побоченко
«_____» _____ 2022 р.

ЗАВДАННЯ

на виконання кваліфікаційної роботи

Вакуленко Анастасії Олександрівни

1. Тема роботи «Економіко-правове регулювання міжнародного авіаційного бізнесу» затверджена наказом ректора від «27» вересня 2022 р. № 1624/ст.
2. Термін виконання роботи: з 29 серпня 2022 року по 30 листопада 2022 року.
3. Вихідні дані до роботи: законодавчі та підзаконні нормативно-правові акти щодо економіко-правового регулювання міжнародного авіаційного бізнесу, веб-сайти ІКАО, ІАТА, Міжнародної ради аеропортів, Міністерства економічного розвитку та торгівлі України, Світового банку, дані веб-порталів Фокус, Центру транспортних стратегій, Економічна правда, Ліга Бізнес, статистичні збірники Державної авіаційної служби України.
4. Зміст пояснювальної записки: теоретичні основи економіко-правового регулювання міжнародного бізнесу, аналіз світового досвіду економіко-правового забезпечення міжнародного авіаційного бізнесу, проблеми розвитку авіаційного бізнесу в Україні та пріоритетні напрями його регулювання.
5. Перелік обов'язкового ілюстративного матеріалу: у роботі розміщено 2 таблиці, 13 рисунків та 1 додаток.
6. Презентація основних результатів дипломної роботи в електронному вигляді. Розроблена презентація в Microsoft Office Power Point, складає 21 слайд.

7. Календарний план-графік

№ пор.	Завдання	Термін виконання	Відмітка про виконання
1.	Вивчити літературні джерела з предмету дослідження та написати заяву про затвердження теми дипломної роботи	29.08.2022	Виконано
2.	Затвердити план дослідження та отримати завдання до виконання дипломної роботи	29.08.2022	Виконано
3.	Розкрити теоретичні основи економіко-правового регулювання міжнародного авіаційного бізнесу	30.08.2022- 15.09.2022	Виконано
4.	Здійснити аналіз світового досвіду економіко-правового забезпечення міжнародного авіаційного бізнесу	16.09.2022- 1.10.2022	Виконано
5.	Визначити та обґрунтувати проблеми розвитку авіаційного бізнесу в Україні та пріоритетні напрями його регулювання	2.10.2022- 20.10.2022	Виконано
6.	Написати реферат, вступ, висновки та оформити список використаних джерел і додатки	21.10.2022- 27.10.2022	Виконано
7.	Оформити дипломну роботу	28.10.2022- 4.11.2022	Виконано
8.	Попередній захист дипломної роботи	4.11.2022	Виконано
9.	Передати дипломну роботу рецензенту для рецензування	10.11.2022	Виконано
10.	Передати дипломну роботу науковому керівникові для написання відгуку	11.11.2022	Виконано

8. Дата видачі завдання: «29» серпня 2022 р.

Керівник кваліфікаційної роботи

(підпис керівника)

Сидоренко К.В.

(П.І.Б)

Завдання прийняв до виконання

(підпис випускника)

Вакуленко А.О.

(П.І.Б)

РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка до кваліфікаційної роботи «Економіко-правове регулювання міжнародного авіаційного бізнесу»: 106 сторінка, 2 таблиці, 13 рисунків, 80 літературних джерел, 1 додаток.

Перелік ключових слів (словосполучень): АВІАЦІЙНИЙ БІЗНЕС, АВІАЦІЙНА ГАЛУЗЬ, ГЛОБАЛЬНІ ІНСТИТУТИ, ЕКОНОМІКО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ, МІЖНАРОДНІ АВІАЦІЙНІ ОРГАНІЗАЦІЇ, МІЖНАРОДНИЙ ПОВІТРЯНИЙ ТРАНСПОРТ.

Об'єкт дослідження: процеси розвитку міжнародного бізнесу.

Предмет дослідження: теоретичні і практичні аспекти економіко-правового регулювання міжнародного авіаційного бізнесу.

Мета кваліфікаційної роботи: дослідження світового досвіду економіко-правового регулювання міжнародного авіаційного бізнесу, розроблення та обґрунтування механізмів стимулювання розвитку авіаційного бізнесу в Україні у поствоєнний період.

Методи дослідження: абстрактно-логічний і аналітико-порівняльний методи; графічні та табличні методи; системний підхід; абстрагування; формалізований підхід; аналіз та синтез.

Отримані результати та їх новизна: обґрунтовано пріоритетні напрями розвитку авіаційної галузі України (збільшення та оновлення флоту ПС українських авіакомпаній, подальший розвиток ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» як хаба, розвиток внутрішніх та лоукост-перевезень); удосконалено систему заходів зі стимулювання розвитку міжнародного авіаційного бізнесу в Україні у поствоєнний період.

Рекомендації щодо використання результатів: матеріали кваліфікаційної роботи можуть бути використані для удосконалення механізмів та інструментів економіко-правового регулювання авіаційної галузі України в післявоєнний період.

ЗМІСТ

ВСТУП	6
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ЕКОНОМІКО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ МІЖНАРОДНОГО АВІАЦІЙНОГО БІЗНЕСУ	10
1.1. Сутність та важливість авіаційної галузі у світі	10
1.2. Специфіка та детермінанти розвитку міжнародного авіаційного бізнесу	17
1.3. Нормативно-правове забезпечення в сфері міжнародного повітряного транспорту	27
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ СВІТОВОГО ДОСВІДУ ЕКОНОМІКО-ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МІЖНАРОДНОГО АВІАЦІЙНОГО БІЗНЕСУ	37
2.1. Економіко-правове регулювання міжнародного авіаційного бізнесу на національному рівні	37
2.2. Особливості інституціонального забезпечення міжнародного авіаційного бізнесу на міждержавному рівні	48
2.3. Глобальне регулювання міжнародного авіаційного бізнесу	64
РОЗДІЛ 3. ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОГО БІЗНЕСУ В УКРАЇНІ ТА ПРІОРИТЕТНІ НАПРЯМИ ЙОГО РЕГУЛЮВАННЯ	77
3.1. Ретроспектива та сучасний стан підприємницької діяльності у сфері авіації в Україні	77
3.2. Економіко-правові засади стимулювання розвитку авіаційного бізнесу в Україні у поствоєнний період	86
Висновки до розділу 3	93
ВИСНОВКИ	94
СПИСОК БІБЛІОГРАФІЧНИХ ПОСИЛАНЬ ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	96
ДОДАТКИ	106

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. В сучасних умовах авіація, що поєднує високотехнологічне виробництво та транспортний сектор, опиняється на вістрі глобальних тенденцій, що формують основи «нової економіки»: підвищення значущості наукомістких виробництв та переважаючого зростання сфери послуг. Будучи однією з технологічних основ процесу глобалізації, базою ділових, торгових та науково-технічних зв'язків між країнами, основою національної конкурентоспроможності, повітряний транспорт, а разом з ним й авіаційна промисловість загалом безпосередньо пов'язані з рівнем розвитку міжнародних економічних відносин і залежать від кон'юнктури світових ринків. Цим пояснюється циклічний характер розвитку галузі, підйоми та спади якої, під впливом очікувань індивідів та компаній, а також зовнішніх шоків попиту, йдуть за фазами економічних циклів.

Динамічний розвиток цивільної авіації та все більш інтенсивна експлуатація глобальної мережі міжнародних повітряних ліній багаторазово підвищило економічне значення міжнародних повітряних сполучень, зросли форми співробітництва держав, однією з яких є спільні зусилля, спрямовані на безпеку цивільної авіації. Завдання зміцнення загального миру та безпеки передбачає розширення і поглиблення міжнародного співробітництва у різних сферах міжнародних відносин.

Увага держав та міжнародних організацій до міжнародного повітряного транспорту помітно посилилася через різке падіння рівня безпеки польотів. Переважна більшість авіаційних пригод і серйозних інцидентів сталися через недоліки в організації та виконанні польотів, мають місце факти невиконання сертифікаційних вимог, що висуваються до експлуатантів повітряного транспорту, порушення екіпажами встановлених правил польотів, завантаження повітряних суден, допущення перевищення їх злітної маси тощо. Серйозну загрозу для безпечного виконання польотів становить

недостатня надійність авіаційної техніки, наявність конструктивно-виробничих недоліків, старіння авіаційного парку. Крім того, останні десятиліття світового розвитку характеризуються появою та загостренням низки проблем, що відображають зростаючу взаємопов'язаність світу та міжнародного співробітництва, у тому числі в галузі міжнародної авіації.

В таких умовах особливо важливим постає питання ефективного економіко-правового регулювання міжнародного авіаційного бізнесу. Питанням розвитку та особливостей економіко-правового регулювання авіаційної галузі займалися такі науковці: Ареф'єва О.В., Брусакова О.В., Ван Дам Р., Вітренко-Хрустальова Т.М., Горобінська І.В., Григоров О.М., Грінченко Ю.Л., Дорофєєва Х.М., Капаруліна І.М., Коваленко О.В., Ковінько О.М., Корнілова Н.В., Кривов'язюк І.В., Кривоконь О.Г., Кримська Л.О., Медведєв Г.А., Мінакова С.М., Набок І.І., Навроцька Т.А., Нашинець-Наумова А.Ю., Остапюк Б.Я., Пічкурова З.В., Помпль В., Побоченко Л.М., Попович О.В., Прокоп'єва А.А., Ричка М.А., Сапельникова Г.А., Сидоренко К.В., Скороход С.Ю., Степанов О.П., Тамаргазін О.А., Чорна Т.М. та ін. Не применшуючи досягнень зазначених науковців, потрібно зазначити, що недостатньо опрацьованою залишається проблема визначення особливостей міжнародного регулювання авіаційного бізнесу, а також визначення перспектив регулювання авіаційного бізнесу в Україні для його повоєнного розвитку.

Метою кваліфікаційної роботи є дослідження світового досвіду економіко-правового регулювання міжнародного авіаційного бізнесу, розроблення та обґрунтування механізмів стимулювання розвитку авіаційного бізнесу в Україні у поствоєнний період.

Для досягнення поставленої мети необхідно вирішити низку **завдань**:

- вивчити сутність та важливість авіаційної галузі у світі;
- розглянути специфіку та детермінанти розвитку міжнародного авіаційного бізнесу;

- проаналізувати нормативно-правове забезпечення у сфері міжнародного повітряного транспорту;
- проаналізувати економіко-правове регулювання міжнародного авіаційного бізнесу на національному рівні;
- дослідити особливості інституціонального забезпечення міжнародного авіаційного бізнесу на міждержавному рівні;
- оцінити глобальне регулювання міжнародного авіаційного бізнесу;
- охарактеризувати ретроспективу та сучасний стан підприємницької діяльності у сфері авіації в Україні;
- обґрунтувати економіко-правові засади стимулювання розвитку авіаційного бізнесу в Україні у поствоєнний період.

Об’єктом дослідження є процеси розвитку міжнародного бізнесу.

Предметом дослідження є теоретичні і практичні аспекти економіко-правового регулювання міжнародного авіаційного бізнесу.

Методологія дослідження. Методологічною базою дослідження стали наступні методи: абстрактно-логічний і аналітико-порівняльний методи для виявлення сутності регулювання міжнародного авіаційного бізнесу, вивчення його функцій, окреслення його важливості, а також для дослідження особливостей глобальної авіаційної галузі; графічні та табличні методи для різностороннього і наочного представлення інформації; статистичний підхід для аналізу показників світового і українського ринків авіаційної галузі; системний підхід для комплексного дослідження всіх складових проблеми розвитку авіаційної галузі у світі та Україні; абстрагування для відсіювання неважливої інформації; формалізований підхід для незалежного розгляду проблематики з усіх сторін, зокрема ретельного аналізу сучасного стану та тенденцій розвитку авіаційної галузі в Україні та світі в умовах глобальної пандемії; індукція та дедукція для пошуку нових ідей у напрямку формулювання стратегічних напрямів підвищення ефективності реалізації потенціалу розвитку регулювання авіаційного бізнесу в Україні та виявлення перспектив відновлення та подальшого розвитку авіаційного ринку після

війни в Україні; аналіз та синтез для формування висновків та рекомендацій.

Теоретичну основу роботи склали економічні дослідження вітчизняних та зарубіжних учених. При написанні роботи використовувались законодавчі та підзаконні нормативно-правові акти щодо регулювання авіаційного бізнесу в Україні та світі, матеріали даних групи Світового Банку, Міжнародної організації цивільної авіації, Міжнародної асоціації повітряного транспорту, Державної авіаційної служби України, та ін. Крім того, було використано дані веб-порталів «Фокус», «Ліга Бізнес».

Апробація результатів дослідження. Основні теоретичні положення й висновки кваліфікаційної роботи відображені в публікаціях автора і доповідались на міжнародних науково-практичних конференціях: XIII Міжнародній науково-практичній конференції «Національні економічні стратегії розвитку в глобальному середовищі» (м. Київ, 2022 р.), XXVI Міжнародній науково-практичній конференції «Problems of science and practice, tasks and ways to solve them» (м. Гельсінкі, 2022 р.), круглому столі «Європейські стандарти освітніх програм: молодь і наука» (м. Київ, 2022 р.).

Структура кваліфікаційної роботи. Робота складається із вступу, трьох розділів та списку використаних джерел. У роботі розміщено 2 таблиці, 13 рисунків, 1 додаток. Список бібліографічних посилань використаних джерел включає 80 найменувань на десяти сторінках. Основний текст роботи викладено на 91 сторінці.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ЕКОНОМІКО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ МІЖНАРОДНОГО АВІАЦІЙНОГО БІЗНЕСУ

1.1. Сутність та важливість авіаційної галузі у світі

Термін «авіація» найчастіше використовується для опису механічного повітряного транспорту, який реалізується у вигляді літака. Двома основними типами літальних апаратів є літаки та гелікоптери, але більшість сучасних визначень слова «авіація» виходять за рамки цього й включають використання безпілотних літальних апаратів, таких як дрони. З огляду на це, авіаційну промисловість можна описати як всю галузь, яка оточує цю діяльність.

Особливості функціонування та розвитку авіаційної галузі, її визначальні фактори, місце у світовій економічній системі досліджували науковці: О. В. Ареф'єва, О. В. Брусакова, О. М. Вовк, О. М. Григоров, Ю. Л. Грінченко, Х. М. Дорофєєва, О. В. Коваленко, О. М. Ковінько, Н. В. Корнілова, І. В. Кривов'язюк, О. Г. Кривоконь, І. І. Набок, К. В. Сидоренко, О. П. Степанов, Л. М. Поблоченко, О. В. Полоус та ін.

Насьогодні ключовими учасниками авіаційної галузі є авіакомпанії, аеропорти та авіаційні підприємства (авіабудівні, авіаремонтні заводи тощо).

Авіакомпанія – це підприємство, яке пропонує послуги з повітряного транспортування людей або вантажів, причому галузь авіаперевезень є збірним терміном, який використовується для опису цих компаній [21, с. 32].

Крім авіакомпаній, авіаційна галузь також включає виробників літаків, дослідників, фахівців з авіаційної безпеки, підприємства, пов'язані з військовою авіацією, і все частіше компанії, які проектують, виробляють та/або використовують безпілотники.

Важко переоцінити значення сучасної авіаційної промисловості, але однією з головних причин такої важливості є глобалізований характер галузі,

яка допомагає об'єднувати різні континенти, країни та культури. Як наслідок, глобальна авіація стала ключовою для ефективних подорожей у віддалені місця, збагачуючи багато життів насиченими подорожами [37].

Авіаційна галузь також зробила ключовий внесок у глобальне економічне процвітання, не тільки в результаті того, що індустрія туризму стимулює місцеву економіку, але також і тому, що стала одним з драйверів розвитку світової торгівлі.

Тим часом авіаційна галузь також безпосередньо забезпечує мільйони робочих місць для людей у всьому світі, прикладами яких є все: від пілотів і кабінного екіпажу до диспетчерів повітряного руху та аерокосмічних інженерів. Крім того, авіаційна промисловість допомогла створити багато робочих місць у ширшій індустрії подорожей і туризму.

В авіаційному секторі існує дві основні категорії польотів: цивільні та військові. Простіше кажучи, цивільна авіація стосується всієї авіації, яка не пов'язана з військовою. Вкрай важливо, що це стосується як приватних, так і комерційних авіаперельотів, незалежно від того, чи завантажені рейси пасажирами, вантажами, чи поєднанням того й іншого.

Навпаки, військова авіація стосується використання літаків для військових цілей. Як правило, цей вид повітряного транспорту призначений для ведення повітряних боїв або проведення операцій спостереження. Більшість військової авіації пов'язана з військово-повітряними силами, однак існують також поняття армійської авіації, авіації флоту та авіації берегової охорони.

Хоча категорії цивільної авіації та військової авіації багато в чому відрізняються одна від одної, існує також певний ступінь перетину. Наприклад, деякі аеропорти в усьому світі сприяють як цивільній, так і військовій авіації, тоді як певні підприємства в авіаційній галузі обслуговують клієнтів як цивільної, так і військової авіації.

Авіакомпанії розділяють на наступні три типи [43, с. 80]:

1. Міжнародні. Як випливає з назви, ці авіакомпанії працюють на міжнародній основі, пропонуючи рейси до багатьох закордонних напрямків, крім своїх внутрішніх рейсів. Також відомі як «великі авіакомпанії», вони включають найбільші імена галузі, такі як American Airlines, Delta Air Lines, і, як правило, працюють зі значним парком великих літаків. У багатьох випадках вони отримують мільярди річних доходів і часто наймають десятки тисяч співробітників.

2. Національні. Незважаючи на те, що національні авіакомпанії менші за своїх міжнародних аналогів, вони все ж можуть пропонувати деякі закордонні послуги. Однак вони в основному пов'язані з однією країною, часто з усіма їхніми основними вузлами, і зазвичай більше зосереджуються на забезпеченні внутрішніх авіаперевезень. Зазвичай вони використовують середні і великі повітряні судна (ПС), приносять сотні мільйонів щорічного доходу, водночас залучаючи тисячі людей.

3. Регіональні. Регіональні авіакомпанії менші за міжнародні та національні, зазвичай зосереджені на тих областях, які не отримують значного (або взагалі не отримують) обслуговування від цих авіакомпаній. Їхній річний дохід зазвичай становить менше 100 мільйонів дол. США; вони, як правило, мають менший флот і використовують літаки з менш ніж 100 пасажирськими місцями. У деяких випадках регіональні авіакомпанії співпрацюють з більшими авіакомпаніями, допомагаючи перевозити клієнтів до основних вузлів для стикувальних рейсів.

Авіаційний ринок надзвичайно різноманітний і кожна авіакомпанія має свої підходи. Зважаючи на це, більшість авіакомпаній дотримуються однієї з чотирьох основних бізнес-моделей (рис. 1.1) [51]:

1. Повне обслуговування. Перевізники, що надають повний спектр послуг, часто є або колишніми державними авіакомпаніями, які згодом були приватизовані, або авіакомпаніями, які все ще перебувають у державній власності. Однак це не завжди так у всіх частинах світу. Натомість,

визначальним є надання повного спектру послуг, які включені у вартість квитка.

Це означає, що пасажери мають додаткову можливість провезення багажу, отримують харчування під час польоту без додаткової плати. Більшість перевізників, що надають повний спектр послуг, мають схему лояльності клієнтів, яка винагороджує тих, хто часто літає, а також можуть бути запропоновані послуги лаунжу в аеропортах. Приклади таких моделей включають American Airlines, Emirates Airline та British Airways.

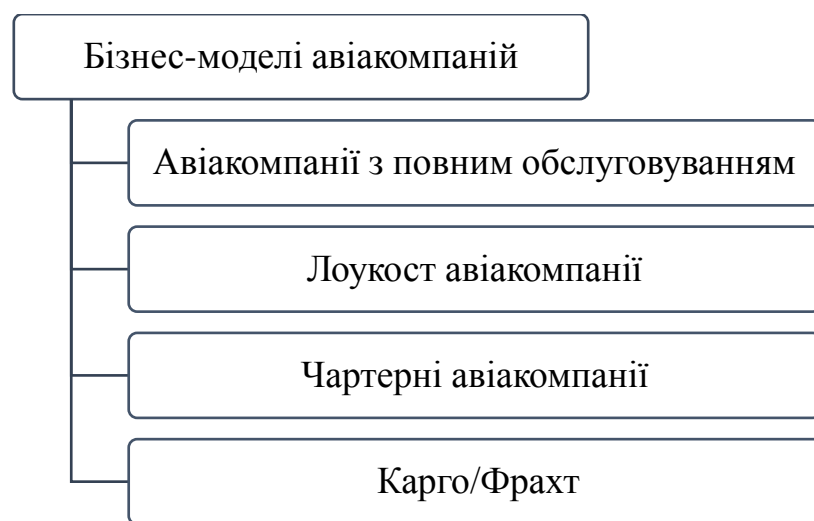


Рис. 1.1. Ключові бізнес-моделі авіакомпаній

Примітка. Складено автором.

2. Низька вартість (лоукост). Як випливає з назви, модель лоукост базується на ідеї зниження операційних витрат і продажу авіаквитків на основі привабливості нижчої ціни. Однак, щоб забезпечити такі нижчі ціни, багато додаткових послуг, які входять у вартість авіаквитка з повним набором послуг, або не пропонуються, або продаються як додаткові послуги.

Харчування під час польоту не входить у вартість квитка, а їжа та напої продаються окремо під час польоту, часто вище стандартної ринкової вартості. Пасажири також зазвичай платять додатково за багаж і можуть не бронювати конкретне місце в літаку, вибираючи місця під час посадки. Приклади включають Ryanair і Southwest Airlines.

3. Чартер. Чартерна бізнес-модель, як правило, дуже сильно орієнтована на сезонних туристів. Замість того, щоб продавати індивідуальні авіаквитки пасажиром, чартерні авіакомпанії, як правило, вступають у робочі відносини з відповідними туристичними агентствами, компаніями з управління подорожами та туроператорами, які потім беруть на себе завдання заповнювати літаки.

Це означає, що чартерна авіакомпанія обслуговуватиме напрямки зі значним попитом, а турагенти намагатимуться забронювати якомога більше людей на ці рейси. Одним із найпомітніших прикладів чартерних авіакомпаній є TUI Airways. З точки зору послуг, вони іноді пропонують золоту середину між повним набором послуг і недорогими моделями.

4. Карго/Фрахт. Нарешті, авіакомпанії, що здійснюють перевезення вантажів, переважно або виключно займаються транспортуванням товарів повітряним транспортом. Ці рейси часто плануються на ніч. Деякі компанії зосереджені виключно на транспортуванні з одного аеропорту в інший, тоді як інші також беруть активну участь у подальшому переміщенні товарів сушею.

До найбільших авіаперевізників, які зосереджені виключно на вантажоперевезеннях, належать UPS Airlines, FedEx Express і DHL Aviation. Однак, деякі з найбільших вантажних авіакомпаній у світі є дочірніми компаніями авіакомпаній, які також пропонують пасажирські послуги, як от Emirates SkyCargo, Delta Air Freight і China Cargo Airlines [36, с. 295].

Керівні посади в авіаційній галузі, як правило, мають високі вимоги до доступу, і, як наслідок, потенційному працівнику може знадобитися час, щоб отримати ступінь бакалавра або магістра з управління авіацією, щоб мати право працювати на керівних посадах. Кадрові агентства є одними з найкращих каналів для пошуку роботи в авіаційному онлайн-менеджменті. Це пояснюється тим, що вони, як правило, мають чудові контакти в авіаційній галузі, що дає їм доступ до вакансій, які не рекламуються на інших платформах. Ці стосунки також означають, що вони розуміють, чого насправді

шукають роботодавці. В табл. 1.1 наведені основні фактори, які впливають на обсяги авіаперевезень компаній, які діють у сфері міжнародного авіабізнесу.

Таблиця 1.1

Фактори, які впливають на обсяги авіаперевезень міжнародних авіакомпаній

Фактори	Стимулюючі зростання	Стримуючі зростання
Залежать від загально-економічних умов у країні	<ul style="list-style-type: none"> – зростання виробництва, ВВП; – розвиток зовнішньоторговельних відносин; – зростання особистого доходу; – зростання населення; – пом’якшення валютних обмежень; – лібералізація ринку. 	<ul style="list-style-type: none"> – спад виробництва, ВВП; – падіння обсягів експорту/імпорту; – девальвація національної валюти; – зростання вартості подорожей; – високі митні платежі на ввезення нових ПС.
Залежать від діяльності авіакомпанії	<ul style="list-style-type: none"> – модернізація парку повітряних суден; зростання паливної ефективності повітряних – суден; – зниження собівартості; – поліпшення в технології; – розвиненість маршрутної мережі; – висока частота польотів на основних напрямках; – розвинена мережа представництв/торгових агентів. 	<ul style="list-style-type: none"> – зростання експлуатаційних витрат; – низька економічна ефективність наявного парку повітряних суден; – складності в оновленні парку повітряних суден; – складності в залученні капіталу, висока ставка банківського відсотка, великі лізингові платежі; – нерозвиненість мережі авіаліній.
Залежать від діяльності аеропортів	<ul style="list-style-type: none"> – наявність мережі аеропортів у країні, регіоні; – державна підтримка аеропортового бізнесу; розвиток неавіаційних послуг в аеропортах (готелі, ресторани, магазини тощо); – гарне транспортне сполучення між аеропортом і прилеглими містами; – велика кількість обслуговуваних аеропортом авіакомпаній; – можливість приймати й обслуговувати повітряні судна різних типів. 	<ul style="list-style-type: none"> – відсутність, недостатня кількість аеропортів у країні, регіоні; – нерозвиненість інфраструктури аеропортів (кількість злітно-посадкових смуг та їх характеристики, застаріла техніка, відсутність нових сучасних терміналів тощо); – неможливість приймати та обслуговувати далекомагістральні літаки нового покоління; – наявність авіакомпаній-монополіста; – перевантаженість аеропортів; – нерозвиненість неавіаційних послуг.

Джерело: Терещенко Е. Ю. Управління ризиками на підприємствах авіаційного бізнесу / Е.

Ю. Терещенко, О. Б. Школенко // Економіка та управління підприємствами. – 2020. – № 55-

2. – С. 25-30.

Як бачимо, на міжнародну авіаційну галузь діють багато чинників, які впливають різноманітним чином, можуть провокувати як зростання попиту на авіаперевезення, так і його спад.

На рис. 1.2 наведені ключові компоненти авіаційної галузі.

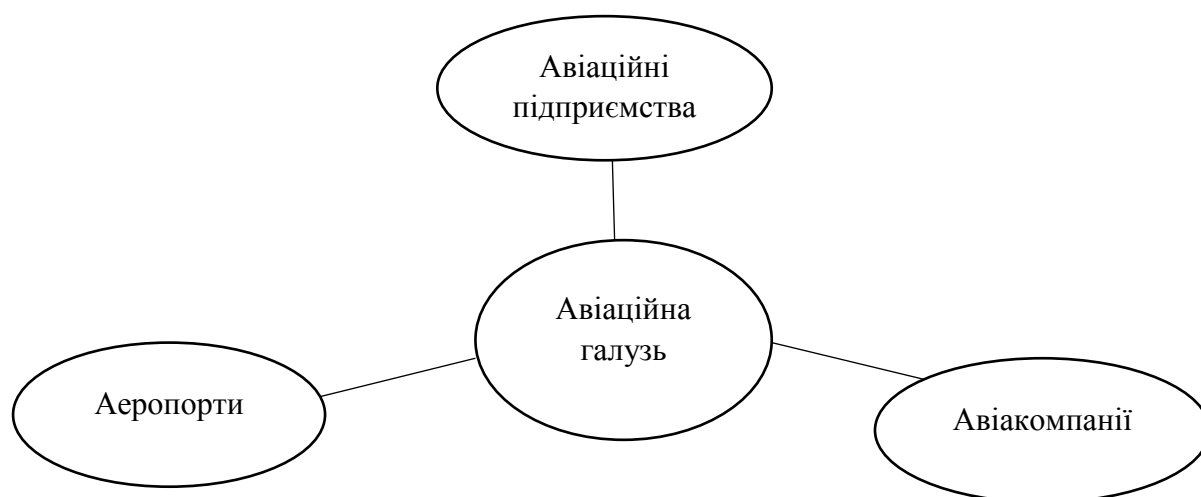


Рис. 1.2. Основні складники авіаційної галузі

Джерело: Григоров О.М. Міжнародні та національні стандарти аеропортової діяльності. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://journals.iir.kiev.ua/index.php/apmv/article/viewFile/1025/978>.

За родом діяльності авіаційні підприємства поділяються на:

- авіабудівні підприємства (основна сфера діяльності – розробка, виробництво і випробування повітряних суден);
- двигунобудівні підприємства (основна сфера діяльності – розробка, виробництво і випробування двигунів для повітряних суден);
- авіаремонтні підприємства (основна сфера діяльності – ремонт повітряних суден).

Структура авіабудування промислових країн представлена виробництвом різних типів літаків і вертольотів, двигунів.

На сьогоднішній день важливість авіаційної галузі важко переоцінити, адже вона створює нові робочі місця, як правило для висококваліфікованих

фахівців, є одним з драйверів міжнародної торгівлі, мобільності населення, розвитку туризму, є однією з найінноваційніших сфер економіки тощо [54].

Таким чином, розвиток авіаційної галузі є одним із суттєвих показників економічного та технологічного розвитку держави. Авіатранспортна галузь – одна з пріоритетних галузей економіки, яка дає змогу ефективно розвивати зовнішньоекономічну діяльність, забезпечувати задоволення потреб населення і захист економічних інтересів на міжнародному ринку.

1.2. Специфіка та детермінанти розвитку міжнародного авіаційного бізнесу

На сьогодні авіатранспорт є одним із найбільш значущих секторів світової економіки. Ринок послуг цивільної авіації надзвичайно динамічно розвивається і чутливий до впливу загальносвітової економічної кон'юнктури. Внесок ринку послуг цивільної авіації у локальну, регіональну та світову економіку складається з прямого та мультиплікативного ефекту пов'язаних з ним галузей.

Для регулювання міжнародних авіаційних процесів була створена Міжнародна асоціація цивільної авіації (ІСАО, англ. International Civil Aviation Organization) – спеціалізована установа Організації Об'єднаних Націй, яка була створена урядами у 1944 році для підтримки їхньої дипломатичної діяльності у питаннях міжнародних повітряних перевезень [73]. З того часу за допомогою ІСАО країни прийняли понад 12 000 стандартів і практик, що сприяють узгодженню їхніх національних правил у сфері безпеки польотів, авіаційної безпеки, ефективності, пропускної спроможності та захисту навколишнього середовища, що дозволяє підтримувати глобальну мережу повітряних перевезень. Форуми ІСАО також надають можливість галузевим групам, неурядовим організаціям та іншим офіційно визнаним зацікавленим сторонам у сфері повітряного транспорту доводити до відома відповідальних державних осіб свої рекомендації та інтереси [73].

За оцінками Міжнародної організації цивільної авіації вклад сектору, що включає інфраструктуру та конструкторську галузь, наразі становить понад 3 трлн. дол. США, що еквівалентно 7% світового ВВП.

За даними Всесвітньої туристичної організації (UNWTO) понад 50% подорожей по всьому світу припадає на частку авіатранспорту (800 млн. туристів) [58]. Структура загальносвітових транспортних перевезень пасажирів представлена на рис. 1.3 [58].

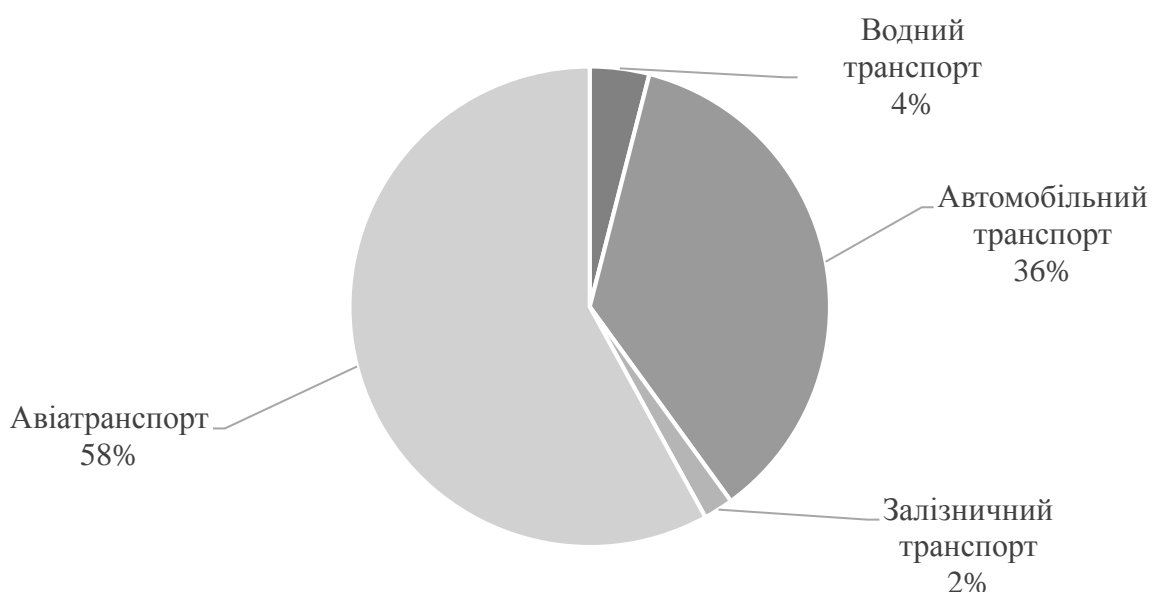


Рис. 1.3. Структура загальносвітових перевезень пасажирів різними видами транспорту, 2019 р.

Примітка. Розраховано автором за даними [58].

В даний час в умовах галузевої та світової економічної стагнації, зниження попиту на авіаперевезення, авіакомпанії змушені функціонувати в режимі максимального зниження витрат, вибудовувати свої стратегії з урахуванням націленості на збереження та зміцнення лояльності пасажирів. Загальна ситуація на авіаринку ускладнюється стрибками цін на нафту, які зараз перебувають на максимумі. Можливо, на існуючу ситуацію вплине розвиток науково-технічного прогресу, зокрема нові розробки у сфері альтернативних видів пального на основі водню або сонячної енергії. Якщо ці

розробки будуть успішно завершені, авіакомпанії для збереження та підвищення конкурентоспроможності на світовому авіаринку будуть змушені оновлювати парк літаків.

Витрати на оновлення повітряного парку значні, у свою чергу кооперація в межах альянсів чи форм консолідації (злиття) дозволять компаніям шляхом розміщення великих замовлень знизити витрати на закупівлю [37, с. 156].

В сучасний період у діяльності компаній, що працюють у сфері авіаперевезень, з'являються нові підходи, засновані на швидкому розвитку сфери інформаційних технологій, а також вплив різних маркетингових факторів. Вплив різних факторів визначає загальну характеристику та основні тенденції розвитку світового ринку авіапослуг, особливості галузі загалом. Крім того, виявляють найбільш значущі фактори конкурентоспроможності авіакомпаній, тим самим дають можливість для аналізу впливу макросередовища на функціонування авіакомпаній, у тому числі при кризових ситуаціях, лібералізації авіаринку та тенденції зміни структури власників авіакомпаній, можливості злиття та поглинання на ринку, які ведуть до зміни показників ефективності діяльності компаній на світовому ринку авіапослуг, створюють можливість для підвищення їх конкурентоспроможності в цілому.

Конкурентні переваги компанії визначаються ефективністю управління, прибутковістю, ліквідністю, ринковою стійкістю, якістю послуг, економічністю (низькими витратами), іміджем (бренд компанії) та низкою інших параметрів. Конкурентоспроможність авіатранспортного підприємства відображає його здатність повніше відповідати вимогам споживчого попиту порівняно з аналогічними послугами інших компаній. Для авіакомпаній, що надають послуги з авіаперевезення пасажирів, конкурентоспроможність визначається, в першу чергу: ціною, асортиментом та якістю послуг, обсягом продажу місць на свої рейси, системою збуту авіаквитків, ефективністю реклами, іміджем авіакомпанії тощо [33, с. 28].

Всі фактори, що впливають на конкурентоспроможність авіакомпанії, можна умовно розділити на зовнішні (фактори макросередовища), до яких, зокрема, належать ринкова кон'юнктура, кризові явища, як загалом у світовій економіці, так і безпосередньо на ринку авіапослуг, злиття та поглинання, входження до альянсу, можливість отримання держпідтримки, у тому числі пільг та субсидій, а також доступ до інвестицій, залучення яких найчастіше залежить від форми власності підприємства; та внутрішні (чинники мікросередовища) – здійснення діяльності на базі сучасних методів менеджменту, в тому числі впровадження ефективних програм з управління витратами авіакомпанії, доходами, персоналом, його мотивацією, і, як наслідок, покращення якості послуг, що надаються авіакомпанією, розширення маршрутів, освоєння нових географічних ринків, активне впровадження нових інформаційних технологій, а також використання різних методів та підходів під час побудови маркетингових комунікацій з усіма контрагентами, з якими працює компанія [22].

Головною відмінністю сучасної авіаіндустрії є високий рівень конкурентної боротьби. Цим пояснюється те, що у сфері авіаперевезень найнижча норма прибутку. Навіть протягом успішних для авіакомпаній років до пандемії COVID-19 вона становила менше ніж 2% [49]. Це з тим, що авіаперевізники існують у монополістичному середовищі: монополія на аеронавігаційне обслуговування, монополія аеропортів, паливозаправних компаній, сервісних компаній, постачальників авіаційної техніки, монополія страховиків.

Авіаційна промисловість пов'язана безпосередньо з розвитком світового ринку повітряного транспорту. Попит на її продукцію (цивільний сектор) можна назвати похідним від попиту на авіаперевезення. Економічне зростання, що стимулюється технологічним прогресом, зростанням продуктивності, розвитком світової торгівлі та інших форм міжнародних економічних відносин, визначає обсяг та динаміку міжнародного ринку авіаперевезень, від якого безпосередньо залежать прибутки авіакомпаній.

Саме ці компанії є основними клієнтами авіавиробників та визначають обсяг замовлень та, відповідно, виробництва авіаційної техніки. Таким чином, фактори, що стимулюють або стримують зростання авіаперевезень, мають безпосереднє значення при аналізі авіаційної промисловості та прогнозі попиту на її продукцію в майбутньому. Серед них слід зазначити низку загальних факторів, актуальних для світової економіки: міжнародна торгівля (суттєво впливає як на пасажирські, так і на вантажні перевезення), економічне зростання в країнах, що розвиваються (за прогнозами, переважне зростання авіаперевезень відбуватиметься саме за рахунок них), розвиток туризму тощо.

Існує низка специфічних детермінантів, які формують потенціал для розвитку авіаційної галузі та особливості її формування. Розглянемо основні з них (рис. 1.4):



Рис. 1.4. Ключові детермінанти розвитку міжнародного авіаційного бізнесу
Примітка. Складено автором.

Політична стабільність. Чим більш стабільне політичне середовище – тим кращі очікування на розвиток авіаційного бізнесу з боку учасників ринку.

Економічне зростання. Чим швидше зростає економіка країни – тим більш платоспроможним є населення. Таким чином, зростання платоспроможності стимулює авіаційних ринок до розвитку.

Міжнародна торгівля сприяє розвитку міжнародного авіаційного бізнесу, оскільки багато товарів експортується з використанням повітряного транспорту. Відповідно, розвиток міжнародної торгівлі сприяє розвитку міжнародного авіаційного бізнесу.

Науково-технічний прогрес сприяє покращенню технологічної складової авіаційного бізнесу, оскільки завдяки цьому аспекту зростає кількість технологій, які спрощують авіаційні перевезення.

Розвиток туризму є одним з драйверів зростання авіаційного бізнесу, оскільки дозволяє залучити велику кількість туристів, які часто масово відвідують країни з ціллю туризму.

Вартість пального. Зростання цін на енергоресурси змушує авіаперевізників оновлювати свій авіапарк за рахунок сучасних економічніших літаків, а виробників постійно вдосконалювати запропоновані моделі, домагаючись все більшої паливної ефективності. На сьогодні ціна на нафту залишається вищою, ніж можна було б очікувати через військову агресію Росії проти України, паливний дефіцит, проблеми країн Євросони та інші економічні труднощі. Економічність у використанні пального в таких умовах стає однією з ключових конкурентних переваг пропонованих ринку літальних апаратів.

Екологічні стандарти. Значимість даного чинника зросла в 1990-х і продовжує відчутно реформувати ринок. Так, посилення обмежень по шуму наприкінці 1990-х змусило компанії суттєво змінити свій авіапарк і призвело тим самим до значного зростання їх витрат. У той же час, через невідповідність вимогам щодо рівня шуму з 1 квітня 2002 року Євросоюз наклав заборону на польоти ПС радянської доби над своєю територією, що не могло не позначитися також на конкурентоспроможності російських авіавиробників і перевізників.

Роль держави. Історично виробництво літальних апаратів нерозривно пов'язане із військовою галуззю. Сьогодні стратегічне значення авіабудування

ґрунтується не лише на підтримці бойової, а й, більшою мірою, економічної могутності країни, що змушує уряди активно підтримувати авіавиробників.

Процеси глобалізації та регіоналізації. Поточні світові тенденції визначають очікування пасажирів щодо їх майбутніх поїздок та, відповідно, обсяг перевезень у майбутньому. Компанією «Airbus» проведено опитування понад 10 000 осіб у всьому світі, які можуть стати пасажирами у 2050 році. 69% опитаних вважають, що до цього часу вони літатимуть більше. Серед основних причин називаються: 1) економічне зростання; 2) бажання побачити світ; 3) необхідність відвідувати друзів та родичів у різних частинах земної кулі; 4) переїзди між будинком та робочим місцем [36].

Науково-технічний прогрес. Перелічені зовнішні чинники, історичні передумови розвитку, і навіть специфіка виробленої продукції формують низку внутрішніх особливостей галузі, здійснюють значний вплив на конкурентоспроможність виробників, структуру і характер конкуренції світового ринку авіабудування. Згідно з класифікацією ОЕСР, авіаційна промисловість належить до галузей промисловості з найвищим рівнем наукомісткості, що є базою конкурентоспроможності розвинених країн. Продукція галузі відрізняється високою капіталомісткістю, технологічністю та тривалістю життєвого циклу. Вартість продукції, виробленої за одну годину фахівцями галузі, оцінюється на світовому ринку 250-300 дол. США, водночас аналогічний показник в автомобільній промисловості знижується до 10-14 дол. США, а при виробництві технічно складних товарів широкого вжитку не перевищує 3-5 дол. США [67].

Очільна роль технологій означає постійну потребу у високоспеціалізованих кадрах, суттєві тимчасові та грошові витрати на НДДКР, а також необхідність управління об'єктами інтелектуальної власності та патентного блокування розробок конкурентів. Переваги в конкурентній боротьбі завойовуються насамперед за рахунок технологічного випередження, найшвидшого оновлення та впровадження інновацій, постійного

вдосконалення продукції та зниження експлуатаційних витрат запропонованих моделей.

Дорога та високотехнологічна продукція авіабудування має досить тривалий термін експлуатації – 20-30 років. За розрахунками, сумарні витрати на експлуатацію протягом такого періоду перевищують первісну вартість закупівлі. Таким чином, підтримка льотної придатності повітряних суден та післяпродажне обслуговування в експлуатації стає складовою стратегій розвитку авіабудівної галузі. Лідери галузі «Airbus», «Boeing», «Embraer» та «Bombardier» направляють від 30 до 50% оборотних коштів на вирішення завдань післяпродажного обслуговування [34]. Особливості життєвого циклу продукції мають й інший наслідок: закупівля нової техніки відбувається в міру старіння авіапарку, що має місце з часом.

Найскладніші технологічні завдання та високі витрати виробництва авіаційної техніки формують бар'єри входу ринку і є причиною того, що лише невелика кількість країн і кілька великих компаній працюють в авіабудівній сфері. На світовому ринку авіабудування, таким чином, конкуренція має олігополістичний характер. Два ключові гравці, які конкурують між собою на ринку магістральних авіалайнерів, – компанія «Boeing» (США) і корпорація «Airbus» (Великобританія, Франція, Іспанія та Німеччина) фактично ділять цей ринок навпіл. Ринок регіональних ПС знаходиться в руках канадської компанії «Bombardier» та бразильської «Embraer». Більше 70% авіалайнерів, що займають цей ринок, виробляються трьома компаніями: «Bombardier», «Embraer» і «ATR» [34]. Розробкою власних середньомагістральних лайнерів, крім того, займаються Китай та Японія.

Міжнародні науково-технічні зв'язки та можливість міжнародної кооперації, що посилюються під впливом глобалізації, знижує вхідні бар'єри, зменшуючи потребу в початковому капіталі для розвитку власного виробництва всіх комплектуючих та фінансування відповідних НДДКР. Розвиток національного авіабудування Китаю також наочно демонструє

ефективність стратегії міжнародної кооперації та поступового вбудовування у різні ланки ланцюжка створення вартості.

Поява на ринку нових гравців – одна з 5 сил моделі М. Портера. Істотний тиск на конкуруючі компанії чинять також дві інші сили – постачальники та покупці авіаційної техніки. Коло замовників повітряної техніки досить обмежене, оскільки ринок авіап перевезень відрізняється високим рівнем концентрації, що означає можливість клієнта диктувати виробнику низку істотних умов. Відносини з покупцем набувають характеру тривалої співпраці на всіх етапах виконання замовлення – від проектування ПС до повного вичерпання його технічного ресурсу. Встановлення довгострокових зв'язків між конкретними авіавиробниками та його клієнтами ускладнюють завдання завоювання частки в існуючих сегментах нових гравців. У цих відносинах все більшу роль відіграє третя сторона – лізингові компанії, значення яких підвищується, оскільки висока вартість сучасної авіаційної техніки та її швидке моральне старіння роблять придбання техніки у власність оператора не вигідним, а часом неможливим. В результаті пряма торгівля літальними апаратами та супутнім спорядженням поступово замінюється їх лізингом.

Ринок постачальників основних авіаційних агрегатів також характеризується високою концентрацією. Так, майже 40% ринку двигунів для пасажирських літаків контролюється компанією «Pratt&Whitney», продукція якої використовується авіавиробниками по всьому світу [22].

Продукція групи «Boeing» крім широко відомих пасажирських літаків включає системи зв'язку та обробки даних, бойові ракети та ракети-носії, космічні супутники, вертольоти та різноманітні оборонні комплекси і відноситься до авіаційно-космічної галузі. Продукція групи «EADS» (материнська компанія «Airbus») також включає літаки, гелікоптери, ракети. Синергетичний ефект від такої широкої інтеграції сприймається як одна з конкурентних переваг цих груп.

Впровадження цифрових технологій в управління транспортними потоками суттєво збільшують можливості існуючої інфраструктури. Системи

збору, поширення, обробки та аналізу великих масивів даних створюють значні можливості для взаємодії агентів авіаційної галузі, від координації між якими суттєво залежить ефективність кожного з них та галузі загалом. Вже впроваджені цифрові навігаційні вежі аеропорту, цифрові інструменти авіоніки (електронних систем управління ПС), бази даних авіаційного призначення. Активно розробляються методи поширення та спільного використання інформації задля координації, у тому числі на основі технології blockchain. Використання подібних даних потребує регулювання щодо забезпечення конфіденційності та захисту персональних даних. Державні інституції можуть сприяти формуванню спільного формату передачі даних. Впровадження нормативів щодо використання повітряного простору дронами одночасно допомагає розробити систему автоматичного управління повітряним простором для комерційного використання. Поступове впровадження на перший план цифрових технологій вимагає посилення захисту від кібератак, що також стає частиною державної стратегії підтримки авіаційної безпеки [17, с. 62].

На розвиток міжнародного авіаційного бізнесу суттєво вплинула пандемія COVID-19, оскільки авіаційна галузь суттєво постраждала внаслідок карантинних обмежень, коли протягом місяців були недоступні авіаперельоти, а вакцинація не була ще масовою. Відповідно до оптимістичного сценарію, до грудня 2022 року обсяги пасажирських перевезень досягнуть 86% від рівня 2019 року внаслідок відновлення обсягу міжнародних перевезень до 73% та відновлення обсягу внутрішніх перевезень до 95%. Згідно з більш песимістичними сценаріями показник відновлення становитиме 75% внаслідок відновлення обсягу міжнародних перевезень до 58% та відновлення обсягу внутрішніх перевезень до 86% [17, с. 63].

Таке прогнозоване збереження нижчих обсягів перевезень може призвести до скорочення валового доходу авіакомпаній від основної діяльності на 186–217 млрд. дол. США у 2022 році порівняно з 2019 роком [17, с. 63]. Відповідно до довгострокових прогнозів ІКАО, поточне зниження

показників також позначиться на розвитку перевезень у більш довгостроковій перспективі, при цьому в даний час прогнозується, що в період 2018-2050 років сукупні темпи річного зростання (CAGR) числа комерційних пасажиро-кілометрів, що виконуються в усьому світі (КПК) становитимуть 3,6%, що нижче 4,2%, які прогнозувалися до початку пандемії COVID-19 [17, с. 64].

Таким чином, у глобалізованому світі авіаційна промисловість, що задовольняє нагальні транспортні потреби і вирішує стратегічні завдання зміцнення ланцюгів перевезення, мобілізує безліч споріднених галузей (двигунобудування, авіоніка, приладобудування, конструкційні матеріали тощо) і задіює кадровий і науково-технічний потенціал системоутворюючого характеру, стає найпотужнішим стимулятором розвитку галузі. Поєднання наукомісткості, капіталомісткості, інноваційності та високих темпів зростання ринку робить авіабудування однією з основ міжнародної конкурентоспроможності країн, підвищуючи привабливість цієї галузі. Висококонцентрований ринок авіабудування, що динамічно розвивається, залучає нових гравців, що призводить до відчутного посилення конкуренції, досягнення успіхів у якій можливе лише шляхом пропозиції на ринку продукту, що володіє унікальними конкурентними перевагами у сфері технологій, обслуговування та економічної ефективності.

Пандемія COVID-19 сприяла тимчасовій зупинці авіарейсів, падінню акції великих авіакомпаній по всьому світу, і прогнозується, що в 2022 р. авіаційний ринок ще не відновиться до рівня 2019 р., навіть за найоптимістичнішими прогнозами.

1.3. Нормативно-правове забезпечення в сфері міжнародного повітряного транспорту

Міжнародний повітряний транспорт завжди був предметом пильної уваги держав та міжнародних організацій. Сучасна держава не може

нормально функціонувати, розвивати свої економічні та й політичні зв'язки без надійної системи міжнародних повітряних сполучень з іншими країнами.

Слід виокремити основні міжнародні конвенції, що регулюють повітряні перевезення (рис. 1.5):

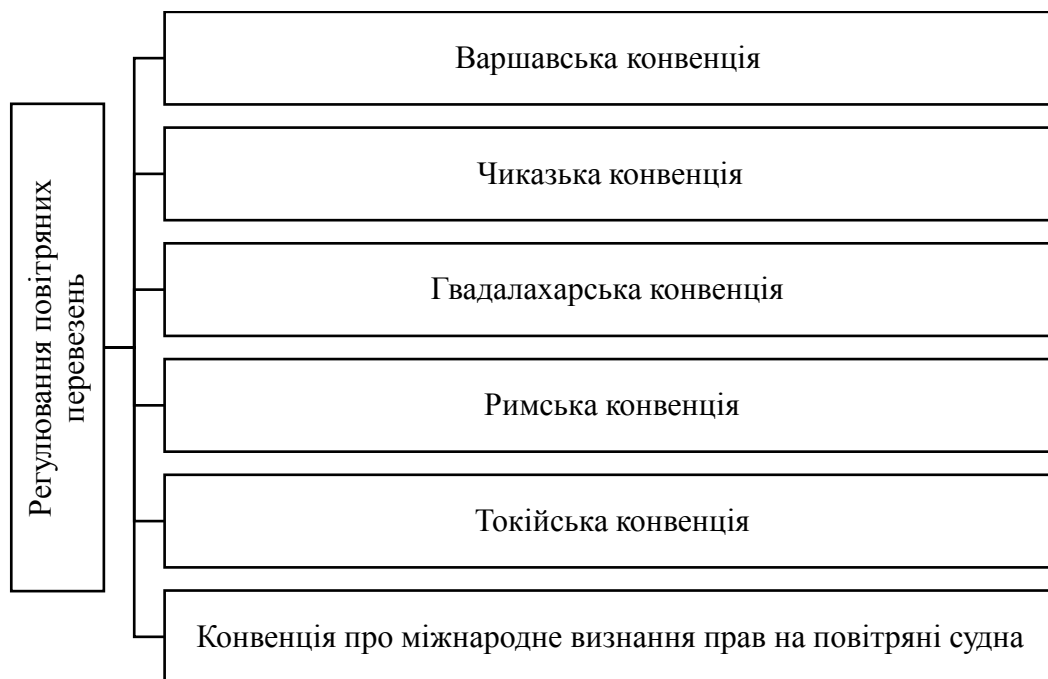


Рис. 1.5. Основні міжнародні конвенції, що регулюють повітряні перевезення
Примітка. Складено автором.

1. Конвенція про уніфікацію деяких правил щодо міжнародних повітряних перевезень (Варшавська конвенція 1929 р.). Застосовується у регулярних повітряних сполученнях. Доповнення та зміни до цієї конвенції були внесені такими протоколами: Гаазьким 1955, Гватемальським 1971, Монреальським 1975.

2. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (Чиказька конвенція 1944 р.). Набула чинності 4 квітня 1947 р., після того, як її ратифікували 26 держав. Чиказька конвенція започаткувала Міжнародну організацію цивільної авіації.

3. Конвенція про уніфікацію деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, що здійснюються особами, які не є

перевізниками за договором (Гвадалахарська конвенція 1961) [37, с. 156]. Регламентує перевезення на орендованих повітряних суднах, а також інші випадки, коли фактичний та договірний перевізники не збігаються, та поширює на такі перевезення принципи обмеженої відповідальності, встановлені Варшавською конвенцією.

4. Конвенція про відшкодування шкоди, заподіяної іноземними повітряними суднами третім особам на поверхні (Римська конвенція 1952 р.) [37, с. 157]. Регулює питання відповідальності за шкоду, заподіяну повітряним судном або предметами, що впали з нього, визначає межі такої відповідальності нести в залежності від максимальної злітної маси повітряного судна.

5. Конвенція про правопорушення та деякі інші дії, вчинені на борту повітряного судна (Токійська конвенція 1963 р.) [37].

6. Конвенція про міжнародне визнання прав на повітряні судна, накладення арешту та примусовий продаж повітряного судна на виконання рішення суду [37].

Вся історія розвитку міжнародних повітряних сполучень після Другої світової війни проходить на тлі боротьби двох тенденцій: жорсткого регулювання таких міжнародних повітряних сполучень з боку держав та повної свободи від будь-якого їхнього регулювання під гаслом так званого «відкритого неба».

Вперше ці тенденції відкрито зіткнулися на Чиказькій конференції 1944 року, п'ятдесятиріччя якої відзначалося в грудні 1994 року, в результаті чого була розроблена Конвенція про міжнародну цивільну авіацію і створена Міжнародна організація цивільної авіації [73].

В організації головну роль відіграє Рада ІКАО. Рада є постійно діючим органом Організації, підзвітним Асамблеї. Вона складається із 36 держав-членів, обраних Асамблеєю на трирічний термін [73]. При виборах забезпечується належне представництво країн, які відіграють провідну роль в повітряному транспорті; держав, не включених на іншій підставі, які роблять

найбільший внесок у надання засобів обслуговування для міжнародної авіонавігації; та держав, не включених на іншій підставі, призначення яких забезпечить представництво у Раді всіх основних географічних районів світу. І саме Рада скликає Асамблею ІКАО. Організація фінансується національними урядами країн-учасниць.

ІКАО не є міжнародним регулюючим органом у галузі авіації. Організація не уповноважена довільно закривати або обмежувати повітряний простір країни, скасовувати маршрути або висловлювати осуд щодо аеропортів чи авіакомпаній за їх незадовільні показники у сфері безпеки польотів або низьку якість обслуговування пасажирів [73].

Таким чином, ІКАО безпосередньо здійснює контроль за нормативною базою системи цивільної авіації та авіаперевезень загалом. Міжнародні авіаперевезення регулюються міжнародним повітряним правом, на засадах якого ґрунтується діяльність міжнародних організацій, пов'язаних із авіаперевезеннями, а також на двосторонніх договорах держав.

З одного боку, пропонувалося не регулювати порядок розподілу ємностей між авіапідприємствами (тобто не визначати, яку максимальну кількість пасажирів та/або вантажів дане національне авіапідприємство має право перевезти по конкретній міжнародній лінії протягом встановленого періоду часу) та порядок визначення тарифів, а також не визначати маршрути, якими можуть здійснюватися польоти, проголосивши свободу польотів за будь-якими маршрутами (США). Деякі з прихильників вільної конкуренції погоджувалися на певні обмеження, що не змінюють сутності проблеми. З іншого боку, пропонувалося: ємності визначати заздалегідь, тарифи встановлювати спеціально для цього створеному міжнародному агентству, а маршрути вказувати у відповідних угодах між заінтересованими країнами (з проекту Англії, Канади та Нової Зеландії).

Чиказька конференція не змогла знайти компромісу між цими позиціями і змушена була обмежитися розробкою двох самостійних, прямо не пов'язаних з Чиказькою конвенцією, угод:

- про транзит;
- про міжнародний повітряний транспорт.

У першому з них було сформульовано дві, а у другому – п'ять свобод повітря. Питання про розподіл ємностей та тарифи залишилися за рамками прийнятих на конференції документів. Про свободи повітря буде сказано нижче. Сформульовані та систематизовані в них права на здійснення польотів та перевезень послужили основою більшості двосторонніх угод про повітряне сполучення. З багатосторонніх угод практичне значення має лише Угода про транзит (99 учасників), яка передбачає дві свободи повітря: проліт територією без посадки та посадку з некомерційними цілями.

Спроби ІКАО розробити багатосторонні угоди з питань міжнародних повітряних сполучень успіху не мали і незабаром були припинені. Водночас Рада ІКАО ухвалила низку рекомендацій щодо утримання двосторонніх угод.

У листопаді-грудні 1994 року було проведено Всесвітню авіатранспортну конференцію ІКАО «Регулювання міжнародного повітряного транспорту сьогодні та в майбутньому» [58]. Конференція підбила підсумки зусиль держав та міжнародних організацій у галузі цивільної авіації, спрямованих на створення умов, що відповідають сучасному рівню розвитку авіації, умов здійснення міжнародних повітряних сполучень. Конференція розробила низку рекомендацій щодо шляхів подальшого поетапного просування до лібералізації їх регулювання.

Двосторонні угоди про повітряне сполучення між урядами відповідних країн на сьогоднішній день є основним міжнародно-правовим документом, який визначає порядок здійснення повітряного сполучення між цими країнами.

Під нерегулярним повітряним сполученням мається на увазі повітряне сполучення, здійснюване у вигляді нерегулярних (епізодичних, разових) польотів, тобто інших, ніж регулярні, виконувані за розкладом, з певною частотою, між певними пунктами. Найбільш поширений вид нерегулярних повітряних сполучень – чартер повітряний.

Стаття 5 Конвенції Чикаго формально допускає нерегулярні польоти з некомерційними цілями (не для здійснення повітряних перевезень за плату) без отримання спеціального дозволу. Однак практика йде шляхом встановлення таких умов та обмежень для виконання будь-яких нерегулярних повітряних сполучень, які можна прирівняти до дозвільного порядку. Угоди про повітряне сполучення іноді спеціально передбачають можливість та умови виконання нерегулярних повітряних сполучень. Існують і спеціальні угоди щодо цього питання.

Жодне авіаційне підприємство не зацікавлене в отриманні лише права здійснювати польоти у повітряному просторі інших країн. Воно зацікавлене у тому, щоб здійснювати перевезення міжнародного спрямування та отримувати за них відповідні доходи. Для цього авіапідприємство повинно мати право висаджувати, вивантажувати та брати на борт пасажирів, вантажі та пошту на території тих країн, у які воно здійснює польоти.

З іншого боку, жодна суверенна держава не погодиться допустити на своїй території безконтрольну комерційну діяльність іноземних авіапідприємств. Звідси необхідність чіткого міжнародно-правового регулювання прав на здійснення такої комерційної діяльності, або так званих «комерційних прав». У поняття «комерційні права» входять декларація про здійснення перевезень і під час польотів і його використання. Право на здійснення перевезень надається країнами-партнерами за угодами про пункти в них або від країн-партнерів за угодами з пунктів у них до певних третіх країн, географічних регіонів, пунктів у цих країнах чи регіонах (наприклад, «до трьох пунктів у Південній Америці»).

Умовами використання комерційних прав насамперед є допустимі обсяги перевезень (частота руху, що надаються ємностями, включаючи в окремих випадках та типи Повітряних суден, які можуть використовуватись, можливості та умови їх заміни).

Оскільки стороною, що надає комерційні права, і стороною-користувачем виступають суверенні держави (потім ці права делегуються

(перевідаються) ними призначеним авіапідприємствам), питання про комерційні права вирішується за згодою цих держав і зазвичай обмовлюються під час укладання угод про повітряне сполучення.

Основними принципами міжнародного повітряного права є [37, с. 159]:

1. Принцип повного та виняткового суверенітету держав у їхньому повітряному просторі.
2. Принцип свободи польотів у відкритому повітряному просторі.
3. Принцип забезпечення безпеки міжнародних польотів та польотів над відкритим морем літальних апаратів.

Римська конвенція про відшкодування збитків, заподіяних іноземним повітряним судном третій стороні на поверхні 1952 року встановила об'єктивну відповідальність власника-експлуатанта повітряного судна за шкоду, заподіяну третім особам, так само в конвенції встановлено межу цієї відповідальності залежно від маси повітряного судна: до 1 тис. кг – 33168 тис. дол., 50 тис. кг – 698518 тис. дол., понад 50 тис. кг – 663 дол. за кожний 1 кг маси. Відповідальність за загибель осіб або завдання їм тілесних ушкоджень не повинна перевищувати 33168 дол [63]. Норми ІКАО широко використовуються у практиці авіаційного страхування.

Підсумовуючи, можна сказати, що роль ІКАО як міжнародної організації з регулювання діяльності цивільної авіації, а також правового забезпечення безпеки авіаперевезень є сьогодні одним з найважливіших шляхом спрямування розвитку організації, а також спрямування на створення єдиної політики, загальних підходів та міжнародних правових актів для вирішення проблеми, пов'язаної з авіаційною безпекою.

З 9 вересня 1992 року Україна стала членом ІКАО, приєднавшись до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (заява Прем'єр-міністра України від 28.07.1992 Уряду США про приєднання України до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію) [44].

Крім Чиказької конвенції Україна є Стороною 28 багатосторонніх інструментів міжнародного повітряного права під егідою ІКАО, включаючи

Угоду про транзит при міжнародних повітряних сполученнях (м. Чикаго, 1944 р.), Кодифіковану Конвенцію про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень, яка з 06.05.2009 р. замінила собою в Україні так звану «Варшавську систему» (остання складається з Конвенції з уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень (м. Варшава, 1929 р.), Протоколу про зміни до Варшавської конвенції 1929 року (м. Гаага, 1955 р.), Конвенції, що доповнює Варшавську конвенцію 1929 року (м. Гвадалахара, 1961 р.), 5 конвенцій та Монреальського протоколу (1971 рік), що охоплюють різні аспекти авіаційної безпеки, боротьби з незаконним захопленням повітряних суден [68].

В Києві функціонують два Європейських регіональних навчальних центри ІСАО:

1. Центр з авіаційної безпеки (на базі ДП МА «Бориспіль» та Національного авіаційного університету) – з 1996 року.

2. Центр з підготовки державних інспекторів з безпеки польотів та державних інспекторів з питань льотної придатності цивільних повітряних суден (на базі Національного авіаційного університету) – з 2001 року.

Для Повітряного кодексу України 2011 р. є характерною нова техніка побудови, яку можна спостерігати у більшості нових кодифікованих актах українського законодавства – Цивільному [8], Господарському [1] та деяких інших – з визначенням на початку акту всіх спеціальних термінів, що в ньому використовуються. Повітряний кодекс України містить 19 розділів, в яких розміщено 130 статей. Розділ 1 присвячено загальним положенням (визначенню термінів, поширенню суверенітету України на повітряний простір та дії міжнародних договорів), в Розділі 2 наведено систему державного регулювання в галузі авіації та використання повітряного простору України, Розділ 3 присвячено визначенню основних механізмів управління безпекою в галузі авіації, Розділ 4 закріплює основи використання повітряного простору України, Розділ 5 визначає повітряні судна та льотну

придатність, Розділ 6 – польоти повітряних суден, Розділ 7 – авіаційний персонал тощо [3].

Таким чином, Повітряний кодекс України 2011 р. в цілому зберіг яскраво виражений публічний характер, врегулювавши у більшості статей публічно-правові питання, що пояснюється необхідністю забезпечення високого рівня безпеки. Проте він містить й окремі приватно-правові норми, кількість та змістовне навантаження яких не можна визнати достатніми для врегулювання відповідних договірних відносин на повітряному транспорті, завдяки чому виникає необхідність звернення до Цивільного та Господарського кодексів України з метою визначення порядку укладання та умов відповідних договорів (перевезення вантажів, пасажирів та багажу, фрахтування тощо).

Нормативно-правове забезпечення у сфері міжнародного авіатранспорту представлено Чиказькою, Варшавською, Гвадалахарською, Римською, Токійською конвенціями, а головною організацією, яка регулює міжнародну цивільну авіацію, є ІСАО. Основним правовим засобом регулювання повітряних перевезень пасажирів, багажу та вантажів є цивільно-правовий договір, що має значну специфіку на авіаційному транспорті, експлуатація якого завжди пов'язана з підвищеним ризиком для життя та здоров'я пасажирів, необхідністю постійного забезпечення авіаційної безпеки, а також збереження довіри для перевезення багажу та вантажів.

Висновки до розділу 1

Таким чином, нами було визначено, що на сьогодні важко переоцінити важливість авіаційної галузі, оскільки розвинена авіаційна галузь є запорукою розвитку інфраструктури та бізнес-середовища країни, оскільки допомагає розвитку туризму та дозвілля, промисловості, а також є тією галуззю, де активно практикується введення новітніх інформаційних технологій.

Для безпеки, ефективності та економічності міжнародних повітряних сполучень необхідно, щоб обслуговування міжнародних польотів повітряних

суден, що надається державами – кожним у межах своєї національної території, було певною мірою узгоджено між собою, зведено до єдиної глобальної системи обслуговування. У досягненні цієї мети важлива роль належить ІКАО, на яку державами було покладено розробку принципів та методів міжнародної аеронавігації та сприяння плануванню та розвитку міжнародного повітряного транспорту.

Факторами, які впливають на функціонування та розвиток міжнародного авіаційного бізнесу, є міжнародний туризм, науково-технічний прогрес, міжнародна торгівля, роль державного регулювання, економічний розвиток та інші важливі фактори.

Діяльність ІКАО у сфері організації обслуговування повітряного руху концентрується головним чином на вирішенні двох основних завдань, а саме – на забезпеченні планування аеронавігаційного обслуговування та реалізації (імплементатії) аеронавігаційних планів, що приймаються. Крім того, нормативно-правове забезпечення у сфері міжнародного авіатранспорту представлене Чиказькою, Варшавською, Гвадалахарською, Римською, Токійською конвенціями. Україна є членом системи міжнародного авіаційного регулювання. Крім Чиказької конвенції Україна є Стороною 28 багатосторонніх інструментів міжнародного повітряного права під егідою ІКАО. Тому Україна є інтегрованою до світової спільноти й має право брати участь в обговоренні основних правил здійснення міжнародних авіаперельотів.

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ СВІТОВОГО ДОСВІДУ ЕКОНОМІКО-ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МІЖНАРОДНОГО АВІАЦІЙНОГО БІЗНЕСУ

2.1. Економіко-правове регулювання міжнародного авіаційного бізнесу на національному рівні

Міжнародні авіаційні перевезення є однією зі сфер світового господарства, що найбільш швидко і динамічно розвивається і з кожним роком займає все більш міцні позиції в загальносвітовій транспортній системі. На рис. 2.1 наведений розподіл міжнародних авіаційних перевезень за регіонами світової економіки.

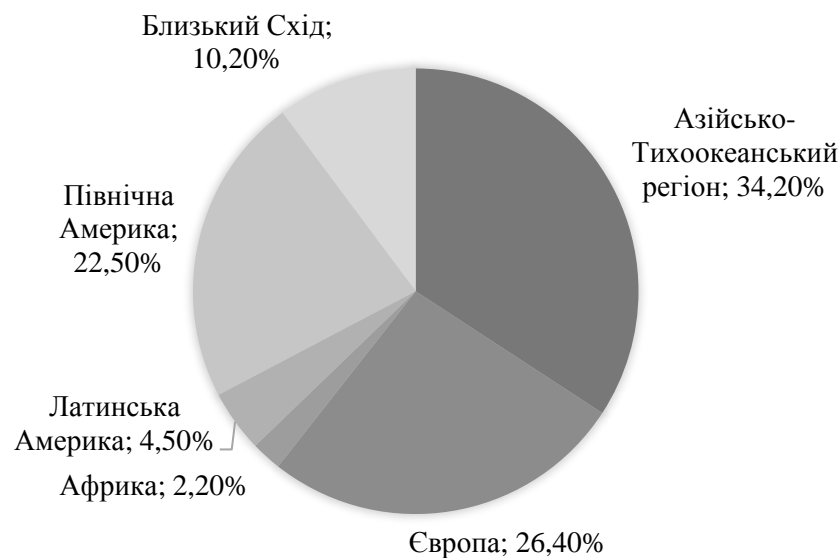


Рис. 2.1. Структура міжнародних пасажирських перевезень повітряним транспортом за регіонами світової економіки, %

Примітка Розраховано автором за даними [73].

Як можемо бачити, обсяги роботи повітряного транспорту різняться в розрізі регіонів світової економіки. Лідерами з авіаперевезення пасажирів є Азійсько-Тихоокеанський регіон, вантажів та Європа. Водночас на

національному рівні наявні схожі елементи економіко-правового регулювання міжнародного авіаційного бізнесу.

Під державним регулюванням розуміється створення спеціально уповноваженими державними органами виконавчої влади законів і механізмів здійснення цивільної авіаційної діяльності та контролю над їх реалізацією.

На рис. 2.2 наведені основні цілі регулювання авіаційної галузі на національному рівні.

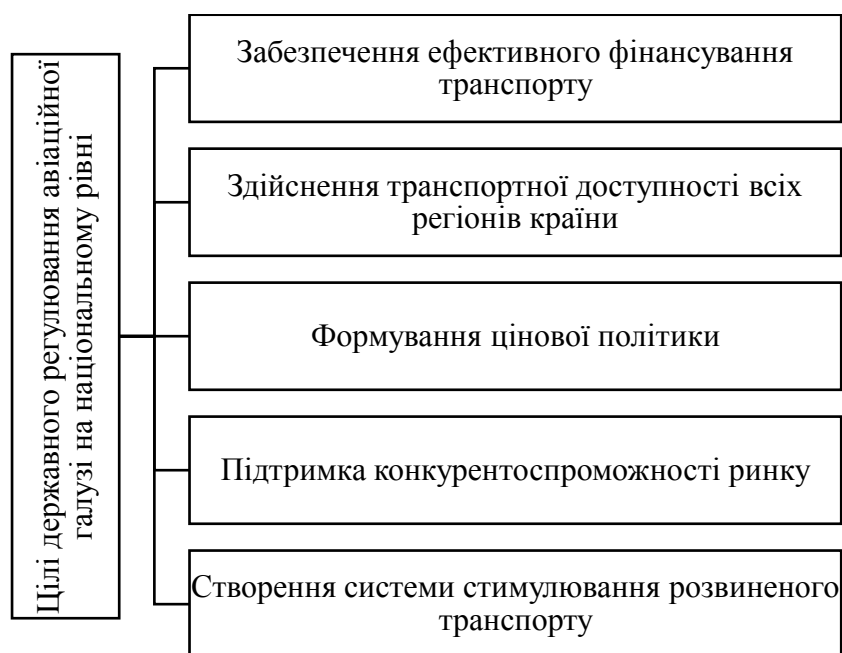


Рис. 2.2. Основні цілі державного регулювання авіаційної галузі на національному рівні

Примітка. Складено автором.

Лібералізація у сфері повітряного транспорту, що відбувається в багатьох країнах, стала можливою лише тоді, коли це рішення було підказане економічним аспектом. Коли ж економічні умови в галузі були подібними до інших країн, держави встановлювали надзвичайно жорсткі правила гри на цьому ринку.

Більше того, у зв'язку з подіями в США у 2001 році доцільність відмови від жорсткого регулювання ставиться під сумнів, оскільки державний контроль безпеки повітряного транспорту виявився надто слабким.

Слід зазначити, що у Західній Європі зміни регулювання повітряного транспорту багато в чому зумовлені створенням Європейського Союзу, що передбачає уніфікацію законодавчої бази держав-членів. В даний час галузь регулюється трирівневою системою [43]:

- міжнародне законодавство;
- законодавство Євросоюзу;
- законодавство держави.

Основні положення та процедури ліцензування діяльності в галузі авіаційних перевезень та наземного обслуговування в аеропортах розробляються Європейським Союзом, при цьому кожна держава встановлює на їх основі свої власні положення та процедури, а національна процедура ліцензування іноді набагато детальніша і суворіша, ніж процедури Європейського Союзу. Таким чином, європейська ліцензійна політика забезпечує захист європейського ринку авіаперевезень та аеропортових послуг від несумлінних постачальників. Досить зазначити, що як аналог до терміна «ліцензування» використовується термін «доступ» (access).

Переліки видів обслуговування в аеропорту, що підлягають ліцензуванню, у різних країнах-членах Європейського Союзу практично не відрізняються один від одного, причому є тенденція розширення цих переліків. Традиційно підлягають обов'язковому ліцензуванню «Обробка небезпечних вантажів» та «Технічне обслуговування повітряного судна», а також ліцензується «Контроль завантаження та засоби зв'язку» та «Виробництво польотів та робота з екіпажами».

Схожа ситуація у сфері державного регулювання авіаперевізної діяльності. Усі комерційні вантажні та пасажирські авіаперевізники Західної Європи зобов'язані проходити жорстку процедуру допуску (ліцензування), що складається з таких етапів [43]:

- 1) Отримання сертифіката експлуатанта (підтвердження професійної спроможності та організаційних можливостей для забезпечення безпечної

експлуатації повітряних суден при виконанні повітряних перевезень та авіаційних робіт, що точно визначені цим документом).

При цьому повинні бути дотримані всі вимоги щодо сертифікації льотної придатності повітряного судна, що відбувається під час його реєстрації у національному реєстрі повітряних суден та служить для перевірки безпеки та надійності суден. Тільки наявність сертифіката дає право використання повітряного судна його власнику. З іншого боку, право власності на повітряне судно не є умовою для отримання ліцензії (згідно з Директивою Ради ЄС 96/67/ЄС від 15.10.1996 «Про доступ до ринку послуг наземного обслуговування в аеропортах країн Європейського співтовариства») [2].

2) Отримання експлуатаційної ліцензії (на основі перевірки фінансової спроможності авіакомпанії згідно з Положенням Ради ЄС 2407/92 від 23 липня 1992 року «Про ліцензування авіаперевізників») дозволяє авіакомпанії здійснення комерційних перевезень. При цьому ліцензія не наділяє сама собою правом доступу на конкретні маршрути або ринки [9].

3) Ліцензія на експлуатацію маршруту дає авіакомпанії право на експлуатацію певного маршруту (видається після аналогічної фінансової перевірки згідно з Положенням Ради ЄС 2343/90 від 24 липня 1990 року «Про доступ авіаперевізників до регулярних маршрутів всередині Співтовариства та про поділ пасажиропотоку між авіаперевізниками державами-членами» та Положення Ради ЄС 2408/92 від 23 липня 1992 року «Про доступ авіаперевізників до повітряних маршрутів усередині співтовариства») [73].

На відміну від інших розвинених країн, транспортна система Європи неоднорідна: Західна Європа посідає перше місце у світі за забезпеченістю транспортною мережею та частотою руху. Але при цьому поступається Східній Європі та Північній Америці за дальністю перевезень. Авіаційний транспорт у європейському регіоні представлений найбільш відомими світовими авіакомпаніями. В усіх країнах Європи є аеропорти (крім «карликових» держав – Ватикану, Люксембургу та ін.), але деякі мають

вантажопасажирські авіатермінали, які часто використовуються як транзитні (пересадочні) пункти на шляху до інших країн чи континентів. Особливістю правового регулювання авіатранспорту в Євросоюзі є те, що він є міжнародним видом транспорту і поєднується з повітряним простором інших держав. Правовий режим повітряних перевезень, як і правовий режим морських перевезень, визначається переважно міжнародним правом. Таке розмежування морського та повітряного транспорту у праві Євросоюзу відображено у ст. 100 Договору про функціонування Європейського Союзу. Міжнародні правила створені для здійснення прямих та непрямих впливів держав на галузь з метою підтримки та допомоги авіабудівному комплексу та компаніям, що експлуатують повітряні судна. Обидва ці напрями отримали своє відображення в рішеннях всесвітньої авіатранспортної конференції ІКАО ще в 1994 році [63, с. 56].

У питанні ліцензування авіаперевізників досвід США дуже показовий. До початку 80-х років повітряний транспорт США був одним із найбільш регульованих з боку держави секторів економіки. Така державна політика багато в чому визначила сталий розвиток внутрішнього авіаційного ринку країни, що супроводжувався зростанням основних натуральних показників авіакомпаній, досягненням високого рівня безпеки польотів. Аж до 1978 року Рада з цивільної авіації відповідала за формування мережі маршрутів, жорстко контролювала кількість авіаційних підприємств на ринку, визначаючи їх входження на ту чи іншу повітряну лінію, виконувала функцію контролю над фінансовим станом авіаперевізників, а питання безпеки польотів 1958 року було виділено в окремий напрямок під егідою Федеральної авіаційної адміністрації [63].

З розвитком відносин між державами та становлення системи повітряного транспорту на світовому рівні, починаючи з США, було проведено низку реформ, дерегулювання системи повітряного транспорту з подальшою її лібералізацією та створення умов для вільної конкуренції авіатранспортних послуг.

Також США виділяє величезні суми дотацій на галузь цивільної авіації з метою збільшення обсягу пасажиропотоку на внутрішніх повітряних лініях з метою зменшення витрат і великої окупності повітряних суден (на ринку США представлений найбільший і новий парк повітряних суден у світі). Розширення авіаційних перевезень у країні також призвело до значного попиту на професійних працівників та збільшення центрів навчання авіаційних фахівців. Крім того, основний державний орган регулювання ринку пасажирських авіаційних перевезень (Федеральне управління цивільної авіації США), який забезпечує управління комерційними авіаційними програмами розвитку, регулює цінову політику та забезпечує конкурентоспроможність ринку (процес дерегуляції, збільшення бар'єрів входження в галузь тощо), присутній орган професійного регулювання як от Рада з цивільної авіації США. Дана рада бере участь у процесі визначення та закріплення авіаліній та розкладів, у процесі ціноутворення та регулювання тарифів на кожному авіавузлі [63].

Американський досвід підтверджує необхідність жорсткого державного регулювання цивільної авіації в умовах кризової економіки та за нестабільності у сфері авіації, що склалися в США до кінця 20-х років ХХ ст. Авіаперевезення в цей час були вузьким ринком з незначною ємністю та слабкою диверсифікацією. Відсутність державного регулювання та так звана вільна конкуренція призвели до безконтрольної появи великої кількості учасників ринку та, як наслідок, надмірної пропозиції. Єдино можливим методом виживання компаній у таких умовах стає цінова конкуренція, спрямована на зниження тарифів, що призводить до вимушеного зниження рентабельності та якості послуг.

Принцип дерегулювання був застосований у США лише після періоду надзвичайно жорсткого регулювання, коли були створені всі передумови для захисту ринку від неякісних послуг та недобросовісної конкуренції. Деретулювання може стимулювати подальший розвиток повітряного транспорту тільки при досягненні авіаційною галуззю досить високого ступеня розвитку і лише після формування повноцінного ринку перевезень,

інакше цивільна авіація може зруйнуватися. США не могли дозволити собі навіть часткового дерегулювання аж до кінця 70-х років, коли почалося стрімке зростання обсягу повітряних перевезень (до 15% на рік) [59].

Але навіть політика дерегуляції не означає, що держава не контролює стан справ у галузі. Найважливішим інструментом регулювання авіаперевезень та аеропортової діяльності залишається система сертифікації та ліцензування, які захищають ринок від неякісних продуктів та послуг, а також від недобросовісної конкуренції. В даний час усвідомлення неефективності державного контролю над питаннями безпеки в США знову повертає авіаційну владу країни до питання про ступінь державної участі в регулюванні галузі. Очікується, що за цим усвідомленням підуть практичні заходи щодо посилення ролі держави на повітряному транспорті.

Після економічної кризи 1997 року стан справ в індонезійській авіації неухильно погіршується. Фінансовий стан більшості із більш ніж 100 авіакомпаній оцінюється як незадовільний. Міністерство комунікацій, яке займається видачею ліцензій, запровадило жорсткий контроль за появою на ринку нових авіаперевізників. Ця організація приймає рішення про допуск того чи іншого перевізника на маршрут, встановлює максимальну частоту його використання. Також запроваджується стандарт для нових авіакомпаній. Для вступу на ринок авіаперевезень необхідно економічно обґрунтувати передбачувану мережу маршрутів, визначити типи повітряних суден, які планується експлуатувати, та спосіб їх придбання, а також надати банківські гарантії обороту підприємства [55].

Таким чином, у періоди структурних змін в економіці та в кризовій ситуації роль ліцензування як адміністративного важеля регулювання державою економічних відносин різко зростає, у всіх європейських країнах існують органи, відповідальні за ліцензування в галузі цивільної авіації, а також строгий регламент процедури ліцензування для різних видів діяльності. У більшості розвинених країн світу ліцензуються всі види діяльності в галузі авіаперевезень та аеропортового обслуговування, причому в деяких країнах

ліцензійні стандарти встановлені на вищому рівні, ніж у рекомендаційних міжнародних документах.

Під професійним економічним регулюванням мається на увазі створення учасниками ринку спеціальних форм об'єднань з метою підтримки економічного розвитку компаній-учасниць, об'єднання та зниження непрямих витрат. Так само професійне регулювання, будучи формою саморегулювання на рівні суб'єктів ринку, забезпечує «буфер» між органами державного та міждержавного регулювання: різні спілки льотних та технічних професій забезпечують захист щодо дотримання прав та умов праці в авіаційній галузі.

Однією з форм підтримки стали різні форми професійного об'єднання авіаційних перевізників (альянси).

Авіаційний альянс – партнерська угода авіакомпаній, яка дозволяє досягти більшого рівня міжнародної взаємодії у комерційних цивільних авіаційних перевезеннях. Члени даного альянсу зберігають свою юридичну незалежність, але при цьому поєднують у собі такі елементи роботи [25, с. 57]:

- бронювання квитків;
- загальна бонусна програма для пасажирів;
- практика здійснення спільних рейсів;
- практика погодження розкладу рейсів.

Альянси досить швидко стали дуже затребуваною формою співробітництва. З одного боку, дана форма дозволяла кооперуватися авіаційним перевізникам без законодавчих порушень, з іншого – дані співробітництва ведуть до зниження рівня протекціоністських бар'єрів, у тому числі на рівні міжнародних відносин, і ведуть до лібералізації ринку авіаційних послуг.

Через дані форми співробітництва авіакомпанії можуть купувати необхідні витратні матеріали за меншою ціною та надавати більш цікаві та привабливіші послуги пасажирам. Альянси дозволяють здійснювати спільне використання терміналів, організувати масштабну мережу продажу квитків, допомагають планувати спільну реалізацію нових ринків. На даний момент

налічується понад 350 видів та форм подібних альянсів. За очевидними перевагами цієї форми співробітництва є також ряд недоліків, які можуть відчувати пасажирів та члени альянсу [25, с. 58].

Нижче представлена порівняльна характеристика переваг та недоліків альянсів в авіаційній галузі.

Таблиця 2.1

Порівняльна характеристика переваг та недоліків роботи альянсів у сфері міжнародного авіаційного бізнесу

Переваги	Недоліки
Розгалужена мережа маршрутів перельотів	Високий рівень цін на певні маршрути та напрямки за рахунок зниження конкуренції всередині альянсу
Скорочення витрат на експлуатацію повітряних суден	Зниження частоти рейсів конкретних учасників альянсу внаслідок спільної експлуатації маршрутів
Додаткові вигідні пропозиції для постійних клієнтів альянсу	Зниження рівня конкурентоспроможності і, як наслідок інновацій, в рамках даного альянсу

Джерело: Набок І. І. Глобальні стратегічні альянси в авіаційній галузі: сучасний стан і тенденції розвитку / І. І. Набок // Стратегія розвитку України. – 2019. – № 2. – С. 130-134.

Альянси створюють єдиний бренд, наприклад, створення єдиного забарвлення літаків серед авіакомпаній альянсу. Вік кожного з цих альянсів не перевищує 20 років, а появі кожного з них передувало злиття великих авіакомпаній в одне ціле. Злиття авіаційних компаній у найбільші альянси зумовлене, перш за все, економічною вигодою. Об'єднавшись у єдине ціле, авіакомпанії досягають більшого ефекту від своєї діяльності та скорочують велику частку витрат. Сучасні авіакомпанії досить часто використовують такі форми взаємної співпраці, як підписання угод, які називаються «код-шер», а також «інтерлайн». В альянсі авіакомпанії зберігають свою юридичну незалежність, але при цьому уніфікують бонусні програми для пасажирів, використовують спільні авіарейси та погоджують розклад.

Глобальні авіаційні альянси – порівняно молоде явище на ринку повітряних пасажирських перевезень, яке вже викликало чимало дискусій і суперечок. Незалежні експерти та представники авіакомпаній не лише відзначають переваги участі в альянсах, а й вказують на серйозні недоліки та проблеми в тому, що стосується їхніх правил, регулювання та можливостей для розвитку бізнесу [34, с. 132].

Однією з ключових переваг вступу до альянсу для перевізника є отримання розширеного код-шерингу та інтерлайну. Позитивні наслідки цього зазначають і пасажирів. «Одна авіакомпанія не може охопити весь ринок, має обмежену кількість повітряних суден і напрямків. Але коли вона вступає в альянс, клієнт отримує можливість бронювати переліт хоч навколо земної кулі (за так званим тарифом round-the-world), при цьому деякі рейси здійснює не сама авіакомпанія, а її партнери по альянсу. І чим більше партнерів, тим більше можливостей у перевізника віртуально бути присутнім у всьому світі» [34].

Крім того, в рамках альянсу перевізники можуть досягти значного скорочення витрат: як правило, вони об'єднують витрати на офіси продажів, операційні можливості (аж до комп'ютерних систем), персонал (що працює на стійках реєстрації та виходах на посадку на рейс), бухгалтерію, частину інвестицій та закупівель тощо. Ще одна найважливіша особливість альянсів, яка вигідна як їхнім учасникам, так і пасажирам, – це інтеграція бонусних програм для пасажирів, які часто літають. Беручи участь у програмі лояльності того чи іншого перевізника, клієнт може накопичувати бонусні милі і потім витратити їх на послуги та привілеї, що надаються іншим перевізником-партнером по альянсу, наприклад придбати преміальний квиток, підвищити клас обслуговування, отримати пріоритет при реєстрації на рейс або підтвердження місця з листа очікування, збільшити норму провезення багажу. До основних переваг альянсів для пасажирів авіакомпаній-членів можна додати об'єднання систем лаунж- та бізнес-залів, оптимізацію трансферів і,

відповідно, економію часу, що є істотним аспектом для бізнес-мандрівників [34, с. 133].

Щодо проблем, пов'язаних з авіаційними альянсами, багато перевізників вказують насамперед на складності вступу до таких об'єднань. Наприклад, національна авіакомпанія Ізраїлю El Al постійно стикається з перешкодами та відмовами, що в результаті призводить до низької конкурентоспроможності, особливо в порівнянні з європейськими та близькосхідними перевізниками.

В табл. 2.3 наведена частка глобальних альянсів в світовому пасажиропотоку авіатранспорту станом на 2019 р.

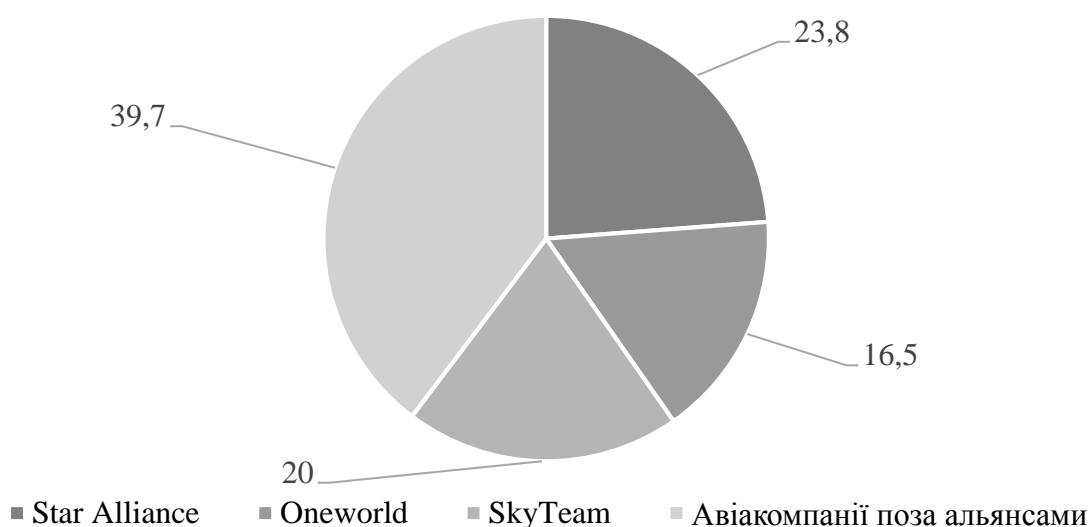


Рис. 2.3. Частка глобальних альянсів в світовому пасажиропотоку авіатранспорту станом на 2019 р., %

Джерело: Набок І. І. Глобальні стратегічні альянси в авіаційній галузі: сучасний стан і тенденції розвитку / І. І. Набок // Стратегія розвитку України. – 2019. – № 2. – С. 130-134.

На поточний момент в сфері пасажирських авіаперевезень функціонують ці триглобальних альянси авіакомпаній – Star Alliance, SkyTeam і Oneworld, що з'явилися в період з 1997 по 2000 рр. Ключову роль альянсів у сфері авіаперевезень може підтвердити той факт, що на авіакомпанії, що входять до Star Alliance, SkyTeam і Oneworld, припадає понад 60% пасажиропотоку авіаперевезень світу [34, с. 134].

Вплив глобальних альянсів на комерційну діяльність авіаперевізників має велике значення. Маркетингова міць глобальних альянсів, включаючи їх переважання в деяких вузлових аеропортах, викликає стурбованість серед малих і середніх авіакомпаній в плані перспектив їх виживання і підштовхує ці авіакомпанії або до освоєння особливого сегменту ринку, до участі в конкуренції як авіакомпаній, що здійснюють низьковитратні перевезення між конкретними пунктами.

Таким чином, економіко-правове регулювання міжнародного авіаційного бізнесу на національному рівні здійснюється завдяки таким інструментам, як ліцензування, встановлення квот на перевезення, фінансова підтримка найважливіших та найбільших національно важливих авіаційних підприємств. Крім того, для збільшення ефективності діяльності авіаційної галузі, підприємства організовують авіаційні альянси, які дозволяють скоротити витрати на експлуатацію повітряних суден, здійснити розгалужену мережу маршрутів перельотів, надати додаткові вигідні пропозиції для постійних клієнтів альянсу.

2.2. Особливості інституціонального забезпечення міжнародного авіаційного бізнесу на міждержавному рівні

Однією із загальних закономірностей, які визначають розвиток сучасних міжнародних авіаційних відносин, поряд з інтернаціоналізацією економічного та всього суспільного життя людства є динамічна інституціоналізація цих відносин. Вона проявляється у стійкій тенденції підвищення ролі міжнародних інститутів та механізмів в управлінні процесами, що відбуваються у світовій цивільній авіації.

Нині інституціоналізація охоплює значну частину як міждержавних, і неміждержавних авіаційних відносин. Більше того, як свідчить світова практика, поза міжнародними авіаційними інститутами та механізмами більшість міжнародних авіаційних відносин розвиватися нормально не

можуть. Якісний та кількісний розвиток цивільної авіації у другій половині ХХ ст. призвів до встановлення розгалуженої мережі міжнародних повітряних сполучень між країнами всіх континентів. Для підтримки та забезпечення безпечних й ефективних умов експлуатації міжнародних повітряних комунікацій у глобальному масштабі необхідні постійні зусилля всіх членів міжнародної авіаційної спільноти – держав, авіакомпаній, експлуатантів повітряних суден та аеропортів [37].

Під впливом цієї об'єктивної потреби виникли міжнародні інститути та механізми для сприяння колективним пошукам вирішення питань співробітництва у галузі міжнародної цивільної авіації на основі оптимального поєднання інтересів членів міжнародного авіаційного співтовариства. До них належать Міжнародна організація цивільної авіації (ІСАО), регіональні авіаційні організації Європи, Африки та Латинської Америки, численні неурядові авіаційні організації.

Чисельний склад міжнародних авіаційних організацій говорить про їх авторитет серед членів міжнародної авіаційної спільноти. У них вони бачать дієві та активні регулятори політичних та нормотворчих процесів, що відбуваються у міжнародній цивільній авіації, органи широкого та плідного співробітництва, які сприяють координації та концентрації зусиль членів авіаційних організацій у пошуках колективних рішень поточних та довготривалих завдань у галузі міжнародної аеронавігації та міжнародного повітряного транспорту. Авіаційні організації стали незамінними інструментами узгодження позицій та вироблення спільної платформи між їхніми учасниками з різних питань забезпечення безпеки міжнародних повітряних сполучень, експлуатації повітряних суден та аеропортів, діяльності авіакомпаній, а також боротьби з актами насильства та терору на міжнародному повітряному транспорті. Звичайно, внесок у вирішення таких питань з боку ІСАО, регіональних та неурядових авіаційних організацій не рівноцінний і не рівнозначний, що визначається різницею в їх функціях та компетенції, характері їх цілей та завдань, а також складом членів [58].

Відмінності, спричинені об'єктивним поділом роботи між авіаційними організаціями, продиктовані ходом історичного розвитку та існуванням цієї категорії міжнародних організацій на міжнародній арені. Поява та становлення подібних організацій тісно пов'язана з науково-технічною революцією в галузі авіації. Перші польоти літаків на початку ХХ ст. відразу ж виявили питання, що підлягають правовому регулюванню, без вирішення яких могли виникнути реальні перешкоди у розвитку авіації. До них належало визначення правового режиму повітряного простору, розташованого над державною територією, встановлення правил міжнародних польотів, з'ясування правового статусу повітряного судна та його екіпажу та ін., в тому числі існування самої авіації. Тому першими, хто підключився до розробки питань регулювання авіаційної діяльності в ті роки, були міжнародні неурядові організації.

Особливу роль відіграв Інститут міжнародного права, який неодноразово обговорював протягом 1900-1914 рр. на своїх регулярних сесіях правові проблеми регламентації міжнародних повітряних перевезень. Наукові публікації Інституту, його проекти міжнародних договорів щодо таких пересувань у повітряному просторі викликали найжвавіші дискусії у міжнародно-правовій науці, які дуже вплинули на розробку практичних пропозицій щодо регламентації повітряних пересувань [63].

Активну участь у розробці міжнародно-правових питань повітряних перевезень взяв Міжнародний юридичний комітет авіації (МЮКА), створений у 1909 р. при Аероклубі Франції. Його членами стали відомі фахівці з міжнародного права з різних країн. Перед МЮКА було поставлено завдання вироблення єдиного Міжнародного повітряного кодексу, для чого ним проводилися в 1911 р. у Парижі, в 1912 р. у Женеві й у 1913 р. у Франкфурті-на-Майні з'їзди щодо його розробки, які сприяли успішному просуванню роботи над кодексом. Якби не розпочалася перша світова війна, МЮКА міг би завершити цю роботу. Робота МЮКА позитивно позначилася на «ідентифікації національних повітряних законодавств» та «підготовці ґрунту

для створення технічно правильної Міжнародної конвенції про повітряне пересування 13 жовтня 1919 року» [63].

Як бачимо, процес інституціоналізації міжнародних авіаційних відносин розпочався з неурядових організацій, які відповідно до своїх функцій та компетенцій зосередили роботу на науково-практичній розробці правових проблем міжнародних повітряних перевезень, і цим їхня діяльність обмежувалася.

Поява Паризької конвенції 1919 р. зробила новий акцент на процеси інституціоналізації міжнародних авіаційних відносин. Ст. 34 цієї конвенції передбачала заснування Міжнародної комісії з повітряних пересувань при Лізі Націй. Міжнародна комісія з повітряних пересувань стала першою в історії міжурядовою авіаційною організацією, наділеною певними нормотворчими, адміністративними та арбітражними функціями у галузі міжнародної аеронавігації. Їй було також доручено займатися підготовкою змін та доповнень до Паризької конвенції 1919 р., покращувати технічні додатки до неї у міру вдосконалення авіаційної техніки, здійснювати збір та надання аеронавігаційної інформації про міжнародні повітряні пересування тощо [63].

Міжнародна комісія з повітряних пересувань започаткувала уніфікацію норм і правил міжнародної аеронавігації, але її успіхи в цій галузі досить скромні. Багато держав, зокрема Радянський Союз, брали участь у Паризької конвенції 1919 р. Тому робота, що проводилася Міжнародною комісією з повітряних пересувань з уніфікації правил міжнародної аеронавігації, була за відсутності широкої бази, оскільки стосувалося лише учасників Конвенції, кількість яких обмежувалося переважно європейськими державами. Діяльність СІНА мала регіональний характер. Своє існування СІНА припинила 31 грудня 1947 р. на підставі ст. 80 Чиказької конвенції 1944 р., яка передбачає скасування Паризької конвенції 1919 р. та припинення діяльності СІНА. Усі її справи були передані ІКАО, утвореною на підставі конвенції Чикаго 1944 р. [63].

Хоча СІНА залишила менш значний слід в історії міжнародних авіаційних організацій, ніж розраховували її творці, проте вона визначила важливий поворот в інституціоналізації міжнародних авіаційних відносин. З 20-х років ХХ ст. головну роль в організації та координації міжнародного співробітництва у сфері цивільної авіації стали відігравати міжурядові авіаційні організації, а не неурядові, як це було на початку ХХ ст. [58].

Такий поворот був зумовлений необхідністю забезпечення простору діяльності національної цивільної авіації на користь налагодження міжнародних повітряних сполучень, що, звичайно ж, диктувало створення постійних механізмів міжурядової співпраці у цій галузі. Поява таких міжнародних механізмів відкривала можливість країнам оперативно вирішувати поточні проблеми аеронавігації та повітряного транспорту, розпочати подолання національного «законодавчого егоїзму» та на основі пошуку балансу взаємних інтересів прокласти шлях уніфікованим правилам польотів та авіаперевезень.

У 20-ті роки ХХ ст. виникла потреба уніфікації норм міжнародного приватного повітряного права. Для вирішення цих питань у 1925 р. у Парижі було скликано Міжнародну конференцію з приватного повітряного права, у якій брали участь 43 країни, зокрема Радянський Союз. Сесії СІДПА скликалися за необхідності. У період між 1925 та 1938 рр. СІДПА провела 4 сесії та ухвалила чотири конвенції з різних питань міжнародного приватного права, підготовлені для неї постійно діючим робочим органом – Міжнародним технічним комітетом юристів-експертів з повітряного права (СІТЕЖА) [58]. У травні 1947 р. СІТЕЖА було розпущено та її функції передані ІСАО, які нині виконуються її Юридичним комітетом.

Значну роль відіграють у розвитку співробітництва в галузі цивільної авіації регіональні міжурядові конференції, які періодично збиралися для вивчення та оперативного вирішення різних практичних питань експлуатації міжнародних повітряних ліній та радіозв'язку, забезпечення метеорологічної та іншої інформації, встановлення маршрутів та розкладів, а також вжиття

практичних заходів щодо імплементації правил аеронавігації, розроблених СІНА.

Що стосується неурядових авіаційних організацій, то поряд з МЮКА з'явилися нові організації цього виду – Міжнародна асоціація повітряного сполучення (IATA), Міжнародна спілка авіаційних страховиків [75], що спеціалізуються на вузькоспеціальних питаннях діяльності міжнародного повітряного транспорту. Причиною цього став швидкий розвиток комерційної авіації, створення авіакомпаній і, як наслідок, необхідність у міжнародних неурядових організаціях, в межах яких певне коло юридичних та фізичних осіб могло б вирішувати специфічні питання співробітництва у галузі міжнародної цивільної авіації.

Таким чином, процес інституціоналізації міжнародних відносин у сфері авіації у 20-40-і рр. ХХ ст. набув нових еволюційних рис. Було створено міжурядові авіаційні організації, з'явилися тенденції регіонального міжурядового співробітництва з питань аеронавігації, намітилася лінія започаткування спеціалізованих неурядових авіаційних організацій. Звичайно, коло питань, якими займалися ці міжнародні інститути та механізми на той час, визначалося рівнем розвитку цивільної авіації. Тому рівень вимог до експлуатації міжнародних повітряних сполучень був зовсім іншим, і це в свою чергу позначалося на діяльності всіх видів авіаційних інститутів та механізмів, їх функціях та компетенціях.

Еволюційний розвиток авіаційних організацій прямо позначився на змісті міжнародного повітряного права. У його нормативному масиві почала формуватися самостійна, відносно однорідна група норм, спеціально призначена для регулювання діяльності міжурядових авіаційних організацій. Функціональна призначеність цих норм визначила їх місце у системі міжнародного повітряного права як самостійного інституту, що тісно взаємодіє з іншими інститутами цієї галузі міжнародного права [47].

Таким чином, інституціоналізація міжнародних авіаційних відносин є не лише політичним, а й нормотворчим процесом. Зазвичай під цим поняттям

розуміється процес розвитку міжнародних відносин, пов'язаний з появою і бурхливим зростанням інституту міжнародних організацій, кількісного зростання цих організацій, об'єктивної інтенсифікації міжнародних відносин [47].

У 1970-х роках регулювання авіації було піддано серйозному сумніву. З одного боку, ця критика ґрунтувалася на загальній критиці щодо політики регулювання уряду, що випливає з нових економічних підходів, таких як підхід «конкурентних ринків». З іншого боку, авіаційна галузь опинилася в серйозній кризі: нафтова криза призвела до подорожчання пального, водночас був низький попит на рейси через рецесію, а авіакомпанії мали значні борги від інвестицій у широкофюзеляжні літаки.

У той час існувала незліченна кількість державних постанов, які мали на меті забезпечити постачання по всій території США та уникнути надто сильної конкуренції, яка зруйнувала б авіаринок. Однак ці правила призвели до прихильності великих авіакомпаній і послаблення конкуренції. Хоча ціни на авіаквитки були високими, авіакомпанії майже не отримували прибутку. Як наслідок, щоб протистояти зростаючому політичному тиску, у 1978 році було підписано Закон про дерегуляцію авіакомпаній. Це був початок дерегуляції внутрішньоамериканського повітряного сполучення між 1979 і 1983 рр., під час якого було скасовано правила, що стосуються доступу до ринку, пропускної спроможності та цін [64].

Це була важлива подія, оскільки з того часу США активно прагнули дерегулювати авіаринок. Так звана політика «Відкритого неба» США прагнула до підписання угод з іншими державами, які потім отримували дозвіл на 3-тю, 4-ту та 5-ту свободи повітря: можливість спільного використання кодів, можливість вільних тарифів, свободу у визначенні перевізних ємностей та частоти польотів (див. додаток А). Вплив дерегуляції на американський ринок оцінювався в незліченних дослідженнях і обговорювався неоднозначно. Нижче представлені вирішальні наслідки для авіакомпаній (пропозиція), а також для споживачів (попит).

Дерегуляція цін у поєднанні зі зниженням бар'єрів входу на ринок призвела до сильного цінового тиску через появу нових авіакомпаній. За перші 8 років після скасування правил у США було засновано 200 нових авіакомпаній. Багато з них швидко стали жертвами сильного конкурентного тиску. Приблизно дві третини новостворених авіакомпаній зникли з ринку через припинення діяльності, були поглинені або брали участь у злитті [64].

Як наслідок, зросла концентрація в авіаційній промисловості. До дерегуляції вісім найбільших авіакомпаній займали 81% внутрішнього ринку, який у 1991 році збільшився до 95% [57]. Зростання економічного тиску з боку конкуренції та велика кількість злиттів протягом того періоду показують, що економія за рахунок масштабу, обсягу та щільності була бездіяльною та могла бути повністю використана після дерегуляції ринку [57]. Загалом перші 5 років дерегуляції характеризуються низькими доходами авіаційної галузі. Американські авіакомпанії втратили 900 мільйонів доларів США та постраждали від найгіршої ситуації з прибутками, яку коли-небудь зазнавала авіаційна галузь [64]. У цьому контексті важливо пам'ятати, що загальний економічний клімат був відзначений рецесією та другою нафтовою кризою. Тому ситуація для авіаційної галузі була складною в усьому світі. Авіакомпанії, які зіткнулися з конкурентним тиском, відреагували масовим скороченням витрат, головним чином витрат на оплату праці. У результаті реальні одиничні витрати на робочу силу впали більш ніж на 50% у період між 1978 і 1984 роками. Натомість падіння в Європі становило лише 15% [64].

Окрім скорочення витрат, авіакомпанії також адаптували свої бізнес-моделі та стратегії до нового конкурентного середовища. Зокрема, нові конкуренти були змушені позиціонувати себе в нішах. Концепція «без надмірностей» і запровадження лоукостерів – це стратегії постачання, які стали широко поширеними серед авіакомпаній.

Проте тиск також відкрив нові можливості для підвищення гнучкості, що призвело до підвищення продуктивності. Маршрути польотів можуть бути змінені та скориговані відповідно до потреб клієнтів. Оскільки регулювання

цін було скасовано, стала можливою диференціація цін. Новостворені авіакомпанії, зокрема, виграли від того факту, що їхні працівники не були об'єднані в профспілки, і тому вони могли скоротити витрати завдяки більш гнучким умовам праці та нижчим рівням заробітної плати [54, с. 250]. Деретуляція також сприяла появі хабової моделі аеропортів. Побудова каналів маршрутів через мережі хабів дозволила скоротити витрати, тоді як створення хабів також призвело до природної монополії для певних авіакомпаній у різних місцях. Дані авіакомпанії могли до певної міри уникнути цінового тиску [56, с. 74]. Як правило, хаби контролювалися авіакомпаніями, які генерували принаймні 60% усіх рейсів, пасажиропотоків [57].

Великі авіакомпанії впровадили електронні системи бронювання авіаквитків як бар'єр для входу нових постачальників. Вони використовували ці комп'ютерні системи бронювання як маркетинговий інструмент і платили комісійні туристичним агентствам за їх використання та обмеження продажів авіаквитків конкуруючих авіакомпаній. Туристичні агенції можуть запитувати інформацію про ціни та ємності, а також здійснювати бронювання в цих системах. Такі події збільшили концентрацію лише на кількох авіакомпаніях [61, с. 545]. У той час також з'явилися програми для часто літаючих пасажирів – ще один показник лояльності клієнтів, який сприяв розвитку великих авіакомпаній [63].

Споживачів часто вважають справжніми бенефіціарами дерегулювання, оскільки це призвело до зниження цін на авіаквитки. Насправді між 1978 і 1993 роками ціни впали в середньому на 22% [62]. Крім того, велика кількість пасажирів змогла скористатися нижчими цінами. У 1989 році, наприклад, 89% усіх пасажирів отримали вигоду від середнього зниження ціни [64]. Деретуляція зниження цін на авіаквитки вже була б можливою завдяки технічним досягненням, тобто запровадженню літаків великої місткості.

Збільшення кількості рейсів і авіасполучень після дерегуляції також означало, що клієнти мали більший вибір, адже збільшувалася пропозиція [64]. Крім того, із запровадженням систем «hub-and-spoke», менше пасажирів

повинні були пересідати між літаками або навіть авіакомпаніями під час своїх подорожей [67]. Однак система «hub-and-spoke» у свою чергу призвела до підвищення цін в межах хабів. У 1988 році середні ціни в 15 найбільш часто відвідуваних хабах були на 27% вищими, ніж ціни в 38 аеропортах [57].

Однією з причин цього є ринкова влада домінуючих авіакомпаній у різних місцях. Як наслідок, ціни на авіаперельоти, які завершилися в хабах, стали дорожчими порівняно з цінами на стикувальні рейси до хабів. Основна конкуренція і, як наслідок, зниження цін, відбулася на тих маршрутах, які були прямими сполученнями з великим трафіком [55]. Загалом пропозиція розвивалася позитивно на фоні зростання попиту. Між 1978 і 1988 роками кількість пасажирів зросла на 88%, а пасажиро-кілометри зросли на 62%. Пропозиція у формі завантаженості повітряних суден зросла приблизно на 65% за той самий період [61].

Загалом, пропозиція послуг зросла завдяки диференціації продуктивності; однак слід розрізняти центральні аеропорти та зони обслуговування віддалених районів. Хоча, в цілому, кількість пропонованих рейсів зросла, після дерегуляції менші міста зазвичай обслуговуються лише однією авіакомпанією, тому доступність рейсів для цих регіонів гірша [57]. Водночас збільшилася кількість хабів, а, отже, і кількість авіасполучень.

Знову ж таки, збільшення загальної кількості рейсів також призвело до перевантаження пропускної здатності, і, як наслідок, кількість затриманих рейсів і рівень шуму в районах навколо хабів збільшилися. Крім того, пасажирів змушені проводити більше часу в літаках та аеропортах [57, с. 173].

Загалом, дослідники дерегуляції приходять до висновку, що в середньому споживачі отримують значну вигоду від нижчих цін на авіаквитки та більшої кількості послуг. За підрахунками, тільки в 1986 році споживачі заощадили до 11 мільярдів доларів США [59, с. 320].

В Європі подібні процеси відбувалися з відставанням у 15 років. З 1993 року в європейській авіації існує свобода послуг, а з 1997 року повний каботаж дозволено в рамках третього пакету лібералізації. З того року створено єдиний

внутрішній авіаринок серед країн-членів Європейського Союзу. Відкладення розвитку дерегуляції в Європі пояснюється неоднорідною структурою Європейського Союзу, яка не дозволяла впроваджуватись такими ж темпами, як у США. Швидший розвиток, швидше за все, не був би успішним.

Окрім гармонізації законодавства та дерегуляції, було впроваджено супутні заходи. Тому, зважаючи на збільшення кількості затримань і скасування рейсів, було посилено права пасажирів. Крім того, було впроваджено низку правил, що стосуються шуму від польотів, а безпека польотів була ще більше європеїзована [60, с. 170].

Проте європейський ринок не можна назвати лібералізованим. Існує ще незліченна кількість нормативних актів, які впливають на авіаційну галузь. Зокрема, важливими є наступні:

- регулювання позаєвропейських маршрутів і позаєвропейських авіаліній;
- регулювання доступу до потужностей аеропорту;
- перешкода пан'європейським злиттям;
- виплата відкритих і прихованих субсидій тощо.

Через структуру європейської авіації дерегуляція впроваджувалася протягом тривалого періоду часу та має інший вплив порівняно з впливом дерегуляції в США. Ці відмінності пояснюються нижче.

На відміну від авіаційної промисловості США, на яку з самого початку впливали приватні компанії, європейська авіаційна галузь завжди перебувала під сильним впливом урядового втручання та компаній, що фінансуються державою.

Лібералізація європейської індустрії цивільної авіації була еволюційним процесом, тоді як Закон про дерегуляцію являв собою різку зміну політики [55]. Поступовий розвиток дає переваги малим компаніям, які виходять на ринок, оскільки вони можуть отримати шанс для послідовного розвитку [63].

Як згадувалося раніше, політичний процес дерегуляції в ЄС значно відрізняється від того, що відбувається в США [56]. Європейський Союз – це

колектив суверенних держав, який здійснює дерегуляцію шляхом переговорів. Через різні інтереси різних держав дерегуляція впроваджувалася повільно. Більшість штатів мали державного перевізника та інфраструктуру, яку вони хотіли захистити. Ці національні інтереси були причиною прогалин у дерегуляції, про які було зазначено раніше. Ці норми призводять до неефективного процесу дерегуляції.

Структура авіакомпаній у різних країнах і схема державного фінансування цих держав істотно відрізняються. Культура компанії, умови найму та вимоги до навколишнього середовища відрізняються між регіонами США та ЄС. Ще одну різницю можна помітити в структурі клієнтів. Клієнти на ринку США є відносно однорідними, тоді як європейським авіакомпаніям доводиться справлятися з клієнтами, які мають неоднорідні вимоги та відрізняються своїм культурним походженням.

Істотна різниця також існує в системах «hub-and-spoke». На відміну від системи США, в Європі ці системи є національними. Хоча з 1997 року, коли було дозволено каботаж, з'явилася можливість створювати центри в оптимальних місцях поза межами внутрішнього ринку, однак дана можливість була сильно обмежена жорсткістю слотів [56].

У деяких регіонах, наприклад у Європі, субсидування авіакомпаній заборонено з міркувань конкуренції. У деяких випадках уряди мають інші пріоритетні сектори для фінансування, а не авіацію. Зокрема, існує емпіричне підтвердження того, що ефективне вирішення положень про власність і контроль шляхом обходу або незастосування урядами може мати позитивний вплив на авіаційний сектор. Європейський Союз створив нову динаміку індустрії, замінивши національне положення про власність і контроль спільноти, таким чином заохочуючи, серед іншого, розвиток авіакомпаній з низькими тарифами та дозволяючи консолідацію шляхом злиття та поглинання мережевих перевізників. У Латинській Америці компанія LAN успішно бере участь у транснаціональних придбаннях, створивши, серед іншого, компанію LATAM, тоді як Австралія та Нова Зеландія також зайняли

ліберальну позицію щодо міжнародного володіння та контролю над своїми операторами [52].

Цікаво також відзначити, що навіть у тих частинах світу, де національні положення про власність і контроль є потужними, також можливі альтернативні реакції ринку. Фактично, створення трьох стратегічних альянсів (Star, SkyTeam і Oneworld) між мережевими операторами близько двадцяти років тому, безумовно, є історією успіху з точки зору створення безперебійної глобальної мережі. Подібним чином авіакомпанії з низькими тарифами, такі як Air Asia/JetStar і Air Arabia, зуміли закріпити присутність в Австралії та Азії, та на Близькому Сході/Північній Африці відповідно, заснувавши місцеві дочірні компанії. Проте, всі ці спроби обходу, незалежно від того, наскільки успішними вони можуть виявитися в короткостроковій і, можливо, в середньостроковій перспективі, додають витрат, підвищують складність, і створюють правову невизначеність. Таким чином, вони не в змозі досягти переваг повної інтеграції, запропонованої послабленням положень про власність і контроль. Навіть положення про співтовариство, запроваджене в Європейському Союзі, може зіткнутися з юридичними проблемами на міжнародних маршрутах і ринках, коли треті країни (тобто ті, які не входять до ЄС) не бажають прийняти його під час перегляду своїх двосторонніх угод [50, с. 35]. Такі перевізники матимуть доступ до приватного фінансування, необхідного для придбання парку, і зможуть отримати частку ринку порівняно з перевізниками, які більше залежать від державного фінансування. Зрозуміло, що галузь потребуватиме переходу від національної галузі до ринку, який краще сприятиме міжнародному зростанню. Наприклад, підхід спільноти перевізників Європейського Союзу дозволив сформувати перевізників з успішними бізнес-моделями, які пропонують споживачам більший вибір авіаперельотів. Такий підхід вимагає від окремих держав визнати право власності та контроль над перевізниками, країнах Співдружності. Інші регіональні блоки можуть застосувати подібні підходи, щоб сприяти створенню успішних перевізників.

Регуляторні бар'єри, такі як власність і контроль, є перешкодами для входу до галузі, але не є непереборними. Бар'єри можуть бути зняті урядами або їх можуть обійти авіакомпанії. Проте, бар'єри можуть залишатися в певних регіонах світу через політичну волю та пріоритети країн у цих регіонах. Зрештою, новий багатосторонній підхід до регулювання авіаперевезень з'явиться лише під егідою ІКАО [47].

Загалом, варто відзначити, що завдяки вдалому функціонуванню міжнародних інституцій з регулювання авіаційних перевезень, в світі зростає кількість авіаперевезень з 1970 р. до 2019 р. більш ніж в 11 разів. Проте, пандемія COVID-19 спричинила падіння обсягів авіаперевезень в 2020 р. порівняно з 2019 р. в 2,51 рази (рис. 3.4).

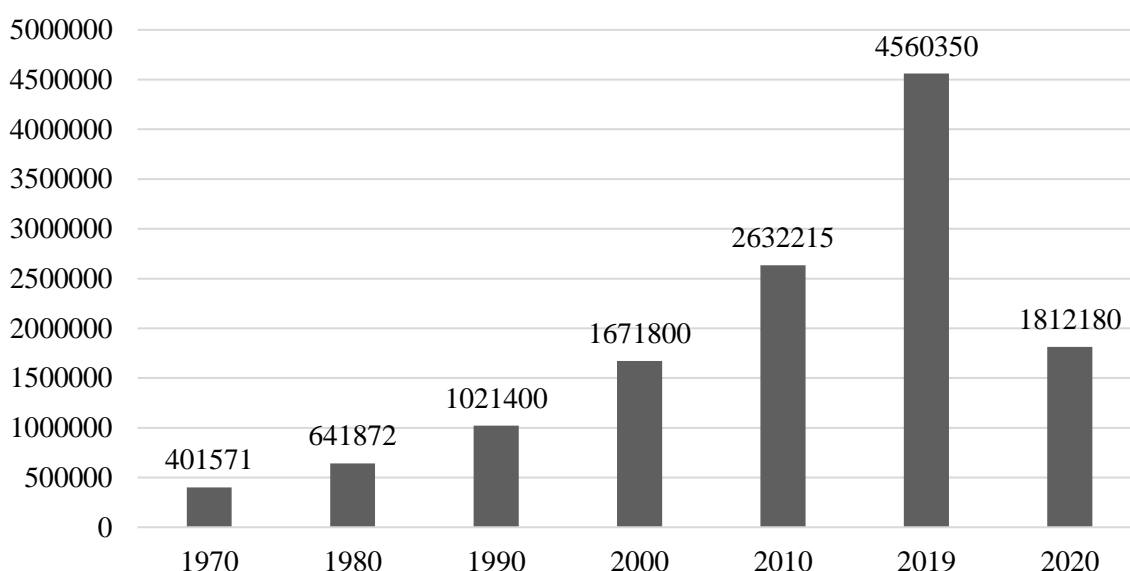


Рис. 3.4. Динаміка обсягів перевезень пасажирів за допомогою авіатранспорту в світі, тис. осіб

Примітка. Розраховано автором за даними [64].

Таким чином, пандемія COVID-19 стала світовим викликом для авіаційної галузі, оскільки за таких умов падіння обсягів пасажирських авіаційних перевезень було безпрецедентним. В таких умовах надзвичайно важливою є роль світових інституцій, які б допомогли розвитку авіаційної галузі та хоча б утриматися на плаву основним гравцям.

Міжнародна організація цивільної авіації за допомогою Цільової групи Ради з відновлення авіації (ЦГВА) разом зі своїми державами-членами, міжнародними і регіональними галузевими організаціями, здійснює заходи для вирішення проблем щодо забезпечення безпечного, надійного та сталого відновлення авіаційної діяльності та відновлення авіаційного сектора [45].

Ці заходи поділяють на чотири категорії: 1) заходи щодо забезпечення безпеки польотів та авіаційної безпеки; 2) авіаційні заходи з охорони здоров'я населення; 3) заходи щодо спрощення формальностей; 4) економічні та фінансові заходи [15].

З огляду на складність і високу затратність відновлювальних заходів, ясно, що авіатранспортна галузь не зможе вижити в умовах глибокої кризи без допомоги держави. Міжнародна організація цивільної авіації рекомендує державам надати фінансову, регулятивну підтримку та здійснювати нагляд за внутрішньогалузевою діяльністю авіаційних і суміжних підприємств.

Фінансова підтримка держави полягає у виділенні коштів у вигляді прямих безповоротних субсидій у капітал; відстрочення по будь-яким платежам державі і зниження їх розмірів; відшкодування з бюджетів суб'єктів авіаційної діяльності витрат на спеціальні або епідеміологічні заходи; субсидування авіаперевезень у значимих маршрутах або розширення географії/обсягів такого субсидування.

Обмежувальні заходи, що призвели до втрат авіапідприємств, були введені державами. У зв'язку з цим підтримка авіапідприємств з боку держав і їх бюджетів (з урахуванням наявних можливостей) представляється доцільною.

Регулятивна підтримка держави полягає у запобіганні цінового демпінгу з метою підвищення прибутку. Дії авіаційної влади по відношенню до авіакомпаній представлені цілою низкою відповідних заходів: проведення онлайн-консультацій для завчасного узгодження дат відкриття рейсів міждержавного сполучення і ємностей, які виставляються на них; тимчасове обмеження (наприклад, на 6 місяців) розширення парку повітряних суден

авіакомпаній (заміна літак на літак допускається) і відкриття нових сертифікатів експлуатантів; компенсація витрат на консервацію та розконсервацію надлишкових повітряних суден та інше.

Внутрішньогалузева підтримка: врахування чинника дистанціювання в аеропортах (особливо в піковий час) при плануванні та узгодженні розкладу рейсів; надання обслуговуючими компаніями (паливозаправні, хендлінгові, з технічного обслуговування) максимальних для їх можливостей знижок; реструктуризація зобов'язань різних підприємств, природно з урахуванням їх можливостей з відсотками нижче банківських кредитів. Підтримка з боку суміжних організацій і підприємств, спрямована на збереження багаторічних клієнтів [49, с. 88].

Авіатранспортну систему можна розглядати як складну систему, де соціальні, економічні, технологічні, екологічні та політичні елементи створюють платформу для функціонування ринку повітряного транспорту. Соціальні та політичні системи отримують прибуток від авіації. Крім того, вони отримують вигоду від можливості познайомитися з новими культурами і, таким чином, створити взаєморозуміння між культурами. Однак, є й негативні чинники, такі як безпека. Крім того, шумові викиди належать до соціальних і політичних систем. Економічна система має справу з попитом і пропозицією на ринку повітряного транспорту. Зростання попиту сприяє зростанню прямих економічних факторів, таких як робочі місця та доходи авіатранспортних компаній, а також непрямих і викликаних економічними факторами уздовж ланцюга постачання.

Крім того, такі каталітичні ефекти, як от доступність (наприклад, для міжнародних компаній та туризму), відіграють важливу роль для міжнародної привабливості країни порівняно з іншими країнами. З іншого боку, вартість факторів і поглинання ресурсів порівнюються з позитивними економічними ефектами в економічній системі. Технологічна система зосереджена на кращій продуктивності, наприклад, двигунів і аеродинаміки. Нові інновації, які

допомагають авіаційній промисловості працювати більш економічно та екологічно, мають велике значення в технологічній системі [49, с. 89].

Таким чином, особи, які приймають рішення, повинні враховувати переваги ініціативи у створенні середовища, яке надасть авіакомпаніям доступ до капіталу, необхідного для ефективної конкуренції в галузі. Це може включати послаблення обмежень власності та контролю в регіональному контексті. Держави повинні розглянути можливість спільної діяльності з державами-однодумцями для пошуку регіональних рішень для розвитку середовища, необхідного для підтримки розвитку авіації. Крім того, регіональні блоки повинні розвивати діалог з іншими регіональними блоками, щоб сприяти зростанню авіації на благо свого населення та економіки. Хоча власність і контроль можуть не розглядатися як серйозна проблема для деяких урядів і авіакомпаній, враховуючи появу альянсів та інших обхідних шляхів, що використовуються для полегшення повітряного транспорту, можливо, що держави, які активно розробляють політику, котра сприяє зростанню авіації у довгостроковій перспективі, створить авіакомпанії, які будуть мати суттєво вищі конкурентні переваги.

2.3. Глобальне регулювання міжнародного авіаційного бізнесу

Авіація є невід'ємною частиною суспільства, об'єднуючи людей та здійснюючи перевезення вантажів по всьому світу, а також важливою рушійною силою економічного зростання та сталого розвитку, підвищуючи рівень життя людей у всьому світі за допомогою щоденного безпечного та надійного виконання понад 120000 польотів. Прогнози підтверджують активне зростання обсягу повітряного руху протягом наступних 20 років завдяки економічним, технологічним та суспільним змінам.

Досягнення сталого зростання в рамках міжнародної системи повітряного транспорту значною мірою залежить від високоефективної глобальної аеронавігаційної системи. Глобальна аеронавігаційна система

підтримує безпечний та впорядкований розвиток міжнародної цивільної авіації за допомогою дієвої інтеграції людей, інформації, технологій, засобів та служб. З технічної точки зору система включає операції на аеродромі, організацію повітряного руху, метеорологічне обслуговування, аеронавігаційну інформацію та служби пошуку та рятування, що підтримуються засобами зв'язку, навігації та спостереження (CNS) повітряного, наземного та космічного базування. З експлуатаційної точки зору система охоплює виробництво польотів зі зміною маршрутів, включаючи операції в аеропортах та підготовку до нового польоту. У частині, що стосується спільноти, система охоплює всі зацікавлені сторони, які беруть участь у наданні аеронавігаційних ресурсів або потребують їх використання [43].

Тому заснована на ефективності, орієнтована на обслуговування і передова у технологічному плані аеронавігаційна система має вирішальне значення для підвищення зв'язності пасажирських і вантажних перевезень, забезпечуючи стійкість зростаючого авіаційного сектора у світі. На додаток до основних принципів ефективності авіаційної діяльності, які полягають у забезпеченні безпеки польотів, авіаційної безпеки, а також екологічної та економічної стійкості, існує ще кілька вимог до ефективності діяльності, які мають виконуватися з метою задоволення потреб суспільства. Таким чином, потреба в ефективності має бути рушійною силою розвитку аеронавігаційної системи.

Формування та розвиток сучасного міжнародного інституційного механізму у сфері цивільної авіації відбувалося під впливом інших чинників, ніж у 20-40-ті рр. ХХ ст. Бурхливий темп авіаперевезень став можливим завдяки появі суперлайнерів, здатних з великою швидкістю та на значні відстані перевозити більше сотні пасажирів за один рейс. У наші дні повітряний транспорт – незамінний засіб підтримки та зміцнення політичних, економічних, культурних та інших зв'язків між країнами. Завдяки цивільній авіації виникла глобальна мережа міжнародних повітряних сполучень, які

стали невід'ємним елементом мирних відносин між державами. У створенні такої розвиненої мережі міжнародних повітряних комунікацій важливу роль відіграли міжнародні авіаційні організації, насамперед ІКАО [58].

Ця універсальна організація виконує функції головного координатора зусиль держав щодо створення безпечних та ефективних умов діяльності цивільної авіації на міжнародній арені. Справа в тому, що забезпечення безпеки, надійності та регулярності польотів на будь-якому сучасному літаку неможливе без його постійного зв'язку із землею, без обслуговування його протягом усього маршруту польоту наземними службами управління повітряним рухом, центрами польотної інформації, службами метеозабезпечення, а також без наявності сучасних аеродромів у транзитних пунктах, оснащених аеронавігаційними засобами посадки. Сьогодні міжнародні повітряні траси перетинають усі країни та континенти, тому безпека польотів може бути вирішена тоді, коли у всіх країнах, через які вони прокладені, наземні служби та споруди, призначені для забезпечення обслуговування польотів, працюватимуть у однаковому технологічному режимі. Вирішенням цього завдання займається, і досить успішно, ІКАО [73].

Цією організацією вироблена величезна кількість уніфікованих правил міжнародної аеронавігації, які широко використовуються державами-членами ІКАО у своїй національній практиці. Завдяки цьому літаки авіакомпаній усіх країн можуть впевнено літати без будь-яких технічних труднощів та ускладнень. Зусилля ІКАО щодо уніфікації правил міжнародної аеронавігації усунули небезпеку появи численних та різноманітних національних правил міжнародних польотів, що неминуче сильно ускладнило б практичне здійснення міжнародних повітряних сполучень. За допомогою уніфікованих правил міжнародної аеронавігації вдалося усунути розбіжності між національними правилами польотів до допустимого мінімуму [26].

Крім того, ІКАО займається економічними питаннями повітряного транспорту, зокрема щодо спільного фінансування та утримання аеронавігаційних засобів, надання технічної допомоги країнам, що

розвиваються, авіаційної безпеки, юридичними та іншими проблемами світового повітряного транспорту і знаходить для них політичні, економічні, технічні та інші рішення. Висока результативність діяльності ІКАО, її значний внесок у вирішення світових проблем цивільної авіації свідчать про те, що її творцям вдалося знайти правильні правові, організаційні, політичні, економічні та інші елементи конструкції ІКАО, закріпити їх у її статутних положеннях та на цій основі налагодити організаційно-правовий механізм діяльності, який використовується державами-членами як універсальний регулятор політичних, економічних, технічних, правових процесів, що породжуються міжнародною цивільною авіацією [73].

Мета ІКАО полягає у забезпеченні сталого зростання глобальної системи цивільної авіації. У зв'язку з цим ІКАО встановлює необхідні стандарти та політику для забезпечення безпечного та впорядкованого розвитку міжнародної цивільної авіації, виконуючи функції глобального форуму для своїх 193 країн-членів [73]. За допомогою Глобального аеронавігаційного плану (ГАНП) ІКАО об'єднує авіаційне співтовариство для створення гнучкої, безпечної, захищеної, стійкої, високоефективної та інтероперабельної глобальної аеронавігаційної системи.

ГАНП є важливим інструментом планування, що дозволяє встановлювати глобальні пріоритети з метою розвитку глобальної аеронавігаційної системи та забезпечення реалізації концептуального бачення інтегрованої, узгодженої, інтероперабельної у глобальному масштабі системи.

Експлуатанти аеропортів працюють у тісній взаємодії з міжнародними та національними регламентуючими органами, щоб аеропорти були повністю включені в аеронавігаційну систему. Експлуатанти аеропортів у процесі співробітництва надають інформацію про можливості та діяльність аеропортів. Така інформація підтримує заходи оптимізації та підвищення ефективності використання інфраструктури.

Процес спільного прийняття рішень аеропортами сприяв спільній роботі експлуатантів авіакомпаній та аеропортів, спрямованої на найкраще

використання обмеженої інфраструктури; створення повністю інтегрованих центрів аеропортових операцій є природним кроком для досягнення цієї мети. Експлуатанти аеропортів також сприяють реалізації ГАНП, надаючи дані, прогнози та ресурси для того, щоб інфраструктура та служби глобальної аеронавігаційної системи могли оптимальним чином проектуватися, будуватися та експлуатуватися, служити джерелом сталої вигоди для спільнот, що обслуговуються [58].

Постачальники аеронавігаційного обладнання (ПАНО) відповідають за планування, організацію та ефективне управління аеронавігаційною системою з метою досягнення її оптимальних показників ефективності. У контексті ГАНП термін «ПАНО» позначає всі зацікавлені сторони, які беруть участь у наданні аеронавігаційного обслуговування в галузях операцій на аеродромі, організаційно-ремонтної діяльності, метеорологічного обслуговування, аеронавігаційної інформації, пошуку та рятування. Хоча це обслуговування переважно надається конкретними спеціалізованими організаціями у сфері аеронавігаційної відповідальності, іноді, у межах належної нормативної бази, надання обслуговування може бути делеговано іншим членам авіаційного співтовариства.

Постачальники інформаційного обслуговування та даних відіграють особливо важливу роль в еволюції аеронавігаційної системи. Генерування та своєчасне поширення актуальної інформації та даних для ефективного надання аеронавігаційного обслуговування потребує надійних мереж електрозв'язку та баз даних, що містять точну та динамічну інформацію. Тому ПАНО стикаються з новими вимогами щодо належного використання нових цифрових механізмів реалізації, що включають новітні технології. ПАНО у тісній взаємодії зі своїми відомствами цивільної авіації працюють над реалізацією ГАНП та усуненням розриву між виконавчим та технічним рівнями. Це спрощує належне, прозоре та своєчасне отримання фінансування для модернізації інфраструктури, можливостей системи та оновлення

положень, необхідних для безпечної, надійної та екологічної аеронавігаційної системи [58].

Міжнародні організації, включаючи організації користувачів повітряного простору, аеропортів та ПАНО, підтримують ІКАО у справі розробки та реалізації ГАНП, розповсюджуючи за допомогою навчальних заходів та перевірок інформацію серед членів організацій та підвищуючи рівень обізнаності щодо вимог до дотримання нормативних положень. Міжнародні організації також доводять експлуатаційні вимоги до своїх членів і надають їм допомогу у плануванні ефективних рішень, які у свою чергу враховуються при розробці експлуатаційних удосконалень у рамках технічних концепцій ГАНП.

Найважливіша функція аеронавігаційного персоналу, такого як льотні екіпажі, кабінні екіпажі та диспетчери управління повітряним рухом, полягає у дотриманні стандартних експлуатаційних процедур з метою забезпечення найвищого рівня безпеки польотів та найбільш ефективної реалізації ГАНП. У той же час, професійні організації фахівців сприяють розробці ГАНП, передаючи свої експертні знання в галузі експлуатації [58].

Така взаємодія гарантує, що в технологіях, устаткуванні та процедурах, що пропонуються до включення, враховані людські фактори та роль людини в системі і що, таким чином, запропоновані зміни принесуть очікувані результати щодо безпеки польотів та ефективності. Професійні організації фахівців також використовують усі канали, включаючи механізми подання звітів у рамках систем управління безпекою польотів, з метою інформування про недоліки та участь у постійному вдосконаленні системи загалом.

Міжнародна асоціація повітряного транспорту (ІАТА) – це галузева асоціація авіаперевізників, що об'єднує більше 260 авіакомпаній або 83% всього обсягу авіаперевезень. Організація підтримує багато сфер авіаційної діяльності та допомагає формулювати галузеву політику з найважливіших питань повітряного транспорту.

Тісний взаємозв'язок між світовою економікою та авіаційною галуззю є причиною того, що IATA бере участь у стимулюванні спрощення процедур торгівлі та активно підтримує реалізацію Угоди Світової організації торгівлі (COT) про спрощення процедур торгівлі. Деякі проекти IATA стосуються цілей Угоди COT про спрощення процедур торгівлі та безпосередньо пов'язані з деякими положеннями Угоди [75]:

- «e-Freight» (Електронні вантажоперевезення) – проект, спрямований на використання замість паперових документів в авіаційних вантажоперевезеннях електронних даних та повідомлень з метою скорочення часу очікування та витрат, пов'язаних з оформленням вантажів на кордонах та в аеропортах;

- «Secure Freight» (Безпечний вантаж) – ініціатива щодо нарощування потенціалу з метою підвищення безпеки вантажів відповідно до міжнародних вимог.

Функції Міжнародної асоціації повітряного транспорту численні, але з-поміж них можна визначити головні:

- взяття участі у справедливому формуванні тарифів на авіаперевезення;

- класифікація повітряних суден, аеропортів та авіакомпаній методом присвоєння їм відповідних кодів;

- забезпечення ефективного розвитку авіаційної галузі та прагнення визнання важливості повітряного транспорту у всьому світі для соціально-економічного розвитку;

- допомога промисловості для досягнення адекватного рівня рентабельності, за рахунок оптимізації доходів, мінімізуючи витрати на паливо, збори та оподаткування;

- розробка правил та процедур, що регулюють авіаперевезення;

- сприяння підвищенню безпеки перельотів та якості авіапослуг, що надаються, задовольняючи потреби пасажирів;

– покращення економічних, екологічних стандартів для зниження викидів від повітряного транспорту в атмосферу.

До ключових напрямів діяльності IATA відносяться (рис. 3.5).

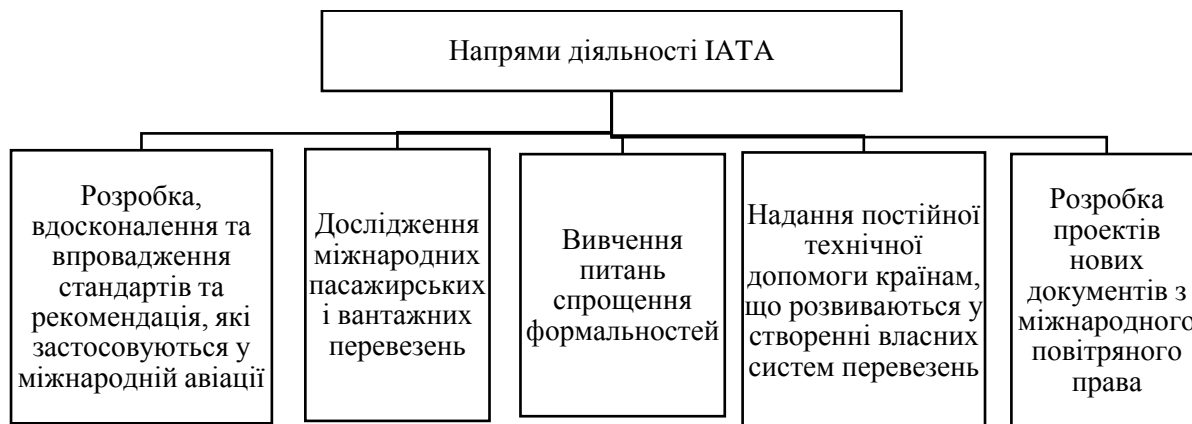


Рис. 3.5. Ключові напрями діяльності IATA

Примітка. Побуловано автором за даними [75].

Безпека, яка для IATA є першочерговим пріоритетом. Основним інструментом для оцінювання безпеки є Міжнародний аудит експлуатаційної безпеки (IOSA), що застосовується до авіаційних компаній, які хочуть пройти перевірку на відповідність міжнародним вимогам безпеки. Відповідно до правил Асоціації у всіх авіакомпаніях, що є членами IATA, в обов'язковому порядку повинна проводитися процедура аудиту IOSA на відповідність 872 вимогам. Надалі після успішного проходження аудиторської перевірки компанію заносять до реєстру Операторів IOSA. Це дає перевагу авіаперевізникам не лише перед пасажирями, а й перед світовим авіаційним співтовариством, гарантуючи безпечний рівень авіаперельотів. Право проводити сертифікацію на відповідність вимогам IOSA мають повноваження 8 аудиторських фірм, які отримали атестат акредитації IATA. Також IATA стежить за безпекою у процесі експлуатації повітряних суден, а й під час авіарейсів. Це стосується перевезення вантажів підвищеної небезпеки, інсайдерських та кіберзагроз для цивільної авіації, безпеки пасажирів під час авіаперельотів усередині. Уряди та авіапромисловість повинні працювати

разом, щоб замінити негнучкі заходи безпеки узгодженими та швидко реагуючими системами безпеки, що засновані на даних управління ризиками та ефективними технологіями.

Довкілля. Завданням IATA є забезпечення пропорційної та узгодженої екологічної політики, яку реалізують уряди держав усього світу, для підтримки сталого розвитку авіасектору. Екологічні поліпшення мають бути досягнуті економічно ефективним чином. IATA працює по пом'якшенню впливу повітряного транспорту на довкілля на глобальному та місцевому рівні, у таких категоріях [75]:

- зміна клімату;
- авіаційний шум;
- місцева якість повітря.

Дії IATA в галузі навколишнього середовища включають:

- підтримку розвитку екологічних стандартів та рекомендованої практики ICAO;
- робота з авіакомпаніями та іншими заінтересованими сторонами, щоб визначити політику дій, спрямованих на пом'якшення наслідків для екології від авіасектору;
- забезпечення внеску в регуляторні процеси та міжнародні переговори;
- інформування політиків та зацікавлених осіб про прийняті екологічних рішень.

Комітет з питань екологічної політики IATA (ENCOM) дає рекомендації Асоціації з розробки екологічної політики та стратегій. IATA має кілька програм з надання допомоги авіакомпаніям у покращенні їх екологічних показників та пропонує курси з авіації та охорони навколишнього середовища.

Питання інфраструктури. IATA бере на себе роль лідерства у впливі на функціонування аеропортів, плануванні повітряного простору та розвитку проектів по всьому світу, щоб виконати вимоги авіасполучення з безпеки, ефективності та функціональних можливостей [75].

IATA прагне встановити та підтримати глобальний план щодо вирішення стратегічних питань на високому рівні, довгострокових та короткострокових стратегій, а також узгодженого регіонального розвитку. IATA працює в глобальному масштабі з ICAO, авіакомпаніями, іншими організаціями, аеропортами та постачальниками аеронавігаційного обладнання з метою сприяння ефективному екологічно відповідальному підходу щодо поліпшення навколишнього середовища на основі правильного управління повітряним рухом. Працюючи у тісній співпраці з авіакомпаніями, розробляє найкращі практики, які принесуть користь у зниженні рівня шуму та авіаційних емісій.

Паливна політика. Реактивне паливо становить майже 30% операційних видатків авіакомпаній. Комерційні партнери IATA, що постачають паливо, прагнуть того, щоб авіакомпанії мали доступ до надійних поставок палива для реактивних двигунів на основі конкурентних та прозорих цін.

Знижуючи вартість наданого реактивного пального, IATA працює над [75]:

- скороченням невиправданих зборів та податків на паливо для реактивних двигунів, які часто суперечать угодам ICAO щодо політики та повітряних послуг, укладених між державами;
- безпечною та прозорою практикою ціноутворення;
- заохочення конкуренції між постачальниками палива для авіакомпаній.

IATA також забезпечує процес надійного постачання перевізників авіапаливом, сприяє обміну передовим досвідом щодо надання палива. Двічі на рік скликається Форум з авіаційного палива, в якому бере участь понад 600 авіакомпаній та постачальників палива.

Стратегічне партнерство. Програма стратегічного партнерства є платформою для обговорення проблем постачальників авіаційних послуг, а також зміцнення відносин із ключовими зацікавленими сторонами та промисловими виробниками. Завдяки участі в різних робочих групах IATA

стратегічні партнери набувають більшого розуміння пріоритетів авіасполучення та мають можливість розширити спільну роботу з Асоціацією для успішного розвитку авіатранспортної галузі.

Партнерські відносини між IATA та ICAO, відповідно, між промисловістю та урядом, мають вирішальне значення для максимізації соціальної та економічної вигоди, розвитку авіації, з метою створення робочих місць та більшого культурного взаєморозуміння, а також розробки стандартів, рекомендованих практик з багатьох напрямків авіаційної галузі.

IATA є однією з обмеженої кількості ключових міжнародних організацій, які уповноважені бути присутніми на Асамблеї ICAO як спостерігачі.

Оподаткування. Авіаційна промисловість підтримує торгівлю, що сприяє зайнятості населення та економічному зростанню. У 2019 році виплати авіакомпаній загалом склали 116 мільярдів доларів США у вигляді податків на консолідованому глобальному рівні. Це становить приблизно 48% від галузевої валової доданої вартості (еквівалент галузі ВВП). Самовільне чи надмірне оподаткування міжнародного повітряного транспорту негативно впливає на економічний та соціальний розвиток.

Різні форми впливу оподаткування – успіх та зростання авіаційної промисловості. Попит на авіаперевезення дуже чутливий до змін цінової політики. Неефективні та обтяжливі податкові заходи, що збільшують вартість авіаперельотів, мають негативний вплив на попит, що у свою чергу перешкоджає економічному зростанню [75].

IATA спільно з партнерами по галузі прагне до того, щоб до авіакомпаній застосовувалися справедливі та ефективні заходи оподаткування щодо їх діяльності, незалежно від місця розташування.

IATA працює з авіаційною галуззю для забезпечення органів державної влади по всьому світу та дотримується правил та принципів оподаткування, застосовуваних у Міжнародній організації цивільної авіації (ICAO),

Організації економічного співробітництва та розвитку (ОЕСР) та Організації Об'єднаних Націй (ООН).

У зв'язку з цим, IATA бере активну участь у низці заходів, включаючи [75]:

- забезпечення існуючих та нових заходів оподаткування, що застосовуються на справедливій основі, з урахуванням економічних та соціальних наслідків;

- недопущення дій, спрямованих на подвійне оподаткування;

- пропаганду проти заходів оподаткування, несправедливо орієнтованих на промисловість. В результаті, доходна частина, що надходить з оподаткування, не реінвестується в область повітряного транспорту, пов'язані з нею послуги та інфраструктуру.

Таким чином, глобальне регулювання міжнародного авіаційного бізнесу здійснюється такими міжнародними організаціями, як Міжнародна організація цивільної авіації та Міжнародна асоціація повітряного транспорту. За допомогою міжнародних організацій створюються аеронавігаційні плани, а також регулюється діяльність постачальників пального та авіаобладнання, а також альянсів у сфері авіаційного бізнесу.

Висновки до розділу 2

Таким чином, нами було визначено, що на національному рівні економіко-правові механізми регулювання авіаційного бізнесу здійснюються завдяки діяльності національних органів регулювання авіаційної галузі. Крім того, економічне регулювання авіаційної галузі здійснюється за допомогою створення таких організацій, як глобальні авіаційні альянси та об'єднання найбільших авіатранспортних підприємств. Також існують міжнародні організації, як, наприклад, Міжнародна організація цивільної авіації та Міжнародна асоціація повітряного транспорту, які дозволяють регулювати галузь цивільної авіації на глобальному рівні.

При розробці нормативно-правової бази діяльності державного регулювання, у тому числі, адміністративних регламентів, необхідно дотримуватись балансу інтересів. При цьому, слід враховувати, що забезпечення безпеки, наскільки це можливо, не повинно порушувати законних прав експлуатантів та користувачів повітряного простору.

При розробці адміністративних регламентів слід враховувати визначний досвід найбільш розвинених країн (США, країн Європи тощо), особливо щодо видачі ліцензій, формування заходів впливу на недобросовісних користувачів, інспекторського контролю, процедур видачі дозволів, формування програм застосування примусів.

РОЗДІЛ 3

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОГО БІЗНЕСУ В УКРАЇНІ ТА ПРІОРИТЕТНІ НАПРЯМИ ЙОГО РЕГУЛЮВАННЯ

3.1. Ретроспектива та сучасний стан підприємницької діяльності у сфері авіації в Україні

Розвиток української авіації розпочався ще за часів СРСР, оскільки Україна була частиною даного союзу. Ще до початку збройної боротьби 1917 року за незалежність УНР на українській території дислокувалося чимало російської військової техніки, серед якої близько 330 бойових літаків. Вони й створили ядро українського повітряного флоту, формування якого відбувалося у найскладніших умовах. Щоправда, відсутність у керівництва країни чітких орієнтирів та сформованих стратегій розвитку військово-повітряних формувань (авіації) становила величезну перешкоду, яка не давала українській авіації йти вперед, та належним чином розвиватися.

«13 грудня 1917 року Центральна рада створює Повітряний флот, командувачем якого було призначено підполковника-авіатора Віктора Павленка. З появою офіційної повітряної армії авіабудування набирало суттєвих оборотів, і станом на 1918 рік у реєстрах управління української авіації вже налічувалося 188 літаків різних типів.

Піонером літакобудування в Україні був Олександр Кудашев – київський інженер-конструктор, професор Київського політехнічного інституту 1909-1910 років. Особисте знайомство з першим російським льотчиком Михайлом Юхимовим, який здійснив успішний політ французьким літаком Фарман-IV, справило великий вплив на молодого конструктора. Повернувшись до Києва, де вже займався викладацькою діяльністю, Кудашев розпочав будівництво власного літака. Керівництво КПІ підтримало його в цьому» [77].

У травні 1910 року світ побачив літак Кудашев-1, який вже був готовий до польоту. Це був формений біплан з гвинтом вагою 320 кілограмів, обладнаний двигуном Анзани потужністю 35 кінських сил. Він мав переднє кермо висоти, кермо управління та хвостове оперення-стабілізатор. Каркас літака з площею несучих поверхонь 32 кв. м., був зроблений з дерев'яних рейок та обтягнутий прогумованим полотном.

Ігор Сікорський – видатний авіаконструктор українського походження, творець першого у світі чотиримоторного бомбардувальника, пасажирського літака Ілля Муромець. Літак Ілля Муромець встановив світовий рекорд вантажопідйомності. Будучи студентом Київського політехнічного інституту, він спроектував кілька вертольотів та літаків-біпланів. У 1908-1912 рр. побудував у Києві 6 моделей літаків та вертольота. Літак-гігант Ілля Муромець вперше піднявся у повітря 10 грудня 1913 р. У 1918 р. Сікорський емігрував до США, де заснував компанію Sikorsky Aircraft [77].

Олег Антонов – авіаконструктор, який зробив невичерпний внесок у розвиток світового авіабудування, та українського зокрема. 1952 р. він разом зі своїм конструкторським бюро переїжджає до Києва, де починає виконувати поставлене завдання влади, а саме будівництво військово-транспортного літака з двома турбогвинтовими двигунами. Завдання було виконано, і перший спроектований літак Ан-8 злетів 11 лютого 1956 року. Ан-22 встановив 41 світовий авіаційний рекорд. Незабаром він починає розробку та створення літаків Ан-10 та Ан-12 та пасажирських Ан-14, Ан-24 та Ан-28. Пізніше було спроектовано Ан-22 Антей – перший у світі широкофюзеляжний літак, який за своїми розмірами перевершував усе, що робилося до того часу в авіації, побивши рекорди швидкості, вантажопідйомності та висоти польоту.

«У 1982 р. злетів у небо ще один літак-гігант Олега Антонова – Ан-124 Руслан, який довгий час вважався найбільшим літаком світу. Вже 1989 року світ потрясло нове інженерне диво від конструкторського бюро Антонова – Ан-225 Мрія – найбільший і найпотужніший літак у світі. Розробка «Мрії» була розпочата в 1985 році і тривала лише 3 роки. Збудували її на Київському

механічному заводі. Вперше «Мрія» відірвалася від землі 21 грудня 1988 року. У 2004 р. Міжнародна авіаційна федерація внесла Ан-225 до Книги рекордів Гіннеса за його 240 рекордів.

Після розпаду СРСР Україна стала володарем одних із найчисленніших потужностей Військово-повітряних сил (ВПС). За кількісними показниками військова авіація України поступалася лише Сполученим Штатам, Китаю та Росії. У 1992 році на території України дислокувалося: 4 повітряні армії, 11 ескадрилій, 10 авіаційних дивізій, 49 авіаційних полків, навчальні заклади та установи, близько 600 військових частин, 2800 літальних апаратів різного призначення, понад 120000 військовослужбовців» [77].

До складу ВПС України також перейшли три повітряні армії (близько 1100 бойових літаків): винищувачі: 2 дивізії (8 полків); фронтові бомбардувальники: 2 дивізії (5 полків); бомбардувальники: далека авіація (3 полки); розвідувальна авіація (3 полки); авіаційний полк та 4 авіаційні центри. У 1992 р. було створено ППО України (протиповітряну оборону). У 1994 до складу Сухопутних військ України увійшла армійська авіація, сформувавши один із головних та перспективних засобів збройної боротьби [77].

Однак РФ не могла дозволити новій і молодій державі розвиватися і ставати сильнішою. Саме РФ протягом останніх десятиліть робила все можливе, щоб послабити військову міць України. Звичайно ж, також армія розкрадалася і знищувалася саме через халатність і недалекоглядність військових чиновників тих часів. Вже 2011 року чисельність ЗСУ була скорочена до 43 100 осіб. На озброєнні залишилося 208 бойових та 39 транспортних літаків.

2017 рік – став роком активного відновлення і швидкого розвитку української авіації. Протягом 2017 вдалося відновити аеродроми в трьох регіонах і відремонтувати 9 аеропортів. На кожному реабілітованому аеродромі були здійснені масштабні роботи: від заміни аеродромних плит, штучного покриття, до заливання сучасного бетонного моноліту і будівництва стоянок для літаків. 2017 році авіапромисловість України досягла апогею

свого відновлення, оскільки активно фінансувалися проведення першого, середнього і капітального ремонту літаків та вертольотів.

За 2017 фахівці модернізували і передали для армійської авіації НГУ, ГСЧС 9, Мі-8МТ. До того ж в ході капітального ремонту на вертольотах замінили деталі російського виробництва і виконали цілий комплекс доопрацювань з метою поліпшення характеристик, доводячи їх до рівня сучасних експлуатаційних вимог. Це і встановлення нових метеорологічних локаторів, нової супутникової навігаційної системи і системи зв'язку західного зразка [77].

Закон України «Про державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» від 23.10.2017 р. № 1965-VIII та Повітряний Кодекс України (стаття 86) визначають вичерпний перелік загроз, що становлять акти незаконного втручання, до яких належать: незаконне захоплення повітряних суден; руйнування повітряного судна, що перебуває в експлуатації; захоплення заручників на борту повітряних суден або на аеродромах; насильницьке проникнення на борт повітряного судна, в аеропорт або в розташування аеронавігаційного засобу чи служби; розміщення на борту повітряного судна або в аеропорту зброї, небезпечного пристрою або матеріалу, призначених для досягнення злочинних цілей; використання повітряного судна, що перебуває в експлуатації, з метою заподіяння каліцтва, інших ушкоджень здоров'ю, смерті фізичній особі або значної шкоди майну чи навколишньому природному середовищу [4].

Із наведеного вбачається, що такі загрози мають комплексний характер і завжди пов'язані із життям і здоров'ям споживачів послуг авіапідприємства – пасажирів – та самим майном суб'єкта господарювання – повітряним судном. Так виникає необхідність «убезпечити» не лише ресурси для здійснення підприємницької діяльності, а й людину [19, с. 70].

Дорожня карта та першочергові пріоритети реалізації Стратегії сталого розвитку «Україна – 2020» передбачають реалізацію 62-х реформ та програм розвитку країни [12, с. 67]. Серед них важливе місце займає реформування

транспортної інфраструктури [5]. В свою чергу галузь авіаційного транспорту є однією із її складових. Взагалі галузь економіки визначається Господарським кодексом України, як сукупність усіх виробничих одиниць, які здійснюють переважно однакові або подібні види виробничої діяльності [1, ч. 1 ст. 260]. Разом з тим, Закон України «Про транспорт» уточнює, що до складу авіаційного транспорту входять підприємства повітряного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, аерофотозйомки, сільськогосподарські роботи, а також аеропорти, аеродроми, аероклуби, транспортні засоби, системи управління повітряним рухом, навчальні заклади, ремонтні заводи цивільної авіації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу авіаційного транспорту [7, ст. 32].

Авіаційна промисловість України є стратегічною галуззю, має багату та давню історію, у результаті чого вона оволоділа повним циклом створення авіаційної техніки, що є значним досягненням у світі. На території України виготовляються усі види авіаційної техніки: пасажирські та вантажні літаки, гелікоптери, літальні апарати малої авіації. Крім цього є ремонтні заводи та заводи з виготовлення двигунів та бортової техніки. Аналіз демонструє, що тактичні літальні апарати (ЛА), які перебувають на озброєнні Повітряних Сил Збройних Сил (ЗС) України, мають допустимі льотно-технічні характеристики, але значно поступаються кращим сучасним аналогам за військовими та функціональними можливостями. Тому питання модернізації та оновлення парку літальних апаратів з кожним наступним роком набуває все більшої актуальності [32, с. 90].

За час незалежності в Україні значно змінювався стан авіаційної галузі, про що свідчить показник кількості пасажирів, яких було перевезено за допомогою авіаційного транспорту протягом 1992-2020 рр. (рис. 3.1):

Суттєвого спаду авіаційна промисловість зазнала після 1992 р., коли почалася фактично криза, пов'язана з перебудовою економіки України з планової на ринкову. В 90-х роках активно почалося списання суден цивільної

авіації, крім того, в Україні ще не була розвинена діяльність іноземних авіакомпаній, а населення почало стрімко біднішати за купівельною спроможністю. Відновлення кількості пасажирів авіатранспорту до рівня 1992 р. відбулося вже в 2011 р., і для цього Україні знадобилося майже 20 років. Найбільше пасажирів за авіатранспортом в Україні спостерігалось в 2018 р., кількість становила 7,85 млн. осіб. Проте, у зв'язку з пандемією COVID-19, кількість пасажирів знизилась у 2020 р. до 1,79 млн. осіб.

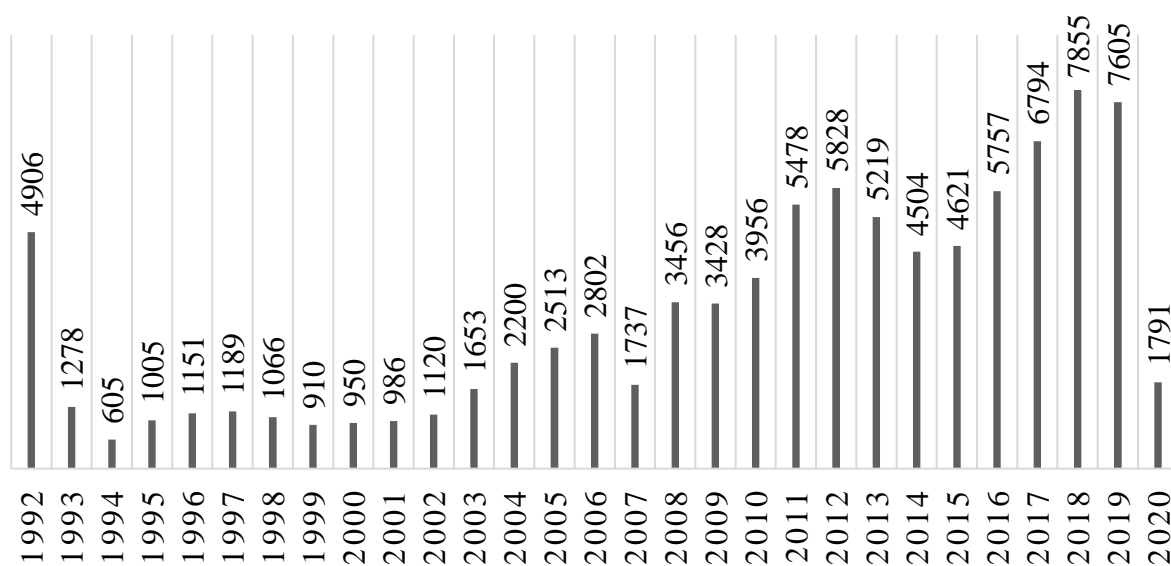


Рис. 3.1. Динаміка кількості пасажирів в Україні, яких було перевезено за допомогою авіаційного транспорту протягом 1992-2020 рр., тис. осіб

Примітка. Розраховано автором за даними [64].

Варто відзначити, що найбільшу частку за 2019 р. займали міжнародні польоти у повітряному просторі України, які склали 48,6% від усіх польотів (рис. 3.2):

Загалом, за 2019 р. було проведено 141 680 транзитних рейсів, 30 790 внутрішніх рейсів та 162 937 міжнародних рейсів.

За підсумками 1 півріччя 2020 року 14-ма українськими авіакомпаніями перевезено 2009,2 тис. пасажирів, що на 67% менше, ніж за аналогічний період минулого року. При цьому частка чотирьох найбільших пасажирських авіакомпаній («Міжнародні авіалінії України», «Скайап», «Азур Ейр Україна»

та «Роза вітрів») складає майже 98% відсотків від загальних обсягів пасажирських перевезень українських авіакомпаній [39].

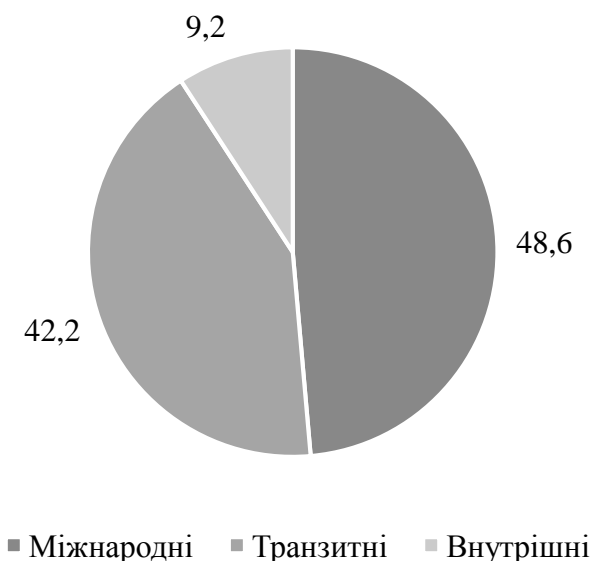


Рис. 3.2. Частка видів польотів у повітряному просторі України в 2019 р., %
Примітка. Розраховано автором за даними [71].

У звітному періоді регулярні польоти між Україною та країнами світу здійснювали 8 вітчизняних авіакомпаній до 41 країни світу. В умовах призупинення майже на три місяці виконання регулярних міжнародних рейсів, кількість пасажирів цих рейсів за підсумками 1 півріччя 2020 року скоротилась на 71,2% та склала 928,6 тис. осіб, при цьому процент пасажирського завантаження міжнародних регулярних рейсів українських авіакомпаній зменшився на 6,1 в.п. та склав 71,5% [39].

Одночасно до аеропортів України регулярні пасажирські перевезення виконували 29 іноземних авіаперевізників з 32 країн світу, послугами яких скористались 1918,8 тис. пасажирів, що на 54,2% менше показника 1 півріччя 2019 р. [39].

Найбільшим заводом є ДП «Антонов», до складу якого входять лабораторії, конструкторське бюро, випробувальний комплекс. Варто зазначити, що з середини 2015 року ДП «Антонов» включений до складу «Укроборонпрому». Це сприяє розвитку та вдосконаленню продукції даного

підприємства. Крім ДП «Антонов» є й інші підприємства, які виготовляють літаки та інші види авіації. Крім заводів з виготовлення авіаційної техніки, Україна має ще й аерокосмічні розробки та входить до п'ятірки країн світу, що мають замкнутий цикл виготовлення космічних ракет. У рамках розвитку авіаційної та аерокосмічної індустрії Україна має значну кількість торговельних партнерів. Зокрема, найбільшими замовниками авіаційної та аерокосмічної промисловості є країни Південної Америки, Азії, Близького Сходу, Африки, а також США, Велика Британія, Австралія, Франція, Росія (до 2014 року) тощо [31, с. 125]. Також Україна залучена до виробництва балістичних ракет, супутників, різноманітних ракетокосмічних комплексів. У цьому напрямі вагомою є співпраця з провідними країнами світу: США та європейськими країнами [70].

У питаннях національної безпеки вітчизняний авіапром забезпечує виконання державного оборонного замовлення, технологічний суверенітет у військовому та транспортних сегментах, постійне вдосконалення авіаційної техніки спеціального призначення. На даний момент обговорюється нова версія стратегії розвитку авіаційної промисловості України. Стратегічне цільове бачення вітчизняного авіабудування наступне – це економічно стійка, глобальна конкурентоспроможна галузь, вбудована в системи світового ринку і міжнародного поділу праці. У військовому і цивільному сегментах поставлено мету – сформувати розвинену систему постачальників всіх рівнів, конкурентоспроможних на світовому ринку і вбудованих в міжнародну кооперацію.

Ще до війни парк пасажирських літаків в Україні морально та фізично застарів. З 2005 р. почалося масове списання старої авіаційної техніки радянського виробництва, зокрема машин Ан-24 та Ан-12, тобто тих машин, завдяки яким весь світ знає марку «Антонов». До 2010 року замість кількох тисяч таких машин в авіакомпаніях світу залишилося лише кілька сотень. Якщо український авіапром не буде готовий заповнити цей спад, граючи за правилами світового ринку, то країна й надалі не збереже свою ринкову нішу.

Її швидко займають конкуренти – Франція, Італія, Канада, Бразилія. А повернутися Україні буде вкрай важко, оскільки якщо споживач купує літак, то він набуває залежності від постачальника щонайменше на 30-35 років [70].

Технічна можливість модернізувати Ан-24 є, цим займається АНТК ім. Антонова, але термін служби даного літака закінчується, а експлуатаційні витрати на його утримання з кожним роком зростають. Українські авіабудівники пропонують три останні розробки авіаційної техніки: Ан-74, Ан-140 та Ан-148, однак у них відсутні оборотні кошти на підготовку виробництва та технічне переоснащення. У цей же час вітчизняні авіакомпанії зазнають величезного дефіциту в сучасних літаках і заповнюють його за рахунок придбання, в основному, старих імпортованих машин.

Крім нагальних потреб авіаційного ринку, існує необхідність з випередженням працювати на майбутнє, тобто розвивати відповідні наукові напрями та розробляти високі технології. Найактивніше наука розвивається, виконуючи два взаємопов'язані завдання: модифікує та вдосконалює вдалі проекти, які вже освоєні виробництвом та становлять вагомий частину доходів, та розробляє перспективні науково-конструкторські проекти, які демонструють усьому світу, в якому напрямку йде розвиток, що буде продаватися через п'ять, десять чи п'ятнадцять років.

Додатковий імпульс розвитку авіаційна наука може отримати лише тоді, коли в область інновацій буде направлено значні цільові кошти за рахунок відрахувань від продажу авіаційної техніки. Багато країн для стимулювання розвитку найбільш значних галузей вдаються до держзамовлень з їхньою продукцією. Україна, скоріш за все, також має використовуватиме цей механізм підтримки. Саме цей механізм працює зараз у світовій авіаційній промисловості [24, с. 35].

З 24 лютого 2022 р. авіасполучення України зі світом припинилося. З того часу, щоб відлетіти до інших країн, українці використовують польські, румунські та угорські аеропорти.

З початку російського вторгнення небо над Україною для громадян країни асоціюється виключно із небезпекою. Замість ворожих ракет і іранських дронів мільйони українців мріють побачити над своїм містом пасажирський лайнер, що заходить на посадку.

Загальні прямі збитки для української інфраструктури від російських агресорів становлять 110,4 млрд. доларів. Пошкоджено 12 аеропортів (збиток 2 млрд. доларів), ідеться в аналізі KSE. В Україні зареєстровано 48 пасажирських та вантажних компаній, видано 6 тис. льотних ліцензій, зазначають у Державіаслужбі. Фактично, велика галузь української економіки повністю паралізована [80].

Однак ані в уряді, ані в експертному середовищі не сумніваються: настане момент, коли українську цивільну авіацію треба буде відновлювати. Однак про перспективи відновлення треба говорити вже зараз. Таким чином, варто розробляти напрямки подальшого стимулювання та відновлення авіаційної галузі України вже після завершення бойових дій та деокупації частини України від російських окупантів.

3.2. Економіко-правові засади стимулювання розвитку авіаційного бізнесу в Україні у поствоєнний період

Під час військового стану повітряний простір для цивільної авіації залишається закритим. Запуск дронів для громадян та бізнесу також під заборону. Тобто, в небі над Україною працює виключно військова авіація, зокрема безпілотники.

«Одним із головних викликів війни для авіаційної галузі стало руйнування інфраструктури. Кирило Новіков, засновник проекту SkyDoctor, учасник Львівського оборонного кластера зазначає, що практично всі українські аеропорти, що працювали до лютого 2022 року, а також значна кількість військових аеродромів отримали руйнування через повітряні атаки ворога» [80].

Фінансування відновлення авіаційної інфраструктури поки що під питанням. За словами Новікова, Кабмін зупинив «Програму розвитку аеропортів до 2023 року» через її неактуальність під час військового стану, але часткове відновлення пошкоджених аеропортів передбачено Планом відновлення (Recovery Plan).

«Дбати про інфраструктуру країни варто вже зараз, тим більше що поступова інтеграція в ЄС відкриває нові можливості залучення інвестицій та розвитку державно-приватних проектів, – коментують ситуацію в авіакомпанії SkyUp. – Такі ініціативи особливо перспективні для розвитку авіаційної галузі – будівництва аеропортів, вантажних терміналів і т. д. Якщо почати працювати над цим заздалегідь, то на момент завершення війни багато вже буде підготовлено, і тоді відновлення буде швидким» [76].

Як зазначає Георгій Зубко, екзаступник Генерального директора аеропорту «Бориспіль» з комерційної діяльності та стратегічного розвитку, авіаційний ринок очікує від Міністра та його команди таких першочергових кроків (рис. 3.3).

Реалізація Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та Авіаційної стратегії України. Довгострокове стратегічне планування має вирішальне значення для сталого та економічно-доцільного розвитку авіаційного транспорту. Стратегія має стати основою для всіх програмних документів галузі, які дозволяють ефективно використовувати хабовий потенціал і вигідне географічне розташування на мапі світу. Забезпечить економічне зростання всіх регіонів країни та створення високооплачуваних робочих місць в галузі. Ринок давно очікує такий документ, що визначає стратегічні цілі розвитку української авіації [80].

Скасування ПДВ на внутрішні авіап перевезення – крок, якого чекають без винятку всі українські авіакомпанії. Це дозволить знизити податкове навантаження на українців, які обирають внутрішній туризм замість відпочинку за кордоном. Адже цей податок нараховується на вартість квитків на внутрішніх перельотах, в той же час, перельоти за кордон не обкладаються

ПДВ. У цьому рішенні буде вирішальним, яким саме чином буде застосовуватися механізм скасування ПДВ. Авіакомпанії отримують велику кількість послуг у зовнішніх постачальників (компанії з наземного обслуговування, технічне обслуговування, заправка авіаційним паливом, аеропортові та аеронавігаційні збори, тощо), які надають послуги на території України, тому на них також нараховується ПДВ. Реальний прямий ефект зниження вартості квитків в середині країни до 20% і економічне пожвавлення повітряних гаваней в регіонах можна досягти за умови, що практично весь ланцюжок забезпечення собівартості квитка покриватиме механізм скасування ПДВ.

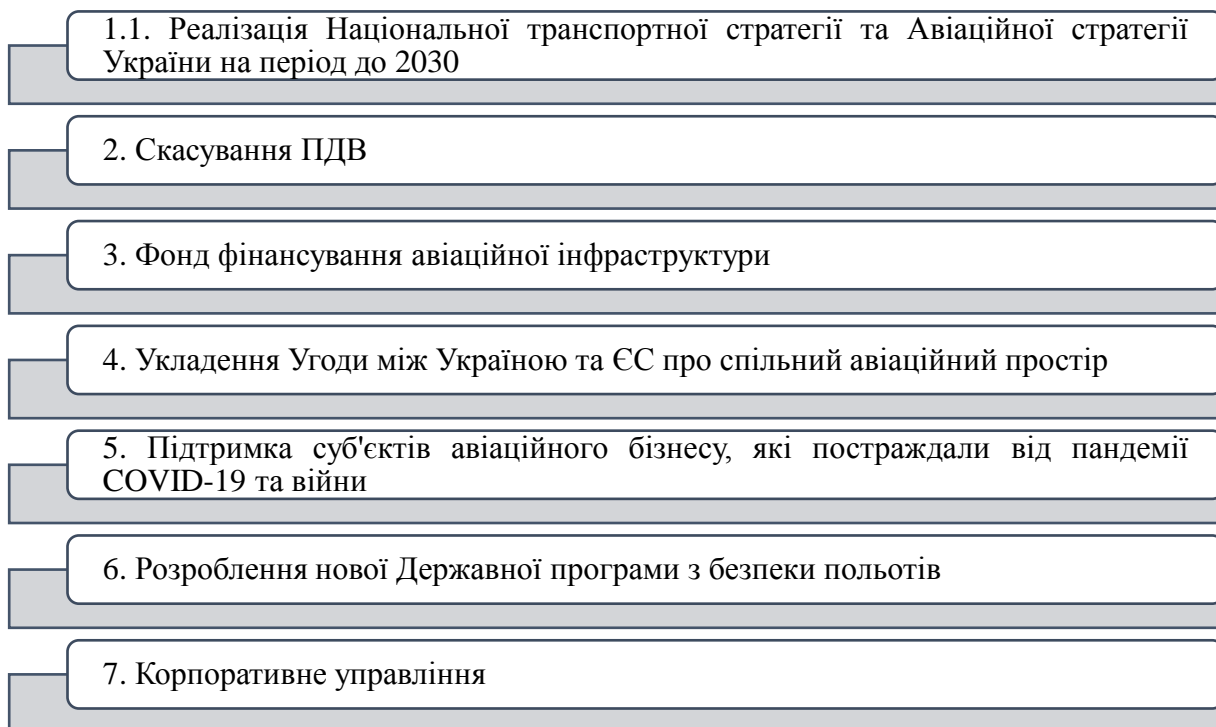


Рис. 3.3. Заходи зі стимулювання розвитку міжнародного авіаційного бізнесу в Україні у поствоєнний період

Примітка. Доповнено автором за матеріалами [79].

Фонд фінансування авіаційної інфраструктури. Масштабна реконструкція та будівництво авіаційної інфраструктури національного значення потребує виділення понад 40 млрд. грн з різних джерел на

післявоєнні роки. Для успішного розвитку української авіації потрібно мислити масштабними проектами та рухатися швидше наших сусідів, аеропорти-конкуренти на східноєвропейських ринках не сплять, тому ми маємо бути готові запропонувати конкурентний авіаційний продукт з перших днів відновлення галузі. Створення цільового Національного фонду розвитку інфраструктури авіаційного транспорту, за аналогією із дорожнім, є важливим кроком для досягнення багатьох цілей. Серед них – реконструкція діючої інфраструктури та будівництво великих державотворчих проектів, що принесуть користь усім регіонам країни, покращать якість життя українців та з'єднають її швидкісним і безпечним повітряним сполученням. Тому подібні фонди працюють в більшості розвинених країн світу. Ефект від таких вкладень в дорожній галузі склав додаткове зростання близько 1,5% ВВП на рік, залізничники оцінюють можливий ефект від схожої програми на залізничному транспорті на рівні зростання ВВП на 2,5-3,5%.

Укладення Угоди між Україною та Європейським Союзом про спільний авіаційний простір. Проєвропейський вектор розвитку України є незамінним, тому важливо завершити процедури підписання Угоди про спільний авіаційний простір між Україною, ЄС і його державами-членами в найкоротші можливі строки. Важливо продовжувати імплементувати в законодавство України норми ЄС з питань діяльності та розвитку цивільної авіації. Не менш важливо забезпечити інтеграцію України до Спільного авіаційного простору з ЄС, технічної інтеграції до Євроконтролю, процедури регулювання діяльності аеропортів, інструменти державної підтримки в авіаційній галузі, правила доступу до ринку наземного обслуговування тощо» [79].

Навіть після української перемоги та скасування військового стану відновлення польотів цивільної авіації відбуватиметься поступово. «Спочатку буде потрібно проінспектувати стан аеродромів, їх злітних смуг та терміналів, відновити необхідний персонал, і там, де потрібно, пройти сертифікаційні процедури. Це може зайняти до півроку, – пояснює Фокусу Андрій Гук. – Авіаперевізникам потрібно буде повернути до роботи персонал та повітряні

судна, домовитися з лізингодавцями та страховими компаніями, що також буде непросто [79].

На думку співрозмовника порталу «Фокус», іноземні авіакомпанії полетять до України лише тоді, коли будуть впевнені у безпеці, а також побачать приклади сміливих першопрохідців. Експерт нагадує про ідею президента про створення національного авіаперевізника. З огляду на те, що не всі авіакомпанії переживуть війну або зможуть відновити свою мережу маршрутів і виконувати необхідні для країни рейси, такий крок може виявитися вельми своєчасним [79].

Першим аеропортом, який міністерство розглядає для поновлення роботи, є аеропорт «Львів», заявив міністр інфраструктури Олександр Кубраков на 17-й щорічній зустрічі Ялтинської європейської стратегії YES.

Це не перша спроба поновити польоти з України. 28 липня на черговій сесії Закарпатська обласна рада виділила на аеропорт «Ужгород» 26 млн. грн. Тоді голова Закарпатської обласної ради Володимир Чубірко заявив про можливість поновлення пасажирських рейсів з аеропорту.

Однак, згодом у Закарпатській ОВА наголосили, що аеропорт не готовий відновити авіасполучення найближчим часом: заяви про відновлення роботи аеропорту – це не більше, ніж бажання та наміри, написав 1 серпня голова Закарпатської облдержадміністрації Віктор Микита.

Однак, для відновлення роботи аеропорту слід враховувати два аспекти, каже він: «перший – готовність аеропорту як об'єкта інфраструктури в умовах війни – зокрема, навички співробітників діяти за протоколами швидкого реагування, наявність укриттів для пасажирів у разі обстрілу та другий – гарантії безпеки» [80].

Інше питання – хто може надати Україні гарантії безпеки, подібні до згаданої міністром Стамбульської угоди. Адже одна річ – вивіз зерна та порятунок світу від голоду, а інша – перевезення авіапасажирів, якщо є наземні шляхи. «Тут немає такого ж інтересанта, як у зерновій угоді. Великої комерції не буде. Зерновий ринок України – це мільярди доларів, можливий авіаційний

ринок Львова – не більше десяти мільйонів. А ризики за відсутності комерційного інтересу можуть бути надто високими» [80], – пояснює Антонюк.

Навіть якщо авіакомпанії, зокрема українські, погодяться літати, не факт, що на це підуть іноземні власники-лізингодавці літаків, а тим більше – страхові компанії, каже экс-глава Державіаслужби: «Адже ще за тиждень до початку нападу РФ десятки європейських авіакомпаній скасували рейси в Україну через відмову страховиків», – нагадує він.

Пріоритетні напрями розвитку авіаційної галузі представив Микола Щербіна, виконавчий директор «Української авіатранспортної асоціації». «У процесі обговорень ми виробили основні пріоритети розвитку галузі. Ми включили пропозиції авіакомпанії МАУ, Асоціації «Аеропорти України» та всіх, хто висловлювався у процесі роботи над цим документом». За його словами, кількість пунктів може бути зменшена шляхом об'єднання деяких із них. Ми ж уявимо їх у такому вигляді, як вони фігурують зараз.

1. Підписання Угода про Спільний авіаційний простір з ЄС. Про підписання Угоди про Спільний авіаційний простір (САП) з ЄС українці чують кілька років поспіль. Цей документ підписаний у листопаді 2013 року і з того часу процес так і не зрушив. За задумом розробників проекту Стратегії, цей пріоритет включає також гармонізацію українського законодавства з правовими нормами ЄС. Варто зазначити, що експерти Державіаслужби за сприяння іспанських колег розпочали роботу у цьому напрямку. Протягом 21 місяця експерти повинні гармонізувати норми щодо сертифікації аеропортів/аеродромів та льотної придатності.

2. Збільшення та оновлення флоту українських авіакомпаній. Флот українських авіакомпаній старіє. Середній вік літаків, на яких перевозять українців, становить 22 роки, а деякі перевізники перевищують позначку 30 років. Найбільша українська авіакомпанія МАУ має вік флоту більше 12 років. Останніми роками перевізник поступово оновлює свій парк, але цей процес відбувається повільно порівняно з країнами ЄС. Згідно із проектом

авіакомпанії, держава може допомогти вітчизняним авіаперевізникам, профінансувавши на пільгових умовах до 30% вартості літаків. «Ця пропозиція має право на життя», – каже Микола Щербина. У той же час, у проекті Стратегії багато йдеться про зменшення податкового навантаження для лізингових компаній та зняття ПДВ на операції лізингу.

3. Подальший розвиток аеропорту Бориспіль як хаба. У проекті Стратегії стверджується, що до 2030 року аеропорт Бориспіль обслуговуватиме 30 млн. пасажирів, з них 10 млн. – транзитні. Євген Дихне під час обговорення цього пункту зробив невелике уточнення. «Я хотів би виправити. Разом з австрійською консалтинговою компанією ми розробляємо стратегічний план розвитку аеропорту до 50 млн. пасажирів. Це ті можливості, які у Борисполі є при розвитку інфраструктури», – повідомив топ-менеджер підприємства. Зазначимо, що, згідно з підрахунками авіакомпанії МАУ, якби аеропорт Бориспіль не розвивався останніми роками як хаб, то його пасажиропотік був би набагато нижчим, ніж зараз. Наприклад, у 2016 році він становив би 5,78 млн., а не 8,66 млн. пасажирів.

4. Розвиток внутрішніх та лоукост-перевезень. Це один із найбільших блоків у проекті Стратегії. Він займає понад 2 сторінки формату А4. Частина заходів, прописаних авторами у цьому пункті, збігаються з 10 кроками до здешевлення квитків, запропонованих МАУ ще у 2015 році. Серед них – нульова ставка ПДВ (дуже актуальна для внутрішніх рейсів), скасування мита на ввезення запчастин та обладнання для авіатехніки, зниження цін на пальне тощо [78].

Отже, післявоєнний розвиток авіаційної галузі України має базуватися на впровадженні пільг авіаційним компаніям, а також приведенням до ринкових умов функціонування вітчизняної галузі, не заважати конкуренції вітчизняних та іноземних компаній.

Висновки до розділу 3

Таким чином, в даному розділі нами було визначено, що український авіаційний бізнес перебуває фактично в замороженому стані, спочатку в 2020 р. на нього негативно вплинула пандемія COVID-19, на як національні, так і міжнародні перевезення. На початку 2022 р. Військове вторгнення РФ на територію України унеможливило здійснення авіарейсів з території України.

Історія української авіаційної галузі є дуже визначною, оскільки на момент здобуття незалежності Україна володіла значним авіаційним потенціалом, як у військовому, так і в цивільному плані. Проте, недалекоглядні дії влади в 1990-х-на початку 2000-х спричинили суттєве зниження авіаційного потенціалу, відмову від пріоритетного фінансування даної галузі та її розвитку, а також продажу військових літаків РФ в 1990-х. В результаті, Україна має суттєві проблеми з авіацією, чим скористалася РФ на початку свого вторгнення.

Вже сьогодні, під час війни, обговорюється план відновлення польотів цивільної авіації з аеропортів західної частини України. Проте, для реалізації цього завдання важливим є отримання гарантій безпеки польотів над територією України. Крім того, це може бути набагато дорожчим внаслідок збільшення страхових витрат.

Важливим для стимулювання розвитку авіаційної галузі України є надання податкових пільг, продовження фінансування даної галузі з державного бюджету, і, до того ж, збереження принципів ринкового ціноутворення, щоб вітчизняні авіакомпанії мали змогу якісно конкурувати з іноземними авіакомпаніями.

ВИСНОВКИ

Проведене нами дослідження дозволило зробити такі висновки.

Для забезпечення безпеки, ефективності та економічності міжнародних повітряних польотів необхідно, щоб обслуговування міжнародних польотів повітряних суден, яке надає кожна держава в межах своєї національної території, було взаємно узгоджено та зведено до певного рівня в рамках єдиної глобальної системи обслуговування. Важливу роль у досягненні цієї мети відіграє ІКАО, на яку покладено розробку державами принципів і методів міжнародної аеронавігації та допомогу в плануванні та розвитку міжнародного повітряного транспорту.

Робота ІКАО в галузі організації обслуговування повітряного руху, в основному, спрямована на вирішення двох основних завдань, зокрема, планування аеронавігаційного обслуговування та забезпечення виконання прийнятих аеронавігаційних планів. Крім того, нормативне забезпечення у сфері міжнародних повітряних перевезень здійснюють Чиказька, Варшавська, Гвадалахарська, Римська та Токійська конвенції. Окрім Чиказької конвенції, Україна є учасницею 28 багатосторонніх документів міжнародного повітряного права під егідою ІКАО. Тому Україна інтегрована у світове співтовариство і має право брати участь в обговоренні основних правил міжнародних авіаперевезень.

На національному рівні економіко-правові механізми регулювання авіаційного бізнесу реалізуються завдяки роботі національних органів регулювання авіаційної галузі. Крім того, економічне регулювання авіаційної галузі здійснюється шляхом створення таких організацій, як глобальні авіаційні альянси та об'єднання великих авіаційних підприємств. Існують також міжнародні організації, такі як Міжнародна організація цивільної авіації та Міжнародна асоціація повітряного транспорту, які забезпечують глобальне регулювання галузі цивільної авіації.

Необхідно дотримуватись балансу інтересів у розвитку нормативно-правової бази державного регулювання, у тому числі адміністративного. При цьому слід враховувати, що забезпечення безпеки не повинно максимально порушувати законні права експлуатантів і користувачів повітряного простору.

При розробці адміністративних регламентів слід враховувати значний досвід розвинутих країн (США, країни Європи та ін.), особливо щодо видачі ліцензій, створення заходів впливу на недобросовісних користувачів, інспекційного контролю, дозвільних процедур, створення програм контролю.

Авіаційний бізнес України фактично стоїть на місці, спочатку у 2020 році через негативний вплив пандемії COVID-19 на національні та міжнародні перевезення. На початку 2022 року військове вторгнення Росії на територію України унеможливило виконання польотів з території України.

Історія авіаційної промисловості України є дуже важливою, тому що на момент здобуття незалежності Україна мала значний авіаційний потенціал, як військовий, так і цивільний. Однак недалекоглядні дії влади в 1990-х роках і на початку 2000-х років призвели до значного зниження авіаційного потенціалу, відмови від першочергового фінансування цієї галузі та її розвитку, а також продажу військової авіації РФ в 1990-ті роки.

Післявоєнний розвиток авіаційної галузі України має базуватися на впровадженні пільг авіаційним компаніям, а також приведенням до ринкових умов функціонування вітчизняної галузі, не заважати конкуренції вітчизняних та іноземних компаній.

Пріоритетні напрямки розвитку авіаційної галузі – це збільшення та оновлення флоту українських авіакомпаній, подальший розвиток аеропорту Бориспіль як хаба, розвиток внутрішніх та лоукост-перевезень.

Важливо забезпечити податкові пільги, продовжити фінансування цієї галузі з державного бюджету, а також стимулювати розвиток української авіапрому шляхом дотримання принципів ринкового ціноутворення, щоб вітчизняні авіакомпанії могли конкурувати з іноземними.

СПИСОК БІБЛІОГРАФІЧНИХ ПОСИЛАНЬ ВИКОРИСТАНИХ

ДЖЕРЕЛ

1. Господарський Кодекс України: закон України від 16.01.2003 р. – № 436-IV. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15>
2. Директива Ради № 96/67/ЄС від 15 жовтня 1996 року щодо доступу до ринку послуг з наземного обслуговування у аеропортах Спільноти. – Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua/uploads/documents/9711.pdf>
3. Повітряний кодекс України, 2011 // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49. – Ст. 536.
4. Про державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України від 21.03.2017 № 1965-VIII. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1965-19#n50>
5. Про Стратегію сталого розвитку «Україна – 2020»: Указ Президента України від 12.01.2015 р. – № 5/2015. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5/2015>
6. Про схвалення Концепції Державної цільової науково-технічної програми розвитку авіаційної промисловості на 2021-2030 роки // Розпорядження Кабінету Міністрів України. – Концепція від 11.11.2020 № 1412- р. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1412-2020-%D1%80#Text>
7. Про транспорт: закон України від 10.11.1994 р. – № 232/94-ВР. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр>
8. Цивільний кодекс України, 2003 // Офіційний вісник України. – 2003. – № 11. – Ст. 461.
9. Council Regulation (EEC) No. 2407/92 of 23 July 1992 on licensing of air carriers. – OJ L 240. – 24.8.1992. – P. 1–7.
10. Ареф'єва О.В., Штангрет А.М. Стан та загрози авіабудування як основи сучасного наукоємного промислового виробництва в Україні // Формування ринкових відносин в Україні. – 2011. – № 7. – С. 62-67.

11. Брусакова О.В. Галузь авіаційного транспорту як об'єкт державного регулювання // Право і безпека. – 2020. – № 1(76). – С. 46–52.

12. Брусакова О.В. Суб'єкти державного регулювання в галузі авіаційного транспорту та їх адміністративно-правовий статус // Вісник Пенітенціарної асоціації України. – 2020. – № 2. – С. 59-73.

13. Вакуленко А.О., Дітковський І.Є. Економіко-правове регулювання міжнародного авіаційного бізнесу // Problems of science and practice, tasks and ways to solve them. Proceedings of the XXVI International Scientific and Practical Conference. Helsinki, Finland. 2022. Pp. 75-77. URL: <https://isg-konf.com/problems-of-science-and-practice-tasks-and-ways-to-solve-them-2/>.

14. Вітренко-Хрустальова Т.М. Напрямки вдосконалення механізму державного регулювання інноваційного розвитку економіки України // Теорія та практика державного управління. – 2013. – Вип. 3. – С. 195-202.

15. Горобінська І.В. Фінансовий інжиніринг як інструмент державного регулювання відтворювальних процесів в транспортній галузі // Управління проектами, системний аналіз і логістика. – Технічна серія. – 2012. – Вип. 10. – С. 433-439.

16. Григоров О.М. Міжнародні та національні стандарти аеропортової діяльності. – Режим доступу: <http://journals.iir.kiev.ua/index.php/apmv/article/viewFile/1025/978>

17. Грінченко Ю.Л. Напрями вдосконалення державної політики розвитку авіаційної галузі // Агросвіт. – 2020. – № 6. – С. 59-68.

18. Грінченко Ю.Л., Ненно І.М. Інноваційні форми інтеграції в високотехнологічних галузях економіки. Інноваційна економіка: теоретичні та практичні аспекти: монографія / за ред. Л.О. Волощук, Є.І. Масленнікова. – Херсон: ОЛДІ-ПЛЮС, 2019. – Вип. 4. – С. 483-504.

19. Доденко І. Основні ризики підприємницької діяльності з авіаперевезень // Господарське право і процес. – 2020. – № 5. – С. 69-73.

20. Доповідь Цільової групи Ради з відновлення авіації (ЦГВА) 01 червня 2020 рік: ICAO. – Режим доступу: <https://www.icao.int/Security/COVID-19/EBandSL/067r.pdf>

21. Дорофєєва Х.М. Розвиток європейської авіаційної мережі в умовах глобалізації : дис. канд. ек. наук : 08.00.02 / Дорофєєва Х. М. – Кривий ріг, 2015. – 210 с.

22. Капарулїна І.М., Ареф'єва О.В. Сучасні тенденції розвитку світового ринку цивільного авіабудування // Сталий розвиток економіки. – 2013. – № 2. – С. 7-11.

23. Коваленко О.В. Моделювання параметрично-технологічних умов формування маркетинго-інноваційного пулу потенціалів інноваційного авіаринку // Науковий вісник Полтавського університету економіки і торгівлі. – Сер.: Економічні науки. – 2014. – № 5. – С. 128-135.

24. Ковінько О.М., Без'язична С.Л., Козачун К.І. Стан вітчизняного ринку авіабудування та перспективні рішення про міжнародну співпрацю // Міжнародний науковий журнал «Інтернаука». – Серія : Економічні науки. – 2018. – № 6. – С. 33-38.

25. Корнілова Н.В. Глобальні стратегічні альянси авіаперевізників // Географія та туризм. – 2014. – Вип. 27. – С. 55-63.

26. Кривов'язюк І.В. Логістика як імператив розвитку інноваційної діяльності авіаційного підприємства // Причорноморські економічні студії. Екон. наук.-практ. журнал. – 2018. – Вип. 25. – С. 84-88.

27. Кривоконь О.Г., Кривоконь М.О. Місце вітчизняного авіабудування в сегменті світового ринку транспортних літаків // Науковий вісник Ужгородського національного університету. – Серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарство. – 2018. – Вип. 21(1). – С. 104-108.

28. Кримська Л.О., Третяк Н.Г. Оцінка конкурентних переваг українського пасажирського авіабудування // Держава та регіони. – Серія : Економіка та підприємництво. – 2014. – № 5. – С. 38-43.

29. Ложачевська О.М., Сидоренко К.В. Формування конкурентоспроможності виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів: Монографія. – К.: ФОП Маслаков, 2019. – 250 с.

30. Ложачевська О.М., Сіденко С.В., Сидоренко К.В. Глобальні закономірності розвитку світового ринку авіаційних перевезень // Міжнародна економічна політика. – 2018. – №2 (29). – С. 55-74. – DOI 10.33111/іер.2018.29.03.

31. Маслак О.І., Маслак О.І. Особливості оцінювання економічного потенціалу підприємства в умовах циклічних коливань // Вісник соціально-економічних досліджень. – 2013. – № 1(48). – С. 121–127.

32. Медведєв Г.А., Самойленко О.В. Бортові комплекси літальних апаратів п'ятого і шостого поколінь авіаційної техніки: тенденції сьогодення та перспективи майбутнього // Збірник наукових праць Державного науково-дослідного інституту авіації. – 2011. – № 7(14). – С. 87-93.

33. Мінакова С.М. Особливості державної політики щодо розвитку авіаційної галузі в умовах міжнародної конкуренції // Економіка, фінанси, право. – 2020. – №9. – С. 25-32.

34. Набок І. І. Глобальні стратегічні альянси в авіаційній галузі: сучасний стан і тенденції розвитку // Стратегія розвитку України. – 2019. – № 2. – С. 130-134.

35. Навроцька Т.А. Тенденції розвитку кон'юнктури ринку продукції підприємств авіабудування // Вісник Приазовського державного технічного університету. – Серія : Економічні науки. – 2014. – Вип. 28. – С. 36-43.

36. Навроцька Т.А. Принципи стратегічного планування інвестицій як основний чинник ефективного управління інноваційною діяльністю підприємств авіабудування // Молодий вчений. – 2017. – № 2. – С. 294-299.

37. Нашинець-Наумова А.Ю. Правове регулювання інформаційної безпеки в цивільній авіації: міжнародно-правовий аспект // Вісник НТТУ КПІ. – Політологія. Соціологія. Право. – 2013. – Випуск 3 (19). – С. 155–160.

38. Олешко Т.І., Геєць І.О., Павлюк Є.Л. Аналіз сучасного стану авіаційної галузі України // Проблеми системного підходу в економіці. – 2017. – № 5(61). – С. 80–83.

39. Оперативна інформація щодо основних показників діяльності авіаційної галузі за 1 півріччя 2020 року // Державна авіаційна служба України. – Режим доступу: <https://avia.gov.ua/pronas/statistika/operativna-informatsiya/>

40. Остапюк Б.Я. Особливості формування міжгалузевої цільової стратегічної програми розвитку в Україні за пріоритетною участю залізничного транспорту // Вісник Хмельницького національного університету. – Економічні науки. – 2014. – № 6(1). – С. 263-268.

41. Пилипенко Ю.І. Інноваційний розвиток авіабудування України як механізм стимулювання точок економічного зростання національної економіки // Економічний вісник Національного гірничого університету. – 2017. – № 2. – С. 62-72.

42. Полтавська Д.О., Сидоренко К.В. Світовий досвід та сучасні особливості фінансування інноваційної діяльності в авіакосмічному секторі // Економічний простір. – 2021. – №176. – С. 20-27. – DOI: <https://doi.org/10.32782/2224-6282/176-3>.

43. Попович О.В., Геєць І.О. Оцінка світового досвіду застосування державно-приватного партнерства в авіаційній галузі // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. – 2011. – Вип. 32. – С. 76-83.

44. Руденко В.В. Ідентифікація функціональних складових фіскального механізму регулювання інвестиційного розвитку національної економіки // Економіка та держава. – 2020. – № 7. – С. 73-78.

45. Сапельникова Г.А. Acquis ЄС у сфері цивільної авіації та перспективи адаптації законодавства України у світлі підписання та набуття чинності Угоди про спільний авіаційний простір між Україною та ЄС. – Режим доступу: <https://mobile-mail.google.com/1988012911/-2395501386255680392>

46. Саркісова О.М., Токарь А.Ф. Аналіз діяльності по здійсненню авіаційних перевезень в Україні // Наукові праці Кіровоградського національного технічного університету. – Економічні науки. – 2018. – Вип. 33. – С. 236–242.

47. Скороход С.Ю. Міжнародна організація цивільної авіації // Українська дипломатична енциклопедія. / Редкол.: Л.В. Губерський та ін. – К.: Знання України, 2014 – Т.2. – 812 с.

48. Соколи І.І., Буковський О.О. Шляхи розвитку українського авіабудування у сучасних умовах // Причорноморські економічні студії. – 2019. – Вип. 46(1). – С. 67-72.

49. Столярчук Н. В. Аналіз стану авіаційної галузі України та пошук шляхів подолання негативних наслідків пандемії // Науковий вісник Льотної академії. Серія: Економіка, менеджмент та право. – 2021. – Випуск 3; 4. – С. 82-90.

50. Тамаргазін О.А., Олег М.В. Методологічні основи системи управління мобільною авіаційною транспортною системою // Наукоємні технології. – 2013. – № 1. – С. 33-36.

51. Терещенко Е.Ю., Школенко О.Б. Управління ризиками на підприємствах авіаційного бізнесу // Економіка та управління підприємствами. – 2020. – № 55-2. – С. 25-30.

52. Ус Ю.В. Структура механізму фінансово-інвестиційної діяльності підприємств авіабудування // Економіка та управління підприємствами машинобудівної галузі. – 2014. – № 5. – С. 49–57.

53. Чорна Т.М., Гожуловський С.С. Сучасні тенденції та напрямки розвитку авіабудування в Україні // Економічні горизонти. – 2017. – № 1. – С. 29-34.

54. Baltagi B.H., Griffin J.M., Rich D.P. Airline deregulation: The cost pieces of the puzzle // International Economic Review. – 1995. – № 36(1). – P. 245–258.

55. Button K.J., Haynes K., Slough R. Flying into the future: Air transport policy in the European Union // Cheltenham: Edward Elgar. – 1998. – 325 p.

56. Card D. E. Deregulation and labour earnings in the airline industry. – Cambridge, MA: National Bureau of Economic Research. – 1996. – 264 p.
57. Dempsey P.S., Goek A.R. Airline deregulation and laissez-faire mythology. – Westport: Conn. – 1992. – 231 p.
58. International Tourism Highlights // 2019 Edition. – DOI: <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284421152>
59. Kahn A.E. Surprises of airline deregulation // American Economic Review. – 1988. – № 78(2). – P. 316–322.
60. Kangis P., O'Reilly D. Strategic responses to competitive pressures: European air transport // Strategic Change. – 1998. – № 7. – P. 167–182.
61. Kennet D. M. Did deregulation affect aircraft engine maintenance? An empirical policy analysis // The Rand Journal of Economics. – 1993. – № 24(4). – P. 542–558.
62. Kyrou D. A Single sky over Europe? // Logistics & Transport Focus. – The Chartered Institute of Logistics and Transport (UK). – February 2006. – P. 22–23.
63. Martinez L.M., Turnbull P.J. Using regulation: An international comparative study of the civil aviation industry in Britain and Spain. // European Journal of Industrial Relations. – 2001. – № 7(1). – P. 49–70.
64. Pompl W. Luftverkehr. Eine ökonomische und politische einf uhrung (5. Aufl.). – Berlin: Springer. – 2007. – 252 p.
65. Skrypnyk N., Sydorenko K. The main components of the formation of a modern innovation base of competitiveness in the context of globalization transformations // Бізнес-Інформ. – 2019. – №4. – С. 115-123. – DOI 10.32983/2222-4459-2019-4-115-123.
66. Sydorenko K., Sydorenko O., Lozhachevska O., Pashchenko O. Competitiveness of international airports production infrastructure in global air transportation market: comprehensive situational model // Asian Academy of Management Journal. – 2021. – № 26 (2). – P. 173–195. – DOI: <https://doi.org/10.21315/aamj2021.26.2.8>.

67. Van Dam R. The Long and Winding Road: Air Traffic Management Reform in Europe // Air and Space Law 40. – 2015. – № 1. – P. 43-54.

68. Міжнародна організація цивільної авіації // Міністерство інфраструктури України. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/content/mizhnarodna-organizaciya-civilnoi-aviacii.html>

69. Офіційний сайт Міжнародної ради аеропортів. – Режим доступу: <http://www.aci.aero/AirportService-Quality/ASQ-Awards/Current-Winners/Best-AirportBy-Region/Europe>

70. Офіційний сайт Міністерства економічного розвитку та торгівлі України // «Державна підтримка українського експорту». – Режим доступу: <http://ukrexport.gov.ua/ukr/prom/ukr/30.html>

71. Цивільна авіація України // Громадська організація. – Режим доступу: <http://aviation.org.ua/stat-long>

72. ICAO Compendium of Competition Policies and Practices. – DOI: <https://www.icao.int/sustainability/Compendium/Pages/default.aspx>

73. International Civil Aviation Organization // The official web-site. – DOI: <https://www.icao.int/Pages/default.aspx>

74. The World Bank: official web-site. – DOI: <https://www.worldbank.org/en/home>

75. The International Air Transport Association // The official web-site. DOI: <https://www.iata.org/>

76. Відкрити небо. Коли з аеропортів України полетять перші літаки // Фокус. – Режим доступу: <https://focus.ua/uk/economics/531963-otkryt-nebo-kogda-iz-aeroportov-ukrainy-poletyat-pervye-samolety>

77. Минуле і майбутнє української авіації // Kyiv Sikorsky Airport. – Режим доступу: <https://iev.aero/press-centre/news/102>

78. Небо-2030: Куда будет двигаться авиационная отрасль Украины // Центр транспортних стратегій. – Режим доступу: https://cfts.org.ua/articles/nebo_2030_kuda_budet_dvigatsya_aviatsionnaya_otrasl_ukrainy_1294

79. Сім кроків до державної політики розвитку та розбудови української авіації // Економічна правда. – Режим доступу: <https://www.epravda.com.ua/columns/2021/06/8/674747/>

80. Україна хоче відновити польоти. Першим стане аеропорт Львів. Чи реально це // Ліга Бізнес. – Режим доступу: <https://biz.liga.net/ua/all/all/article/ukraina-hochet-vozobnovit-polety-pervym-stanet-aeroport-lvov-realno-li-eto>

ДОДАТКИ

Додаток А

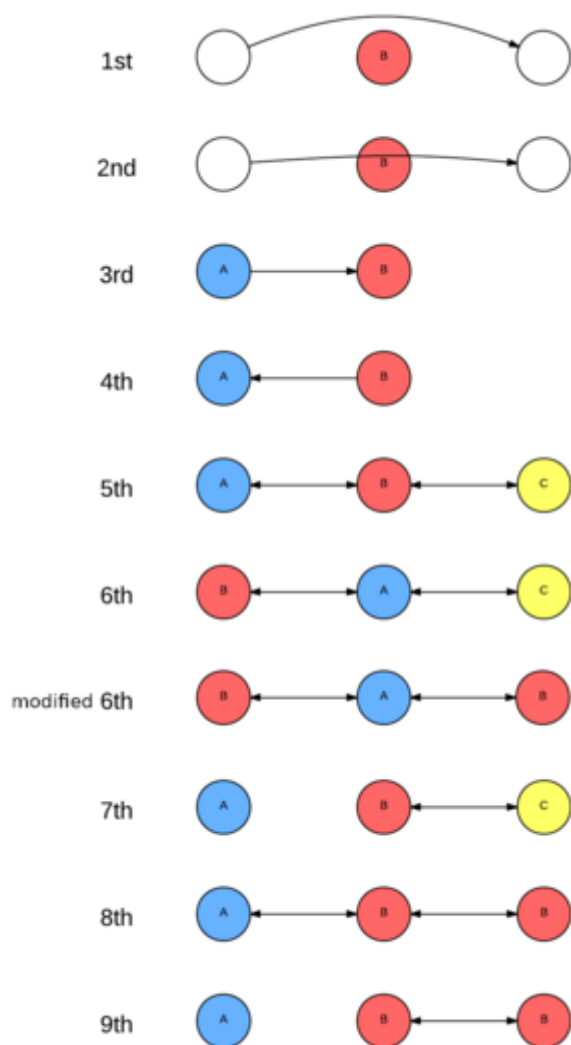


Рис. А.1. Схеми свободи повітря за класифікацією ІСАО

Джерело: ІСАО