

Сагун А.О., старший викладач

Льотна академія

Національного авіаційного університету

ОСОБЛИВОСТІ ЛІБЕРАЛІЗАЦІЇ РИНКУ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

Сагун А.О. Особливості лібералізації ринку авіаційних перевезень в Україні. У статті розглянуто особливості лібералізації ринку авіапослуг у разі приєднання до програми «Відкрите небо». Наведено дані про вплив лібералізації на забезпечення європейських стандартів безпеки польотів, рівня обслуговування пасажирів, збільшення кількості рейсів і маршрутів, а також розширення цінового діапазону авіаційних послуг. Особливу увагу приділено проблемам на шляху до лібералізації в Україні, вирішення яких потребує тривалого часу та значних інвестицій як із боку держави, так і з боку приватного сектору.

Ключові слова: управління авіаційними підприємствами, лібералізація, ліберальна угода, інтернаціоналізація, програма «Відкрите небо».

Сагун А.А. Особенности либерализации рынка авиационных перевозок в Украине. В статье рассмотрены особенности либерализации рынка авиауслуг при присоединении к программе «Открытое небо». Приведены данные о влиянии либерализации на обеспечение европейских стандартов безопасности полетов, уровня обслуживания пассажиров, увеличение количества рейсов и маршрутов, а также расширение ценового диапазона авиационных услуг. Особое внимание уделено проблемам на пути к либерализации в Украине, решение которых требует длительного времени и значительных инвестиций как со стороны государства, так и со стороны частного сектора.

Ключевые слова: управление авиационными предприятиями, либерализация, либеральная соглашение, интернационализация, программа «Открытое небо».

Sahun A.O. Features of liberalization of aviation market in Ukraine. The article discusses the features of liberalization of the market of aviation services when you join the program «Open sky». The data on effects of liberalization to ensure the European standards of safety, level of passenger service, increase the number of flights and routes, as well as expanding the price range of aviation services. Special attention is paid to problems on the road to liberalization in Ukraine, which require long time and considerable investment both from the government and from the private sector.

Keywords: management of aviation enterprises, liberalization, liberal agreement, the internationalization, the program «Open sky».

Постановка проблеми. На сучасному етапі діяльність України у сфері міжнародних авіаперевезень характеризується жорстким контролем із боку держави, присутністю монополії на українському ринку та залученням іноземних авіаперевізників до здійснення перевезень через свою територію. Новою тенденцією в регулюванні міжнародних повітряних перевезень є поступова лібералізація повітряного простору з наданням доступу до ринку міжнародних повітряних перевезень. Особливої актуальності питання лібералізації набуває в контексті спрямування зовнішньої політики України на інтеграцію до Євросоюзу, що викликає необхідність гармонізації українського законодавства із законодавством ЄС, у тому числі й у сфері повітряного транспорту [6]. Для цього необхідне укладання нових або зміна наявних двосторонніх договорів про повітряне сполучення з державами – членами Євросоюзу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. В українській науці міжнародного права практично відсутні праці, присвячені дослідженню питань

комерційного використання повітряного простору, надання доступу до ринку міжнародних повітряних перевезень, правових механізмів лібералізації у сфері міжнародного повітряного транспорту.

Окремі аспекти в галузі повітряного права досліджувалися Баймуратовим М.О. Буроменським М.В. Буткевичем В.Г. Василенком В.А. Висоцьким О.Ф. Денисовим В.Н. Євінтовым В.І. Муравйовим В.І. Опришком В.Ф. Тимченком Л.Д. (питання державного суверенітету у повітряному просторі); Рижим В.І., Григоровим О.М. (питання безпеки цивільної авіації) [8, с. 145–48]; Бакаєв О.О., Бідняк М.Н., Бойко Д.І., Букін В.І., Воробйов Ю.Л., Волик В.Ф., Геєць В.М., Гончаров М.Ю., Дикань В.Л., Загорулько В.М., Єлагін В.Т., Коба В.Г., Кулаєв Ю.Ф., Міщенко А.В., Щелкунов В.І., Юн Г.М., Ященко Л.А. досліджували питання державного управління галуззю [7]. Із представників радянської школи права можна відзначити роботи таких фахівців у галузі повітряного права, як Афанасьєв В.Г., Бордунов В.Д., Верещагін А.Н., Гра-

бар В.Е., Дежкін В.М., Лахтін В.Л., Малєєв Ю.М., Перетерський І.С. та ін. [9, с. 10–11].

Постановка завдання. Метою даної наукової статті є дослідження процесів лібералізації ринку авіаперевезень, обґрунтування основних етапів і напрямів його розвитку. Для досягнення поставленої мети було вирішено такі основні завдання: з'ясовано позицію України щодо лібералізації повітряних перевезень, урахувавши досвід зарубіжних країн; висвітлено особливості процесу лібералізації у двосторонніх та багатосторонніх угодах; виявлено тенденції розвитку глобального ринку авіаперевезень та визначено можливі напрями інтеграції України до ЄС, а саме режиму «відкрите небо».

У роботі використовувалися закони України, правові та нормативні акти Президента, Кабінету Міністрів України, матеріали Міністерства транспорту, Державіаслужби, Міністерства промислової політики, Державного комітету статистики, інформація із мережі Інтернет, статистичні звіти про діяльність підприємств авіаційного комплексу країни.

Виклад основних результатів. На світовому ринку авіаційних перевезень зберігається тенденція до збільшення обсягів міжнародних перевезень, аналогічна ситуація спостерігається і на українському ринку (рис. 1).



Рис. 1. Динаміка обсягів перевезення пасажирів авіаційним транспортом України [12]

За статистичними даними, за 2016 р. українськими авіакомпаніями виконано 79,5 тис. комерційних рейсів (за 2015 р. – 66,3 тис. рейсів). Кількість перевезених пасажирів збільшилася порівняно з попереднім роком на 31,3% та становила 8 277,9 тис. осіб. Обсяги перевезень вантажів та пошти зросли на 5,2% та становили 74,3 тис. т. Пасажиропотоки через аеропорти України зросли на 20,9% та становили 12 929,9 тис. осіб [11].

Отже, Україна високими темпами розвиває зв'язки із зовнішнім світом і в перспективі може суттєво підвищити обсяги як пасажирських, так і вантажних перевезень авіаційним транспортом. Країна має унікальне географічне положення на стику Європи та Азії, а динаміка розвитку авіаперевезень указує на значний приріст авіаційних перевезень

саме в Європейсько-Азійському регіоні [10]. Своєю чергою, наявність в Україні міжнародних аеропортів (насамперед аеропортів «Бориспіль», «Сімферополь», «Одеса», «Харків», «Львів») дає країні можливість залучити вагомий транзитний пасажиропотік. Саме тому збільшення обсягів авіаційних перевезень неможливе без розвитку аеропортової інфраструктури. Стратегічними завданнями державної політики в галузі цивільної авіації є [5]:

- гармонізація законодавства України у сфері повітряного транспорту із законодавством ЄС;
- розвиток аеропортової інфраструктури для забезпечення високих рівнів пропускної здатності, безпеки та якості послуг;
- ефективне використання транзитного потенціалу України шляхом перетворення міжнародного аеропорту «Бориспіль» у сучасний транзитний аеропорт (хаб) Центральної, Східної Європи та Азії;
- врахування інтересів вітчизняних авіакомпаній і підприємств авіаринку в ході міжнародних переговорів.

Нині українські та іноземні авіаперевізники виконують регулярні міжнародні перевезення між Україною та іноземними державами на підставі двосторонніх угод про повітряне сполучення, укладених Україною з іноземними державами [4]. Значна їх кількість заснована на політиці протекціонізму та передбачає жорсткий урядовий контроль практично над усіма аспектами комерційної діяльності призначених перевізників. Такий контроль призводить до обмеження доступу до авіаційних ринків і, як наслідок, зниження конкуренції.

Класична схема двосторонніх міжурядових угод створює передумови для певних елементів монополістичної змови, оскільки вільна конкуренція за даної схеми неможлива.

Монополізм веде до технологічного застою, ігнорування інтересів споживачів, а конкуренція є двигуном прогресу. Для виживання на конкурентному ринку керівники авіаційних підприємств вимушені реагувати на зміни в навколишньому середовищі шляхом перетворення своєї організації в більш новаторську й ефективну в межах своєї діяльності.

Розвиток інтеграційних процесів у світовій економіці стає передумовою виникнення поряд із класичними двосторонніми угодами про повітряне сполучення ліберальних угод про «відкрите небо» (наприклад, договір про «відкрите небо» між Україною та Грузією). Останні засновані на вільній ринковій конкуренції та максимально обмежують утручання держави в діяльність ринку авіаперевезень, ціноутворення та обсяги перевезень [3].

Істотними елементами ліберальних угод виступають [1]:

- а) відмова держав від права визначати статус призначеного перевізника по конкретних авіалініях;
- б) право перевізників виконувати перевезення між територіями Договірних сторін, а також між

територіями договірних сторін і третіх країн без обмежень щодо кількості пунктів, де здійснюються навантаження або вивантаження пасажирів і вантажів, частоти перевезень, ємності повітряних суден (це стосується виконання польотів у межах ЄС експлуатантами – резидентами ЄС) або з деякими обмеженнями щодо послідовного каботажу (наприклад, договір «Відкрите небо» між США та ЄС);

в) повна свобода перевізників установлювати тарифи за умови, що вони не порушують вільну конкуренцію, з урахуванням вимог антимонопольного законодавства країн, що підписують дану угоду [2];

г) свобода перевізників у виборі форм співпраці один з одним (включаючи спільне використання кодів, домовленості про блокування місць, оренди повітряних суден), використання комп'ютерних систем бронювання, засобів наземного обслуговування, конвертації і переказу у свою країну місцевих доходів;

д) право компетентних авіаційних властей вимагати усунення дискримінації або нечесних прийомів конкуренції [8, с. 120].

«Відкрите небо» спочатку замислювалося для зняття всіх бар'єрів на польоти між європейськими країнами. Створення єдиного авіаційного простору в 90-ті роки перетворило авіаційний ринок країн Європейського континенту з надмірно регульованої галузі з домінуванням національних авіаперевізників у галузь, в якій відсутні такі бар'єри, як обмеження на число рейсів між країнами і жорстке регулювання тарифів.

Лібералізація здійснювалася в три етапи (рис. 2) [3].

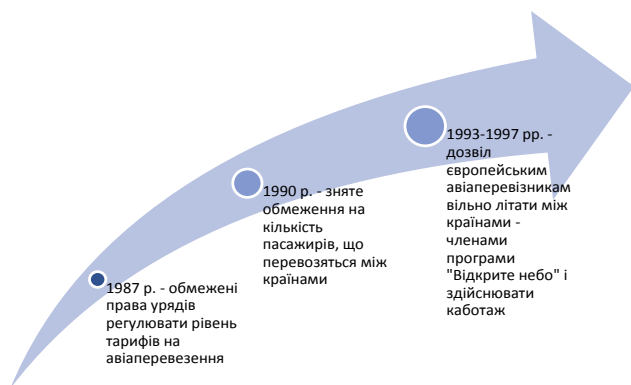


Рис. 2. Етапи лібералізації повітряного простору в ЄС

На практиці третій етап лібералізації означає, наприклад, можливість для ірландської авіакомпанії здійснювати рейси з Німеччини до Британії або здійснювати польоти всередині Австрії.

На даний час будь-яка авіакомпанія з країни, яка приєдналася до програми «Відкрите небо», може виконувати необмежену кількість рейсів на будь-яких маршрутах між країнами-учасницями.

Визначимо прогноз стану ринку пасажирських перевезень після введення в Україні програми «Від-

крите небо». Для цього скористаємося зарубіжним досвідом країни, що нещодавно приєдналася до цієї програми, і проведемо порівняльний аналіз.

Для прикладу візьмемо досвід залучення до «Єдиного європейського неба» Польщі (2001–2003 рр.) [9, с. 10–11]. Населення Польщі (38,483 млн. осіб) приблизно відповідає населенню України (45,940 млн. осіб), а різниця компенсується вищою діловою активністю поляків і, відповідно, підвищеним попитом на авіаперевезення. Рівень економічного розвитку Польщі в 2001 р. (ВВП – 174,6 млрд. дол.) приблизно відповідає нинішньому рівню економічного розвитку України (ВВП – 134,9 млрд. дол.) [11], тому прогнозувати розвиток авіаційної галузі на прикладі відповідного розвитку у Польщі найбільш доцільно.

Авіаційний ринок Польщі розвивається найшвидшими темпами в Європі, а також посідає третє місце за темпами розвитку у світі. Саме польський ринок авіаційних перевезень найбільш виграв від виходу на нього великої кількості low-cost-перевізників. Кількість бюджетних авіакомпаній із двох у 2003 р. збільшилася до шести і більше в 2005 р. і продовжує зростати.

Після лібералізації повітряного простору Польщі на ринку авіаційних перевезень з'явилася значна кількість нових low-cost-перевізників: AirBerlin, easyJet, Ryanair, Germanwings, Niki, SkyEurope та Wizz Air.

Після лібералізації повітряного простору Польщі пасажиропотік підвищився на 30% і становив 11 500 тис. пас. (2005 р.). Ураховуючи такі темпи росту, до 2020 р. можна прогнозувати збільшення пасажиропотоку до 34–42 тис. пас. [9].

Тенденція до збільшення кількості бюджетних авіаперевізників буде актуальною і в Україні, якщо вона приєднається до програми «Відкрите небо».

Нині зовнішня політика України спрямована на інтеграцію з ЄС, тому постає питання гармонізації українського авіаційного законодавства із законодавством ЄС.

В Україні повинен бути створений чіткий план поетапного переходу від класичних двосторонніх угод до угод про «Відкрите небо», оскільки політика, яку обере наша держава в авіаційній галузі, визначатиме подальший розвиток українського ринку авіаційних послуг. Для цього необхідно [8, с. 15–148]:

1) визначити стратегію розвитку авіаційного транспорту та узгодити його функціонування з іншими видами транспорту;

2) забезпечити доступність авіаційних послуг для всіх верств населення;

3) встановити єдині для галузі стандарти, гармонізувати їх із міжнародними стандартами (у тому числі у сфері виробництва авіаційної техніки);

4) модернізувати національну систему забезпечення аеронавігації;

5) забезпечити ефективний контроль над безпекою авіації (безпекою польотів, авіаційною безпекою, екологічною безпекою);

6) регулювати ринок авіаційних послуг для створення рівних умов для всіх учасників ринку та забезпечення національних інтересів України;

7) розробити норми регулювання у сфері захисту прав споживачів авіаційних послуг;

8) запровадити законодавчі норми ЄС щодо демополізації деяких аеропортових послуг (у тому числі послуг наземного обслуговування на пероні і в терміналах);

9) створити ефективні механізми управління державними пакетами акцій у підприємствах цивільної авіації для забезпечення загальнонаціональних інтересів;

10) розробити та затвердити національне законодавство з питань залучення приватних інвестицій в аеропортову інфраструктуру, яке дасть можливість інвесторам на умовах концесії та приватно-державного співробітництва займатися менеджментом аеропортів;

11) перетворити міжнародний аеропорт «Бориспіль» на сучасний вузловий аеропорт Центральної та Східної Європи для ефективного використання транзитного потенціалу України;

12) координувати роботу авіакомпаній та аеропортів для підвищення ефективності використання авіатехніки;

13) створити сприятливі умови для лізингу та придбання сучасної авіатехніки;

14) забезпечити механізми пільгових умов придбання та експлуатації авіатехніки, що виробляється в Україні, та авіатехніки закордонного виробництва, аналоги якої в Україні не виробляються;

15) законодавчо створити максимально сприятливі умови авіаційному виробництву на Україні для різкого зменшення собівартості виробництва і державного контролю над відпускними цінами на авіаційну техніку відповідно до законодавства;

16) прискорити вступ України до Об'єднаних авіаційних властей Європи (JAA) для отримання можливості проведення сертифікації авіаційної техніки за європейськими стандартами сертифікації JAR, що дасть можливість Україні гідно вийти на міжнародні авіаційні ринки з продажу авіатехніки вітчизняного виробництва;

17) створити ефективну програму підготовки авіаційних кадрів;

18) забезпечити достатнє фінансування системи професійної освіти в галузі (зокрема, шляхом профільної сертифікації освітніх установ);

19) утворити поетапно акціонерну авіакомпанію, яка буде провідним національним авіаперевізником України на внутрішніх та міжнародних авіаційних маршрутах і буде здатна конкурувати з провідними іноземними авіакомпаніями в умовах «Відкритого неба»;

20) створити систему зворотного зв'язку між державними органами виконавчої влади та учасниками авіаційного ринку для ухвалення спільних рішень щодо напрямів розвитку цивільної авіації.

Отже, розбудова авіаційної інфраструктури України є реальним і пріоритетним напрямом авіаційної політики держави. Визначені завдання мають бути покладені як на авіаційну владу (Мінтранс, Мінінфраструктури, Державіаслужбу), так і на управлінський склад персоналу авіапідприємств.

Висновки. Розвиток ринку авіаційних перевезень України розвивається циклічно і пов'язаний із розвитком економіки країни в цілому. Нині він знаходиться на стадії росту, і спостерігається тенденція до збільшення пасажиропотоку, підвищення обсягів як внутрішніх, так і міжнародних перевезень, що, своєю чергою, надає можливість використання вагомого транзитного потенціалу України. Однак сучасна схема двосторонніх міжурядових угод про повітряний простір, що регулюють відносини України з іншими державами, обмежує доступ авіакомпаній на ринок авіаційних перевезень та стримує конкуренцію, що негативно впливає як на споживачів авіаційних послуг, так і на авіапідприємства і державу в цілому.

В умовах інтеграції України до ЄС основними напрямами розвитку авіаційного ринку є поступова лібералізація повітряного простору та перехід від класичних двосторонніх угод до угод про «Відкрите небо».

«Відкриття неба» призведе до збільшення кількості маршрутів між Україною та ЄС і скоротить бар'єри для входу на український ринок міжнародних авіакомпаній. Імовірно є втрата міжнародних і частини внутрішніх маршрутів вітчизняними компаніями внаслідок лібералізації ринку. Однак унаслідок лібералізації держава матиме більше переваг, ніж недоліків.

Список літератури:

1. Руководство по регулированию международного воздушного транспорта ICAO. – Doc. 9626 11/05/2004 / Международная организация гражданской авиации ; издание 2-е [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.aerohelp.ru/data/432/9626_cons_ru.pdf.
2. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 № 3393-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=3393-17>.
3. Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу : Закон України від 14.01.2009 № 852-VI (зі змінами та доповненнями) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/T041629.html.
4. Про затвердження положення про використання повітряного простору України : Постанова КМУ від 29.03.2002 р. № 401 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/KP020401.html.

5. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року : Розпорядження КМУ від 20.10.2010. № 2174-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.mintrans.gov.ua>.
6. Про перспективи та основні стратегічні напрямки розвитку цивільної авіації України : Рішення колегії Міністерства транспорту від 09.07.2001 № 35 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.nau.ua/doc/?uid=1040.1596.0>.
7. Проблемы и перспективы развития рынка пассажирских авиационных перевозок в Украине / А. Блинов, И. Газизуллин, И. Шевляков ; Международный центр перспективных исследований. – Киев, 2005 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.icps.com.ua/files/articles/40/62/Aviation_policy_RUS.pdf.
8. Янчук М.Б. Основні напрямки державної політики щодо інтеграції авіаційного сектору України в систему транс'європейських транспортних мереж / М.Б. Янчук // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2010. – № 30. – С. 145–148.
9. Кириллова Н. Зарубежный опыт либерализации и дерегулирования рынка авиаперевозок / Н. Кириллова // Авиатранспортное обозрение. – 2005. – № 59. – С. 10–11.
10. Сайт Державної авіаційної служби [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.avia.gov.ua.
11. Сайт Державного комітету статистики [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.ukrstat.gov.ua.
12. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2016 рік / Державна авіаційна адміністрація. Міністерство транспорту та зв'язку України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.avia.gov.ua/documents/.../pidsumki%20dijalnosti/.

УДК 656.96:006.1

Стаднік В.Г., старший викладач
кафедри «Менеджмент, маркетинг і логістика»
Одеський національний морський університет
Пятих А.Г., студентка
Одеський національний морський університет

ПРОБЛЕМИ ФОРМУВАННЯ ТА УПРАВЛІННЯ ЯКІСТЮ ОБСЛУГОВУВАННЯ В ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКИХ КОМПАНІЯХ

Стаднік В.Г., Пятих А.Г. Проблеми формування та управління якістю обслуговування в транспортно-експедиторських компаніях. Статтю присвячено проблемі визначення поняття транспортно-експедиторського обслуговування (ТЕО) та обґрунтуванню переваг застосування логістичного підходу до організації ТЕО. Виконано аналіз поняття якості ТЕО та зроблено висновки, що якість транспортно-експедиторської послуги оцінюється тільки споживачем, і тому вона повинна бути поставлена в повну залежність від його потреб і побажань.

Ключові слова: транспортно-експедиторське обслуговування, якість, транспортні послуги, перевезення, експедитор, споживач, логістичний підхід.

Стаднік В.Г., Пятих А.Г. Проблемы формирования и управления качеством обслуживания в транспортно-экспедиторских компаниях. Статья посвящена проблеме определения понятия транспортно-экспедиционного обслуживания (ТЭО) и обоснованию преимуществ применения логистического подхода к организации ТЭО. Выполнен анализ понятия качества ТЭО и сделаны выводы, что качество транспортно-экспедиционной услуги оценивается только потребителем, и поэтому должно быть поставлено в полную зависимость от его нужд и пожеланий.

Ключевые слова: транспортно-экспедиционное обслуживание, качество, транспортные услуги, перевозки, экспедитор, потребитель, логистический подход.

Stadnik V.G., Piatykh A.G. Problems of formation and quality management of services in transport-forwarding companies. The article deals with the definition of an forwarding service (FS) and the benefits of use of logistic approach to the organization of the FS. Analysis of quality understanding of an FS was done and concluded that the quality of transport-forwarding services is evaluated only by the consumer, and should therefore be placed in full dependence on his needs and wishes.

Keywords: transport forwarding services, quality, transport services, transport forwarding agent, consumer, logistic approach.

Постановка проблеми. Світове економічне співтовариство послідовно перетворюється в цілісну економічну систему, тому все більш виразно просте-

жується тенденція до активізації економічної взаємодії різних країн. Це призводить до збільшення обсягів товарообігу, збільшення швидкості руху одиниці