

МИНАКОВА

Світлана Михайлівна
smmnkv@gmail.com

УДК 330.33:330.44:656.615

ОСОБЛИВОСТІ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ ДЛЯ РОЗВИТКУ
АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ В УМОВАХ МІЖНАРОДНОЇ КОНКУРЕНЦІЇSPECIFICS OF STATE POLICY FOR AVIATION INDUSTRY
DEVELOPMENT UNDER CONDITIONS OF INTERNATIONAL
COMPETITIONд.е.н., професор, головний н.с.
відділу макроекономіки та
державного управління,
Причорноморський науково-
дослідний інститут економіки та
інновацій (м. Одеса), член-
кореспондент Транспортної
академії УкраїниDOI: <https://doi.org/10.37634/efp.2020.9.4>*MINAKOVA Svitlana Mykhailivna – Doctor of Economics, Professor, Chief researcher of the macroeconomics and public administration department, Black Sea Research Institute of Economy and Innovation (Odesa), Corresponding Member of the Transport Academy of Ukraine*

На відміну від більшості галузей світової економіки основою регулювання авіаційної галузі становить система двосторонніх міждержавних угод, які не входять до генеральної угоди про торгівлю послугами СОТ. Лібералізація призвела до високих темпів розвитку галузі авіаційної галузі та збільшення її значення для світової економіки. Державна політика стосовно підтримки розвитку авіаційної галузі спрямована на забезпечення конкурентних умов та економічну ефективність на основі максимізації споживчої якості.

* * *

В отличие от большинства отраслей мировой экономики основой регулирования авиационной отрасли составляет система двусторонних межгосударственных соглашений, не входящих в генеральное соглашение о торговле услугами ВТО. Либерализация привела к высоким темпам развития отрасли авиационной отрасли и увеличения ее значение для мировой экономики. Государственная политика по поддержке развития авиационной отрасли направлена на обеспечение конкурентных условий и экономической эффективности на основе максимизации потребительского качества.

* * *

International regime for air transportation historically formed as a pattern of bilateral agreements of two states to allow air traffic between them. This regime is not incorporated into WTO regulations, including General Agreement on Trade in Services. The EU created Common Aviation Area to provide the multilateral approach for international flight liberalization and fair competition. But the rapid expansion of carriers from Gulf countries and Turkey revealed that the international regulation is not effective in controlling state support of any forms, including subsidies, to aviation industry. As the liberalization process of the aviation industry continues, the issue of competition regulation regimes in different countries directly affects the perspective of the industry development. As the carriers are represented mostly by private business, the airports remain under state ownership or control. The relations among them define the competitive situation in the market for national carriers and the industry as the whole. One of the priority task for the state policy for aviation industry support is not direct subsidies or other form of funding, but infrastructural development. To maximize consumer value and increase the international competitiveness the nation shall develop a network of airports to serve the local and international traffic with the high efficiency. The biggest airports of the country accumulate the most of the traffic and experiences jams in the schedule. But Ukraine, like France, does not have an integrated national program for airport network development, contrary to Great Britain. As Ukraine joins Common Aviation Area of the EU, Ukrainian carriers will have access to European routes but will face competition on domestic routes from European companies. The issue of quality and efficiency of airport services both to carriers and passengers will define the possibility of the country to use the positive tendency of air traffic growth into sustainable development of the aviation industry. One of the main factor for airport competitiveness is integration into local and national transport system to give passengers options for convenient and cheap transportation from and to an airport. The Largest European airports develop investment projects for rail transportation to terminals form cities and environments.

Ключові слова: державна галузева політика, державне регулювання, авіаційна галузь, галузевий розвиток, глобалізація, міжнародна конкуренція, аеропорт

Ключевые слова: государственная отраслевая политика, государственное регулирование, авиационная отрасль, отраслевое развитие, глобализация, международная конкуренция, аэропорт

Keywords: state industrial policy, state regulation, aviation industry, sectoral development, globalization, international competition, airport

ВСТУП

Державна політика з галузевого розвитку стикається зі значними викликами в умовах нестабільного розвитку світової економіки. Глобалізація, яка призвела до значної відкритості національних економіки, обмежила можливості урядів із використання фіс-

кальних, регуляторних та інвестиційних інструментів зі стимулювання галузевого розвитку. Глобальна конкуренція змістила акценти у державній політиці стосовно підтримки сталого розвитку галузі на забезпечення конкурентних переваг, захист конкурентних умов на ринку та створення максимальної цінності

для споживача. Авіаційна галузь демонструвала високі темпи зростання під час поступової лібералізації її діяльності, однак в умовах відсутності єдиної міжнародної платформи з узгодження регулятивних режимів вимагає з одного боку, орієнтацію держави на дотримання конкурентних умов на ринку, зокрема через впровадження багатосторонніх угод із регулювання повітряного сполучення, а з іншого боку через забезпечення технологічних, організаційних та інфраструктурних умов підвищення ефективності діяльності галузі на національному та глобальному рівні. В таких умовах виникає потреба у розробці та впровадженні ефективної конкурентної політики стосовно авіаційної галузі, що з одного боку спрямована на забезпечення максимізації споживчої цінності, а з іншого – на забезпечення ефективності національних компаній авіаційної галузі та їх конкурентоспроможності на міжнародних ринках.

Аналіз останніх досліджень

Приєднання України до Європейського спільного авіаційного простору створить нову ситуацію в авіаційній галузі, яка потребувати розробки новітніх підходів до державного регулювання. Правові аспекти регулювання авіаційної галузі представлено у роботах Я.Й. Багана, О.В. Брускавої. Також висвітлював особливості державної політики у сфері повітряного транспорту в Україні Д.О. Демченко. У роботах Е.В. Прушківської розглянуто питання розвитку авіаційної галузі в умовах глобалізації. Такі дослідники, як А.О. Корчак, Н.Є. Скоробогатова, О.М. Горбачова, Л.О. Савчук та Д.С. Бондаренко здійснюють аналіз конкурентоспроможності авіаційної галузі України в сучасних умовах та фінансово-інвестиційні аспекти розвитку галузі. Перспективним напрямом дослідження розвитку авіаційної галузі України залишається напрям державного регулювання у контексті забезпечення конкурентоспроможності та інвестиційної привабливості галузі в умовах гармонізації регулятивного режиму з ЄС.

МЕТА статті – окреслення основних задач та напрямів державної політики стосовно забезпечення конкурентних умов на ринку повітряних послуг та підсилення конкурентоспроможності авіаційної галузі в умовах лібералізації повітряних перевезень в Україні.

МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Методичну базу даної роботи склали окремі положення наукових праць вітчизняних і зарубіжних вчених у менеджменті, економіці та регулювання авіаційної галузі, матеріали періодичних видань, ресурси ІКАО, нормативно-правові акти. Під час вивчення поставленого питання використані наступні методи: порівняльний, причинно-наслідковий та системний аналіз.

РЕЗУЛЬТАТИ

Міжнародне регулювання авіаційного сполучення тривалий час базувалось виключно на двосторонніх угодах, що ставило галузь поза угоди Світової організації торгівлі (СОТ) та її головного принципу про режим нації найбільшого сприяння. Додаток до генеральної угоди про торгівлю послугами СОТ містить положення про авіаційний транспорт, але виключно стосовно ремонту та обслуговування літаків, органі-

зації маркетингу та продажу авіаційних послуг, послуг з інформаційного забезпечення та резервування, але право на організацію перевезення та послуги безпосереднього з перевезення не регулюються цим додатком. Переговори стосовно багатосторонньої угоди про міжнародну торгівлю послугами тривають, зокрема й стосовно авіаційного транспорту. Однак слід визнати, що саме частина про регулювання авіаційних перевезень залишається тією сферою, де переговори мають найменший прогрес. Спільний нагляд за комерційною діяльністю, механізм владнання суперечок, принципи дотримання конкуренції у розподілі маршрутів та прав на перевезення не знаходять поки підтримки всіх учасників переговорів. Європейський Союз прагне поширити свою модель конкурентного права, але на заваді тому стоїть відсутність бази для багатосторонніх угод, розмаїття регуляторних практик, закріплення у двосторонніх угодах преференції на користь певних перевізників. Тому поки не спостерігається ситуації, коли всі авіаційні перевізники знаходяться в однакових конкурентних умовах. Недискримінаційні умови регулювання ринку, усунення бар'єрів для вільної торгівлі, антидемпінгові заходи та агалом забезпечення справедливих конкурентних умов регулюються виключно двосторонніми угодами або між державами, або групою держав.

У двосторонніх угодах про регулювання авіаційних перевезень прописані принципи взаємності та відкритої та чесної конкуренції. Європейські країни використовують поняття «справедлива конкуренція», яке передбачає заборону державної допомоги та інших некомерційних заходів, які шкодять конкуренції. Сторони угоди зобов'язуються надати доступ до всієї інформації, яка потрібна для прозорого моніторингу виконання угоди, запроваджують відповідні механізми розслідування випадків порушення угоди, але водночас зберігається можливість кожній країні відкликати права на здійснення перевезень, запровадити певні податки або вдатись до інших заходів, які вважатиме пропорційними відносно регулювання авіаційних перевезень. Таким чином, порівняно з багатосторонніми торговельними угодами, у сфері авіаційного сполучення захист конкуренції виглядає слабким, а владнання суперечок не має визначеної процедури.

Європейський Союз у 2004 р. розробив положення стосовно захисту від протекціоністських заходів третіх країн, наприклад субвенцій, неконкурентного ціноутворення та дискримінаційних заборон. У випадку виникнення підозри про неконкурентну практику з боку третіх країн, Європейська Комісія уповноважена провести розслідування, та по його результатах вжити відповідних заходів стосовно перевізника, який отримав несправедливу перевагу, найчастіше у вигляді податку. Однак практичне застосування цих заходів стикається зі значними труднощами через непрозорість фінансової документації, що заважає зібрати доказову базу недобросовісних практик ціноутворення або субсидіювання. Європейська Комісія розробляє доповнення до двосторонніх угод про авіаційне сполучення саме у контексті можливості проводити ефективно розслідування випадків недобросовісної конкуренції та вживати більш суворі заходи, навіть обмеження доступу до авіаційного простору.

Неефективність поточної системи регулювання конкуренції на ринку авіаційних перевезень продемонстрована через швидкий розвиток перевізників з країн Перської затоки. За 2012-2015 рр. Європейська комісія проводила переговори із Радою зі співробітництва арабських країн Перської затоки стосовно дотримання умов фінансової прозорості та добросовісної конкуренції, однак прогрес у переговорах був незначний. Значні фінансові інвестиції з боку держави ставлять авіакомпанії з країн Перської затоки у привілейоване становище порівняно з європейськими компаніями, стосовно яких застосовано суворі обмеження з державного фінансування. Однак європейські країни зацікавлені саме у розвитку сполучення через країни Перської затоки, а не його обмеження, але на умовах рівної конкуренції. Тому міністерства транспорту Франції й Німеччини звернулись з пропозицією заморозити виділення нових маршрутів для цих країн та уповноважити Європейську Комісію підготувати глобальну багатосторонню угоду про умови добросовісної конкуренції.

У країнах Перської затоки держава або суверенні фонди зберігають повний контроль над цілими галузями економіки та проводять політику диверсифікації своїх національних економік за рахунок розвитку галузей наприклад у сфері туризму аби зменшити залежність від експорту нафтопродуктів. Особливий режим державного регулювання та фінансування, що діє у цих країнах, сприймається перевізниками з інших країн як практика недобросовісної конкуренції. Спільне дослідження американських авіакомпаній стосовно цього питання виявило, що три провідні компанії з країн Перської затоки за 2010-2014 рр. отримали державну допомогу у розмірі 42 млрд. дол. [10]. Ця допомога здійснювалась у численних формах, таких як беззаставні та безпроцентні позики, авансові платежі, погашення боргових зобов'язань, надання державних гарантій, рекапіталізація компаній, безоплатні гранти та незворотні грошові перекази, податкові пільги та продаж пального за демпінговою ціною або компенсація цих витрат. Зі свого боку компанія Ethihad оцінила розмір допомоги держави трьом провідним перевізниками США в розмірі 70 млрд. дол. [10]. Ця сума складає половину суми, що була виплачена по застосуванню закону про банкрутство в США, яка запроваджує захист від кредиторів та запускає механізм реорганізації боргів. Отже, дискусія про масштаб, інструменти та напрями втручання держави у розвиток авіаційної галузі залишається відкритою. Поки не існує гармонізації у режимах державного регулювання та участі в авіаційній галузі між різними країнами, авіакомпанії стикаються з різними вимогами та обмеженнями стосовно своєї діяльності, що може бути розцінене як недобросовісна конкуренція. Тому шлях переговорів залишається єдиною можливістю узгодити кроки із лібералізації авіаційної галузі, що почалась ще у 1980-х рр. Вагомими кроком стало формування у 2006 р. єдиного повітряного простору Європейського Союзу та укладання комплексних багатосторонніх угод про авіаційне сполучення із США та Канадою. Окрім країн Перської затоки, Європейська комісія веде переговори з Асоціацією країн Південно-Східної Азії (АСЕАН) та Туреччиною.

Надзвичайне агресивне входження повітряних перевізників з країн Перської на світовий ринок знову порушило питання про залучення авіаційної галузі до компетенції Світової організації торгівлі аби отримати багатосторонню угоду про вирішення спорів. Певну роль у вирішенні спорів відіграє ІКАО – Міжнародна організація цивільної авіації. Однак країни учасники не домовились стосовно фундаментальних принципів державної політики у сфері авіаційної галузі, тому організація може лише наголошувати на важливості дотримання принципів справедливої конкуренції, надає відповідні рекомендації та заохочує діалог між країнами з питань розробки політики стосовно авіаційної галузі.

Поглиблення глобалізації та лібералізація галузі надали потужний поштовх розвитку авіації у кількісному та якісному вираженні. Збільшується кількість маршрутів, зростає кількість пасажирів, яка до початку пандемії перевищувала 4,5 млрд. пасажирів на рік. Особливо швидким був розвиток галузі в азіатському регіоні, але зростали також потоки в Європі, США та інших частинах світу. Реалізувались масштабні програми з розширення ключових аеропортів. Змінювалась традиційна ієрархія суб'єктів, що складають авіаційну галузь. У результаті посилюється глобальна конкуренція, але водночас майже відсутня узгоджена міжнародна політика з регулювання авіаційної галузі. Держави намагаються підсилити конкурентоздатність національних представників авіаційної галузі, але ринок вже багато років працює за умов лібералізації, що поширюється на все більші аспекти повітряних перевезень [7, с. 96]. Європейська Комісія просуває нову стратегію розвитку авіації задля підсилення конкурентоспроможності компаній країн ЄС на глобальному ринку. Подібна політика потребує ретельного та ґрунтовного аналізу факторів конкурентоспроможності в авіаційній галузі.

Галузь повітряних перевезень можна представити як складну комплексну систему, яка окрім авіакомпаній та аеропортів включає також постачальників послуг та відповідної інфраструктури, конструктори та виробники літаків, а також численні логістичні, туристичні, страхові, лізингові, маркетингові, інформаційні компанії, служби аеропортів, державні служби з прикордонного, митного, безпекового та технічного контролю, служби з аеронавігації та супроводу польотів [4, с. 93]. Якщо казати про Європейський Союз, то авіаційна галузь за оцінками IATA забезпечує 2,56 млн. робочих місць та 192,6 млрд. євро безпосередньо у галузі та ще 3 млн. робочих місць та 225,6 млрд. євро у суміжних галузях. Якщо ж брати до уваги загальний вплив авіації на економіку, то завдяки мультиплікативному ефекту він може бути оцінений в 12,2 млн. робочих місць та 823 млрд. євро валового продукту [11, с. 26].

До початку пандемії зростання пасажирського потоку відбувалось темпами 5 % на рік, тобто подвоєння обсягу перевезень відбувалось кожні 15 років. Це зростання було нерівномірним, бо найвищі темпи демонстрував регіон Азії та Близького Сходу. Враховуючи сталі та високі темпи розвитку авіаційної галузі та її вагомий вплив на всю національну економіку, збереження та зростання міжнародної конкуренто-

спроможності авіаційної галузі загалом, а не тільки безпосередньо авіаційних перевізників. У більшості країн існують потужні авіалінії, що є нащадками колишніх національних перевізників. Наприклад, у Франції AirFrance забезпечує 40 % всього обсягу пасажирського потоку та 90 % від потоку, що припадає на французьких перевізників на польоти за кордон. У структурах компанії працює близько 50 000 співробітників загальної чисельності 70 000 працівників, що працевлаштовані у компаніях з авіап перевезення. Однак, не зважаючи на домінуючу роль національного перевізника, неможливо не вказати, що іноземні авіаперевізники також створюють тисячі робочих місць. Розвиток аеропортів неможливий у більшості країн без співпраці із потужним національним перевізником, але ця умова на сьогодні не є абсолютно достатньою. Аеропорти мають дбати про залучення іноземних перевізників та організації тривалого співробітництва. Авіакомпанії шукають можливості для розміщення бази для своїх літаків, й все частіше в глобалізованому світі аеропорт базування не обов'язково знаходиться у країні прапора авіаційного перевізника.

Підтримка повітряної галузі не обов'язково полягає у фінансуванні її розвитку за рахунок державних бюджетних коштів. Ефективне регулювання, дотримання балансу економічних інтересів, стимулювання інвестицій та заохочення ефективних стратегій стає пріоритетними інструментами галузевої політики держави стосовно авіації [6, с. 8]. Вартість навігаційних послуг, аеропортовські збори, регулювання часових слотів в аеропортах – є ключовими областями вдосконалення такої політики. Забезпечення ефективного функціонування конкурентного механізму на ринку послуг повітряного перевезення, відсутність дискримінаційного регулювання, прозорий розподіл використання повітряного простору, фокусування на споживчій вартості та зокрема на дотриманні прав пасажирів, акцент на сталому розвитку з урахуванням впливу галузі на довкілля, консолідація внеску авіаційної галузі у розвиток економічних та соціальних мереж на національному, регіональному та місцевому рівнях, забезпечення технічної досконалості та безпечності подорожей – усі ці напрями складають державну політику з підтримання та розвитку авіаційної галузі [5, с. 116].

Розвиток світової економіки, посилення глобалізації, інтерналізація виробничих відносин обумовили зростання значення повітряного транспорту у структурі транспортного сполучення на глобальному, але також й на національному та регіональному рівнях. Задля ефективного функціонування цього виду транспорту потрібно насамперед два види інфраструктурної підтримки, а саме аеропорт та його послуги та авіанавігаційний супровід та дозвіл на користування повітряним простором. Забезпечення конкурентної переваги авіаційного транспорту починається із відповідного інфраструктурного забезпечення. Це стосується як окремої авіакомпанії, так й галузі загалом. Галузевий розвиток тісно пов'язаний з економічним розвитком певних територій, й країни загалом. Тому державна політика стимулювання економічного розвитку охоплює питання із відповідного забезпечення авіаційної галузі. Таким питання є формування терито-

ріальної мережі аеропортів, їх доступність, сполученість з іншими видами транспорту та інтегрованість до національної транспортної мережі. Використання повітряного простору напряму впливає на можливість для авіаційних перевізників здійснювати свою діяльність. Тісне міжнародне співробітництво в управлінні повітряним простором, формулювання прав доступу до нього має на меті забезпечити справедливі умови для авіаційних перевізників з різних країн.

Національна мережа аеропортів є фундаментальною умовою сталого розвитку авіаційної галузі, збільшення її внеску у зростання конкурентоспроможності національних виробників на міжнародних ринках та загальний економічний розвиток національної економіки. Простий показник кількості аеропортів на душу населення не відображає повністю ситуацію з розвиненістю та достатністю аеропортової інфраструктури. У більшості країн велика частка пасажирського потоку припадає на кілька великих аеропортів, найчастіше в столичному регіоні. Наприклад, у Франції, що має в двічі більше аеропортів на душу населення, ніж у Німеччині, 56 % пасажирів припадає на два Паризьких аеропорти, а десять найбільших аеропортів країни обслуговують 85 % пасажирів. Подібна ситуація спостерігається й в Україні, де лівова частка пасажирського потоку припадає на Київські аеропорти. Як і у Франції, в Україні територіальна мережа аеропортів розвивається як сукупність окремих регіональних ініціатив, але не представляє цілісну довгострокову національну політику, як у випадку Великої Британії, що має найбільші показники діяльності авіаційної галузі.

Україна обрала курс на приєднання до європейського регулятивного режиму, що має назву «Спільний повітряний простір», який є найбільш лібералізованим міжнародним ринком послуг з авіасполучення, на якому практично відсутні обмеження щодо діяльності перевізників з одних країн на ринках інших країн. Приєднання України до цього регулятивного режиму передбачає надання українським авіаційним перевізникам права здійснювати перевезення до країн ЄС з аеропортів України, а також перевезення між аеропортами ЄС транзитом через аеропорти України такими самими правами наділені європейські авіаційні перевізники, що можуть без обмежень здійснювати перельоти до України, транзитом або з України. Умовами угоди передбачено скасування будь-яких обмежень стосовно кількості призначених перевізників, частоти польотів, кількості маршрутів та встановлення тарифів. Українське законодавство у сфері регулювання повітряного простору та авіаційної галузі має бути гармонізоване з європейським у контексті регулювання правил безпеки польотів, технічних умов та контролю, надання ліцензій та дозволів на здійснення польотів, надання та анулювання прав на використання маршрутів, регулювання розміру зборів аеропортів, забезпеченню прав пасажирів та дотримання стандартів обслуговування, норм стосовно охорони довкілля та шумового забруднення [1, с. 206].

Перспективи приєднання до спільного повітряного простору ЄС значно вплинули на конкурентну ситуацію на ринку послуг з повітряного перевезення в Україні. Обсяги пасажирських перевезень повітря-

ним транспортом зростали високими темпами до початку пандемії COVID-19, що без сумніву було позитивною тенденцією розвитку авіаційної галузі України [3, с. 49]. Однак українські перевізники стикнулись зі значним зростанням конкуренції з боку європейських перевізників. До того український ринок авіаційних послуг визначався сталими формами монопольного чи олігопольного типу. Це стосувались не тільки безпосередньо авіаційних перевізників, але й аеропортів, наземних служб, постачальників палива, вантажних та хендлінгових компаній, компаній охорони та безпеки, послуг харчування на борту. Внаслідок цього українські авіаційні компанії не могли запропонувати привабливі та конкурентні ціни пасажирів.

Підвищення конкуренції на міжнародних маршрутах як у бік європейських країн, так й популярних в українців курортних напрямів, змушує вітчизняних перевізників звертати увагу на розширення ринку внутрішніх перевезень. До недавнього часу прямі рейси між українськими містами, окрім Києва, були скоріш виключенням, аніж правилом. На міжнародні рейси припадає до 90 % всього трафіку через українські аеропорти. Причин такої ситуації є декілька: обмеженість платоспроможного попиту, конкуренція з боку інших видів транспорту, нерозвиненість або занепад інфраструктури більшості регіональних аеропортів та низький рівень їх послуг. Високий рівень зборів та платежів за користування послугами аеропортів стримував розвиток бюджетних перевезень, для яких такі платежі становлять до 30 % від вартості рейсу. Олігополістична структура ринку авіаційного палива обумовлює його ціну в 1,5 рази вище за європейську, хендлінгові компанії часто мають монопольне положення в регіональних аеропортах, як й інші служби.

Таким чином, наступним завданням державної політики з розвитку авіаційної галузі повинно стати забезпечення конкуренції на ринку послуг аеропортів з одночасним оновленням та розширенням їх потужності та якості інфраструктури. Вступ до спільного повітряного простору може прискорити цей процес через зростання трафіку, а значить комерційної бази розвитку аеропортів. Серед всіх складових авіаційної галузі найменш підготовленими до запровадження умов спільного повітряного простору в Україні видаються саме аеропорти. Київські аеропорти поки користуються своїм положенням національних хабів та акумулюють основний пасажирський потік повітряних подорожей в Україні. Розвиток Львова та Харкова, та меншою мірою Одеси як регіональних аеропортів засвідчує великий потенціал та економічні перспективи розвитку перевезень не тільки через столичні аеропорти. Розвиток аеропортів через залучення міжнародних рейсів стимулюватиме також й ринок внутрішніх перевезень через розвиток потрібної інфраструктури та зниження цін на послуги аеропортів через посилення конкуренції.

Як один з напрямів впливу конкуренції на діяльність аеропортів у системі авіаційного сполучення, можна навести вдосконалення місцевого сполучення аеропортів та їх інтеграції до регіональних та національних транспортних мереж задля підвищення конкурентоспроможності аеропортів за рахунок покра-

щення рівня якості послуг для пасажирів. Одним з ключових факторів, що впливає на вибір аеропортів для пріоритетного розвитку в межах національної політики забезпечення стратегічного розвитку авіаційної галузі є можливість із забезпечення якості їх послуг. Одним з чинників якості послуг аеропортів є їх доступність іншими видами транспорту, що впливає на вибір споживачів, насамперед тих, хто подорожує з туристичною метою, користується послугами бюджетних авіакомпаній або обирає між авіаційним та іншими видами транспорту. Більшість аеропортів в Європі мають обмежене сполучення з мережею залізниць чи рейкових міських видів транспорту, що значно ускладнює їх сполучення як з регіоном загалом, так й центральною частиною великих міст. В Україні «Міжнародний аеропорт Бориспіль» разом з «Укрзалізницею» реалізував програму «Київ-Бориспіль Експрес», що стало успішним прикладом підвищення привабливості та зручності аеропорту для пасажирів. Однак витрати на проект та термін окупності в десять років потребують ґрунтовно соціально-економічного аналізу для визначення найбільш прийнятних форм фінансування подібних проектів, параметрів експлуатації та організаційного оформлення. Загалом питання залучення інвестицій в поліпшення інфраструктури аеропортів в Україні є ключовим щодо підвищення конкурентоспроможності всієї авіаційної галузі [2, с. 126].

Подібний проект реалізується в аеропорту Руассі-Шарль-де-Голль, де 70 % пасажирів прибувають або на власному автомобілі або на таксі. Аеропорт, що забезпечує 39 % пасажирського потоку Франції не має швидкого та прямого сполучення з містом та іншими мережами, окрім лінії приміської залізниці. З 2000 р. розробляється проект «Шарль-де-Голль Експрес», який був представлений лише у 2008 р. та розпочатий у 2014 р. у формі партнерства між державою, національною мережею залізниць та безпосередньо групою «Аеропорти Парижу». Однак Генеральний Комісаріат з інвестицій оцінює соціально-економічну ефективність проекту лише на рівні 50 % від заявленої. Призначено коригування бюджету проекту, який попередньо окреслено в розмірах 1,2-1,9 млрд. євро, переглянута участь у фінансуванні партнерів, зокрема Національної залізниці та запроваджено нові форми фінансування, такі як податок на транзит у сумі 1 євро з пасажиря, який був запроваджений у 2017 р., тобто за шість років до запланованого початку функціонування проекту у 2023 р. [8, с. 78]. Оцінка соціально-економічної ефективності проекту залежить від обраних форм фінансування, прогнозу обсягу пасажирського потоку, прогнозу цінової політики на дану послугу та можливості аеропорту обслуговувати збільшений потік пасажирів.

Розвиток швидкісних залізниць в Європі та у світі ставить питання про забезпечення синергії у розвитку повітряного на наземного рейкового транспорту. Для забезпечення такої синергії держава має визначитись із стратегією розвитку транспортної мережі, пріоритетами за видами транспорту та загальною стратегією сталого економічного розвитку. Із розвитком швидкісної залізниці, аеропорти у Франції, Німеччині, Японії та Китаї втратили значну частку свого пасажирів.

ропотоку, іноді більше ніж 1 млн. пасажирів на рік. Це мало значний відбиток на економічні перспективи розвитку аеропортів та в решті на перспективах їх фінансування. Однак можлива модель співпраці та спільного розвитку аеропортів та мережі залізничного сполучення. Основою такої співпраці є розширення зони обслуговування як для аеропортів, так й для залізниць, залучення нових типів пасажирів та підвищення конкурентоспроможності певної території. У Франції три великих вузла «аеропорт-швидкісна залізниця», а саме в Парижі, аеропорт Шарль-де-Голль, у Ліоні та у Марселі збільшили обсяг пасажирів, що поєднують два види транспорту від 1,5 до 2,7 разів за період за 2010-2014 рр. [9]. Хоча частка таких пасажирів є незначна, вона швидко зростає, хоча частка таких пасажирів поки залишається відносно невеликою. Аеропорт Шарль-де-Голль пропонує комбінований білет на два види транспорту, таке ж партнерство мають DeutscheBahn та Lufthansa. Міжнародні угоди про повітряне сполучення часто містять положення про забезпечення подорожі по прильоту наземним транспортом, але, на жаль, поки ця практика має декларативний характер. Однак сполучення різних видів транспорту відіграватиме значну роль у формуванні конкурентної ситуації на ринку повітряних перевезень.

ВИСНОВКИ

Розвиток авіаційної галузі на глобальному рівні сьогодні відбувається поза регуляторним режимом Світової організації торгівлі на основі переважно двосторонніх угод між країнами, що обумовлює строкату картину із конкурентною ситуацією послуг із повітряного сполучення. Не зважаючи на тривалу поступову лібералізацію галузі, вплив держави на виробничу та комерційну діяльність підприємств авіаційного сектору залишається вагомим та визначальним стосовно стратегічного розвитку галузі. Європейський Союз слугує майданчиком для запровадження багатосторонніх угод стосовно регулювання авіаційної галузі на принципах рівної конкуренції та лібералізації регуляторного режиму. Основну загрозу конкуренції в авіаційній галузі несуть такі явища, як державне субсидювання або інші форми фінансування авіаційних перевізників, зокрема у країнах Перської затоки, формування альянсів та інших форм об'єднань авіаційних перевізників, а також формування сталих домінуючих позицій певних перевізників у ключових аеропортах. Ці загрози можуть мати історичний характер, як велика частка великих національних перевізників у загальному обсязі перевезень та у слотах великих аеропортів, викликані неоднорідним режимом конкуренції на міжнародному ринку повітряних перевезень, як формування альянсів, або відсутністю узгодженого регуляторного режиму, зокрема відносно державної участі у розвитку галузі, як агресивне зростання перевізників з країн Перської затоки. Задля врегулювання та вдосконалення конкурентної ситуації на ринку повітряних перевезень за збереження умов для ефективного розвитку галузі доцільно, по-перше, просувати та реалізувати багатосторонні угоди про регулювання авіаційної галузі, наближені до угод, що діють в Європейському Союзі, посилити контроль за участю держави у фінансуванні галузі бажано в межах механізмів СОТ; по-друге,

посилити контроль за дотриманням конкурентних умов під час формування різного типу комерційних об'єднань між авіаційними перевізниками зокрема щодо доступу до маршрутів та аеропортів; по-третє, надати пріоритет розвитку національної мережі аеропортів, включення їх у національну транспортну мережу, покращення їх сполучення з дистанціями подорожей пасажирів задля розширення вибору споживачів підвищення ефективності та конкурентоспроможності авіаційного транспорту та створення рівних умов для авіаційних перевізників для доступу до маршрутів та розподілу слотів, а також це сприяє оптимізації мережі повітряних перевезень, більш ефективного розподілу пасажирського та вантажного потоку, а також зниженню витрат підприємств галузі за одночасного зростання цінності для споживачів.

Список використаних джерел

1. Баган Я.І. Використання зарубіжного досвіду як умова вдосконалення адміністративно-правового забезпечення функціонування авіаційного транспорту в Україні. Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції. 2017. № 6. Т. 4. С.203-207.
2. Бондаренко Д.С. Аналіз інвестиційної привабливості авіаційної сфери України. Інвестиції: практика та досвід. 2014. № 13. С. 125-127.
3. Брусакова, О.В. Галузь авіаційного транспорту як об'єкт державного регулювання. Право і безпека. 2020. № 1 (76). С. 46-52. DOI: <https://doi.org/10.32631/pb.2020.1.06>.
4. Горбачова О.М., Савчук Л.О. Конкурентоспроможність української авіатранспортної системи. Науковий погляд: економіка та управління, 2019. № 1 (63). С. 90-95. DOI: <https://doi.org/10.32836/2521-666X/2019-1-63-12>
5. Демченко Д.О. Державна політика у сфері повітряного транспорту в Україні: особливості та основні напрями розвитку. Економіка та держава. 2012. № 9. С. 115-118.
6. Корчак А.О. Скоробогатова Н.Є. Конкурентоспроможність авіаційної галузі України на світовому ринку. Актуальні проблеми економіки та управління: збірник наукових праць молодих вчених. 2017. Вип. 11. URL: <http://ape.fmm.kpi.ua/article/view/103817>
7. Прушківська Е.В., Ніколаєнко М.І. Особливості розвитку авіаційної галузі на міжнародному та національному рівні в умовах глобалізації. Економічний вісник Національного гірничого університету. 2017. № 4. С. 92-99.
8. Arnal E., Benadon D., Blanchet J.-D., Pavaux J., Roquigny Q. Contre-expertise de l'évaluation socio-economique du projet de CDG Express. Rapport au Commissaire General a l'Investissement 6 avril 2016. URL: https://www.gouvernement.fr/sites/default/files/contenu/piece-jointe/2018/05/cgi_rapport_cdg_express_v2-bat.pdf
9. Direction generale de l'Aviation civile. Enquete complementarite modale avion train. URL: https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Presentation_enquete_complementarite_modale_avril_2015.pdf
10. Gulf carriers received \$ 42 billion in subsidies. URL: <http://www.ft.lk/article/421791/Gulf-carriers-received---42-billion-in-subsidies>
11. ICAO. Aviation Benefits Report, 2019. URL: <https://www.icao.int/sustainability/Documents/AVIATION-BENEFITS-2019-web.pdf>

References

1. Bahan Y.Y. The Use of the Foreign Experience as the Condition for Improving Administrative and Legal Framework for the Operation of Air Transport in Ukraine. Aktualni problemy vitchyznianoї iurysprudentsii. 2017. № 6. Vol. 4. pp. 203-207. (in Ukrainian)

2. Bondarenko D.S. *Analysis of the Investment Attractiveness of Ukraine Aviation Sphere. Investytsii: praktyka ta dosvid.* 2014. Vol. 13. pp. 125-127. (in Ukrainian)
3. Brusakova O.V. *The Aviation Industry as an Object of Stat regulation. Pravo i bezpeka.* 2020. Vol. 1 (76). pp. 46-52. URL: <https://doi.org/10.32631/pb.2020.1.06>. (in Ukrainian)
4. Horbachova O.M., Savchuk L.O. *Competitiveness of the Ukrainian Air Transport System. Naukovyj pohliad: ekonomika ta upravlinnia.* 2019. № 1 (63). pp. 90-95. (in Ukrainian)
5. Demchenko D.O. *State Policy in the Field of Aviation Transport in Ukraine: Specifics and Main Directions of Development. Ekonomika ta derzhava.* 2012. Vol. 9. pp. 115–118. (in Ukrainian)
6. Korchak A.O., Skorobohatova N.Y. *Competitiveness of the Ukrainian Industrial Sector on the World Market. Aktualni problemy ekonomiky ta upravlinnia.* 2017. Vol. 11. Available at <http://ape.fmm.kpi.ua/article/view/103817> (Accessed 17 June 2020). (in Ukrainian)
7. Prushkivska E.V., Nikolaienko M.I. *Specific Features of Development of the Aviation Industry at the International and national Level in globalization conditions. Ekonomichnyi visnyk Natsionalnoho hirnychoho universytetu.* 2017. Vol 4. pp. 92-99. (in Ukrainian)
8. Arnal E., Benadon D., Blanchet J.-D., Pavaux J., Roquigny Q. *Contre-expertise de l'évaluation socio-economique du projet de CDG Express. Rapport au Commissaire General a l'Investissement* 6 avril 2016. URL: https://www.gouvernement.fr/sites/default/files/contenu/piece-jointe/2018/05/cgi_rapport_cdg_express_v2-bat.pdf
9. *Direction generale de l'Aviation civile. Enquete complementarite modale avion train.* URL: https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Presentation_enquete_complementarite_modale_avril_2015.pdf
10. *Gulf carriers received \$ 42 billion in subsidies.* URL: <http://www.ft.lk/article/421791/Gulf-carriers-received---42-billion-in-subsidies>
11. ICAO. *Aviation Benefits Report, 2019.* URL: <https://www.icao.int/sustainability/Documents/AVIATION-BENEFITS-2019-web.pdf>