

МИХАЛЬЧЕНКО І.Г.

Інститут економіки та менеджменту
Національного авіаційного університету,
асистент кафедри міжнародної економіки

ЖАБОТЕНКО Ю.М.

Національний авіаційний університет,
студент кафедри міжнародної економіки

ОСОБЛИВОСТІ ЕКОНОМІЧНОГО РЕГУЛЮВАННЯ МІЖНАРОДНОГО РИНКУ АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ ПАСАЖИРІВ

***Анотація.** У статті розглянуто підходи до економічного регулювання та проведено аналіз особливостей економічного регулювання ринку міжнародних авіаперевезень та авіаперевезень пасажирів України.*

Ключові слова: ринок авіаперевезень пасажирів, регулювання, міжнародні організації, держава.

Михальченко І.Г., Жаботенко Ю.М. Особенности экономического регулирования международного рынка авиатransпортов пассажиров.

***Аннотация.** В статье рассмотрены подходы к экономическому регулированию и проведен анализ особенностей экономического регулирования рынка международных авиатransпортов и авиатransпортов пассажиров Украины.*

Ключевые слова: рынок авиатransпортов пассажиров, регулирование, международные организации, государство.

Mykhalchenko I.G., Zhabotenko J.M. The peculiarities of economic regulation of international passenger air transportation market.

***Annotation.** The article deals with approaches to economic regulation and the analysis features of economic regulation of international air transportation market and passengers air transportation in Ukraine.*

Keywords: market for air passengers, regulation, international organizations, state.

Постановка проблеми. В зв'язку з низькою ефективністю функціонування ринку авіаперевезень пасажирів, впливом процесів регулювання на економічні процеси, в умовах збільшення обсягів авіаперевезень пасажирів актуальним є дослідження теоретичних підходів економічного регулювання та проведення аналізу його особливостей на ринку авіаперевезень. Разом з тим, особливу роль в процесі регулювання перевезень відіграють основні суб'єкти регулювання ринку.

В умовах зближення взаємовідносин України з ЄС існує необхідність дослідити проблемні аспекти регулювання українського ринку авіаперевезень пасажирів у відповідності зі світовими нормами та принципами, та в результаті встановити перспективи вдосконалення даного процесу.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Даній тематиці приділялася достатня увага серед науковців, але чіткого формування думки, щодо особливостей економічного регулювання саме ринку пасажирських перевезень немає. Регулювання як поняття з економічної точки зору розглядалось Оборонько Д., Стельмащук А.М., а що стосується авіаційних пасажирських перевезень та їх тенденцій досліджувались у роботах Марінцевої К.В., Столярського О. В., Башнянина Г.І., Грабовської Г.М., Мокринської З.В. тощо.

Мета статті. Метою статті є дослідження особливостей економічного регулювання ринку авіаперевезень пасажирів. Досягнення поставленої мети спрямоване на вирішення таких завдань, як теоретично обґрунтувати економічну сутність поняття «регулювання», розглянути специфіку процесу регулювання ринку авіаперевезень пасажирів, проаналізувати функціонування міжнародного та вітчизняного ринку авіаперевезень пасажирів.

Виклад основного матеріалу дослідження. Регулювання як економічний процес чи явище є характерним для будь-якої економічної системи, воно є необхідним фактором ефективного її функціонування. Економіка, яка не регулюється тими чи іншими методами, не тільки не функціонує в нормальному режимі, а й взагалі починає занепадати [1].

Слід відмітити, що регулювання – це спосіб та механізм підпорядковувати що-небудь певній планомірній організації дій або функція управління, що забезпечує функціонування та розвиток явищ і процесів в межах заданих параметрів [2].

З економічного погляду регулювання можна трактувати в двох значеннях. У вузькому сенсі регулювання – це процес державного втручання тими чи іншими методами в економічну діяльність фірм, підприємств та інших суб'єктів економіки. Таке твердження випливає з того, що поняття «економічне регулювання» прямо залежить від поняття «державне регулювання економіки». У широкому значенні регулювання – це процес узго-

дження тими чи іншими методами структури суспільних потреб і структури суспільного виробництва. Виходячи з широкого значення регулювання та спираючись на історично визначені форми виробничих відносин можна виокремити три типи економічного регулювання до яких належить: ринкове саморегулювання, державне регулювання та ринково-державне регулювання [1], [3], [4].

Економічне регулювання може здійснюватися на 4 рівнях (рис.1.). В межах цих рівнів найвагомішу роль у досягненні рівноваги сучасної економічної системи, її розширеному відтворенні відіграє держава, а саме державне економічне регулювання. Держава і наддержавні органи здійснюють також правове і адміністративне регулювання народного господарства.

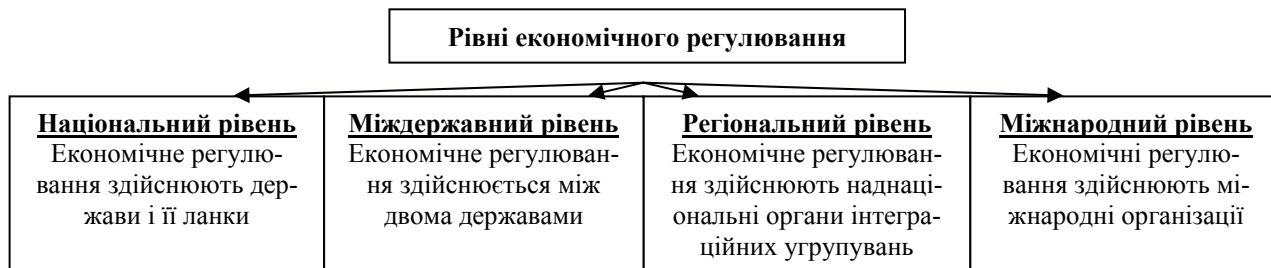


Рис. 1. Рівні економічного регулювання

Джерело: створено авторами.

Розвиток економічних систем стимулює формування інтеграційного регулювання на регіональному рівні, в рамках якого відбувається поступове стирання національних кордонів, формування єдиної законодавчої бази, формування єдиного ринку і надання преференційного режиму галузям країн, що входять в угруповання.

В умовах поглиблення процесів глобалізації і взаємозалежності між державами багатосторонні правила можуть забезпечити більш збалансовані та ефективні рамки для міжнародного співробітництва, ніж ті, які передбачені лиш в двосторонніх або регіональних угодах. Міжнародний (світовий) рівень регулювання дозволяє створити основу для глобального співробітництва. Взаємодія держав на міжнародному рівні регулювання в рамках універсальних і спеціалізованих міжнародних організацій дозволяє усувати проблеми, вирішити які неможливо на регіональному і національному рівнях [5].

Специфіка процесу регулювання ринку авіаперевезень пасажирів формується на внутрішньому та зовнішньому ринку авіаційних перевезень [6]. Обов'язковою умовою існування ринку авіаційних перевезень є наявність суспільної потреби на перевезення повітряним транспортом і перевізників, здатних задовольнити цю потребу. Умови внутрішнього повітряного перевезення і відповідальність перевізника визначаються національним законодавством відповідної країни. У національному регулюванні міжнародних повітряних перевезень потрібно враховувати міжнародні зобов'язання держави відповідно до її двосторонніх та багатосторонніх угод і домовленостей, а також брати до уваги дії й інтереси інших держав. Двосторонні угоди являються основним документом, який використовується державами для спільного регулювання їх відносин у сфері міжнародних авіаційних перевезень.

Міжнародне співробітництво склалося завдяки системі світового повітряного транспорту. Збільшення кількості поглинань, різних союзів та альянсів створює передумови підвищення організаційно-економічної ефективності функціонування авіакомпаній за рахунок вибору стратегічних партнерів, налагодження партнерських зв'язків між провідними світовими авіакомпаніями, які являються основними суб'єктами функціонування ринку авіаперевезень. На основі проведено дослідження кращих авіакомпаній світу за 2005-2012 роки, очевидним стає той факт, що лідерами є авіакомпанії США (табл. 1) [7].

Таблиця 1

Список найкращих авіакомпаній, які здійснили найбільшу кількість перевезень за 2005-2012 роки

Рік	Компанія	Місце знаходження
2005	American Airlines	американська авіакомпанія зі штаб-квартирою в техаському місті Форт-Уерт
2006	American Airlines	американська авіакомпанія зі штаб-квартирою в техаському місті Форт-Уерт
2007	Southwest Airlines	американська авіакомпанія зі штаб-квартирою в м. Даллас, Техас
2008	Delta Air Lines	американська авіакомпанія зі штаб-квартирою в Атланті, штат Джорджія
2009	Delta Air Lines	американська авіакомпанія зі штаб-квартирою в Атланті, штат Джорджія
2010	Delta Air Lines	американська авіакомпанія зі штаб-квартирою в Атланті, штат Джорджія
2011	Delta Air Lines	американська авіакомпанія зі штаб-квартирою в Атланті, штат Джорджія
2012	Delta Air Lines	американська авіакомпанія зі штаб-квартирою в Атланті, штат Джорджія

Джерело: Список найбільших авіакомпаній світу [7]

Лідерство американських авіакомпаній пов'язане з тим, що США є країною, де розпочався процес національного дерегулювання. Цим процесом країна стимулювала, мотивувала і підтримувала авіакомпанії, змен-

шуючи обмеження та надаючи їм певні права та привілеї. Приклад США щодо зниження залучення держави в діяльність галузі поширився на багато країн світу. Головний позитивний ефект – зростання кількості пасажирів. При цьому доказів зниження безпеки польотів немає. Боротьба авіакомпаній за ринок приводить до їх постійного укрупнення і злиття, монополізації ринку. Тому цей принцип був поширений на європейські авіакомпанії, в результаті чого було створено 3 світові альянси: «StarAlliance», «SkyTeam», «Oneworld».

Сучасною тенденцією функціонування міжнародного ринку авіаперевезень є більш виражені ліберальні підходи країн до процесу регулювання. Однак рівень ліберальності окремих країн відрізняється між собою, тобто країни знаходяться на різних сходинках в напрямку від жорсткого регулювання до повної лібералізації авіаперевезень.

Однак дерегулювання, як і будь-який економічний процес, має не лише позитивні ефекти. Значні проблеми залишилися характерними міжнародному ринку авіаперевезень. Проте вони пов'язані не з надмірною, а з недостатньою опорою на ринкові механізми. В результаті дерегулювання авіаперевезень у світі, що почалися з 1978 року, ринкові сили поширилися лише в одному сегменті авіаперевезень, але лібералізація не торкнулася інфраструктури, від якої залежать авіакомпанії, - аеропортів і служби управління повітряним рухом. Ці найважливіші елементи авіатранспортної системи і сьогодні не лише контролюються державами, але і належать їм, що значно стримує їх розвиток та вдосконалення їх функціональності, в першу чергу за рахунок відсутності відповідного фінансування для покращення якості обслуговування пасажирів.

Незважаючи на ці негативні аспекти в результаті дослідження кількості перевезених пасажирів світу найбільшими провідними міжнародними аеропортами та динаміки авіаперевезень пасажирів світу, очевидним стає позитивна тенденція до збільшення пасажиропотоку (рис. 2.).



Рис. 2. Динаміка кількості перевезених пасажирів світу за 2000-2012 роки.

Джерело: створено авторами

З наведеної динаміки перевезень пасажирів чітко можна спостерігати періоди зменшення пасажиропотоку - терористичний акт 2001 року, гострий респіраторний синдром 2003 року та фінансова криза 2008-2009 років. Саме події 11-го вересня 2001 р. і фінансова криза 2008-2009 рр. мали значне негативне значення на світовому ринку, впливаючи на ємнісну тенденцію приблизно впродовж 2 років.

Період фінансової кризи 2008-2009 рр. значно позначився на показники авіаційної діяльності (рис.). За даними Міжнародної асоціації повітряного транспорту (ІАТА) циклічний спад авіаперевезень 2009 р. був найбільшим за період з 1930 р., авіакомпанії втратили 9,9 млрд. доларів, пасажирський рух знизився на 2,1 %. Темпи зростання об'єму міжнародних пасажирських перевезень знизились з 4,2 % в 2008 р. до -3,3 % в 2009 р. [8].

Але поряд зі спадами простежується і зростання пасажирських потоків, на яке впливає економічний ріст по всьому світу та в окремих регіонах (рис. 3.) [9]. В 2011 році найбільші об'єми міжнародних перевезень показали авіакомпанії Європейського регіону, потім Близького Сходу, регіону Латинської Америки і Азії/Тихого океану [10].

Зростання на внутрішніх ринках залежить як від економічних циклів, так і від структурних змін. Розвинені ринки США та Японії, досягнувши своєї зрілості та зазнавши значного негативного впливу від економічного спаду, отримують значно менші вигоди. Японський ринок фактично скоротився на 1,4%. На противагу даним ринкам, швидко розвиваючими є ринки Бразилії, Індії та Китаю.

За прогнозами ІАТА до 2014 р. кількість перевезених пасажирів становитиме 3,3 млрд., що на 800 млрд. більше, порівняно з 2009 р.. З них 45%, тобто 360 млн. пасажирів буде перевезено регіоном Азії, з яких 214 млн. припадає на Китай (181 млн. внутрішніх та 33 млн. міжнародних пасажирів). Очікується, що попит на міжнародні АП пасажирів в Азії зросте на 7,6 %. Китай, Японія та Гонконг будуть найбільшими міжнародними пасажирськими ринками регіону. Таким чином, акцент промисловості переміщується в східному напрямку. До 2014 р. 1 млрд. пасажирів буде перевезено в регіоні Азії, що складає 30 % глобальної кількості АП пасажирів.

Темп зростання пасажирських АП Близького Сходу очікується найвищим в 9,4 %. Об'єднані Арабські Емірати, Кувейт, Йорданія будуть в десятці найбільш швидко розвиваючих ринків. Передбачається, що паса-

жирський ринок Африки зростає на 7,7 %, в той час як Європи на 4,7 %. Великобританія, Німеччина, Іспанія, Франція, Італія залишаються в десятці найбільших міжнародних пасажирських ринків. Зростання міжнародного пасажирського ринку Латинської Америки та Північної Америки становитиме відповідно 5,7 % та 4,9 %. США залишаться найбільшим міжнародним та внутрішнім пасажирським ринком світу [11]. Незначні темпи зростання ринків Європи та Північної Америки є результатом їх зрілості.

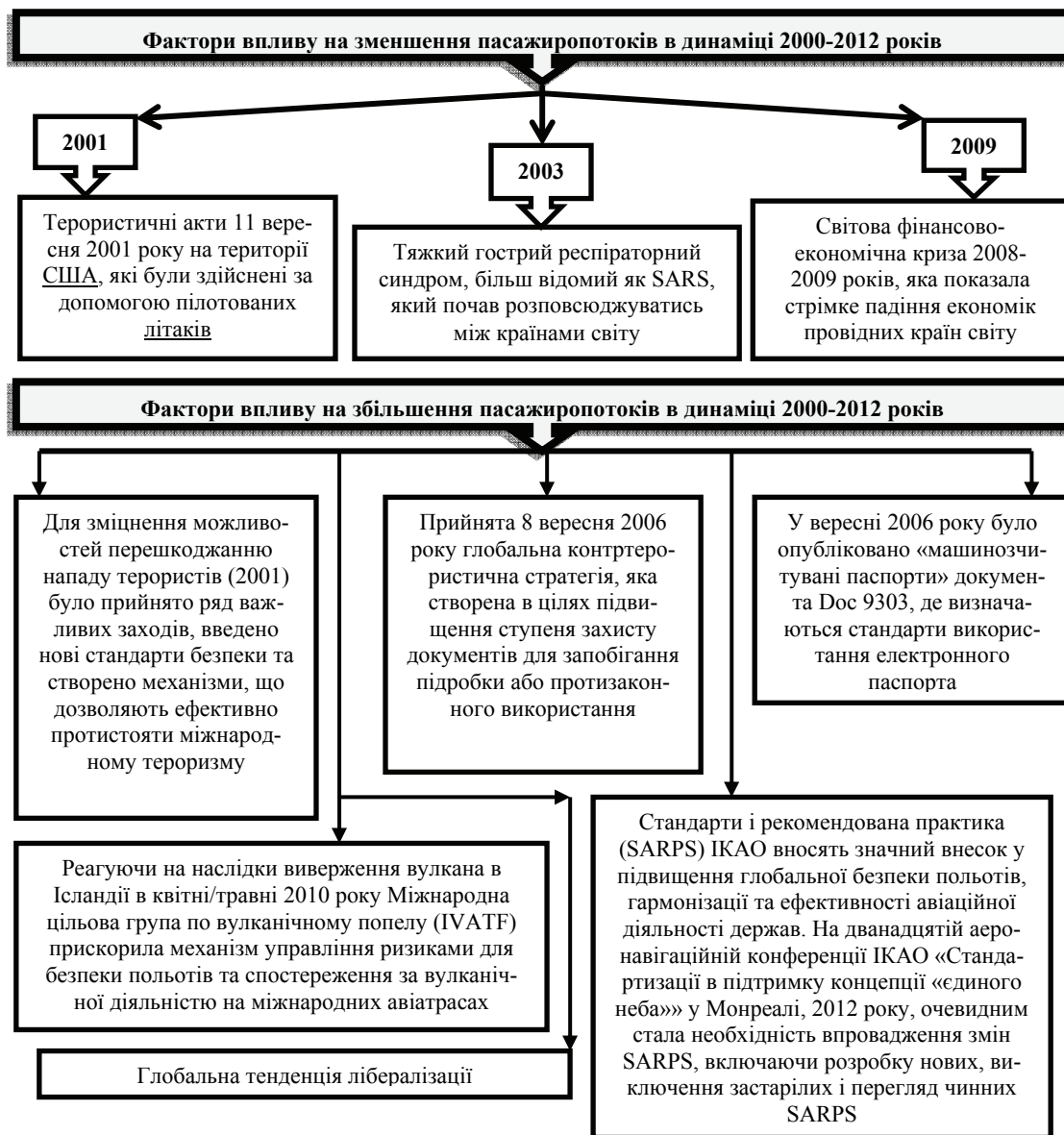


Рис. 3. Фактори впливу на міжнародні зміни пасажиропотоків в динаміці 2000-2012 рр.

Джерело: створено авторами

В призмі останніх подій, що відбуваються в Україні, інтеграція економіки України з європейськими і світовими економічними структурами вимагає подальшого розвитку і удосконалення міжнародних пасажирських перевезень.

Загалом в останні роки (2000-2011) ринок авіаційних пасажирських перевезень розвивався досить динамічно (за винятком 2009 року). Як вже було зазначено, 2009 рік характеризувався світовою економічною кризою, яка вплинула і на ринок авіаперевезень України (рис. 4.).

Але слід звернути увагу, що поступово в цілому за 11 років обсяги пасажирських перевезень українських авіакомпаній зросли майже в 6 разів (по відношенню до 2000 року). Можна навіть виділити суттєві фактори, які позитивно впливають на показники діяльності вітчизняних авіапідприємств. Характерним є подальше розширення маршрутної мережі та збільшення інтенсивності польотів на опанованих напрямках водночас з оновленням парку повітряних суден. Поряд з цим сьогодні значна увага приділяється заходам з підвищення безпеки польотів та покращення якості обслуговування. Важливим аспектом зростання обсягів сприяє також введення в експлуатацію в аеропортах напередодні Євро-2012 нових об'єктів і реконструкція існуючих, які оснащуються

найсучаснішим устаткуванням, новітніми технологіями і системами. Зараз в Україні діє близько сотні авіакомпаній, які виконують пасажирські перевезення.



Рис. 4. Динаміка обсягів перевезень пасажирів авіаційним транспортом України (2000–2012 роки), тис. чол.

Джерело: Державний комітет статистики України

Але існує багато факторів, які стримують збільшення обсягів перевезень. Основними з них є низька конкурентоспроможність діяльності українських авіакомпаній, що пов'язано зі станом парку повітряних суден, його фізичного використання і морального старіння. Ринку авіаперевезень України характерна значна розпорошеність та низька ефективність авіаційної діяльності. Причиною цього є те, що при здійсненні державних процедур ліцензування, сертифікації практично реалізується принцип конкурсного добору претендентів, видаються дозволи авіакомпаніям на міжнародні авіаперевезення нездатним їх належно використовувати і розвивати маршрути [12].

Поряд з кризою 2008-2009 років, яка вплинула на зниження показників в динаміці українського пасажиропотоку існують основні проблеми функціонування авіаційного ринку України, серед яких низька конкурентоспроможність, неврегульованість питання щодо джерел фінансування, відсутність відповідного законодавства щодо залучення приватних інвесторів, недосконалість нормативно-правового забезпечення комплексу та процесу сертифікації. Поглиблення в сутність проблем породжує шляхи їх вирішення (табл. 2).

Таблиця 2

Характеристика основних проблем авіаринку України

Основні проблеми	Сутність	Шляхи вирішення
Низька конкурентоспроможність	Більшість авіапідприємств не можуть конкурувати як на внутрішніх так і на зовнішніх ринках. Це супроводжується застарілим парком повітряних суден та відсутність коштів на їх оновлення	Модернізація та оновлення авіаційної техніки на основі обґрунтованих бізнес-планів із залученням інвестиційного капіталу
Неврегульованість питання щодо джерел фінансування	Враховуючи низький обсяг авіаперевезень та високі ціни на авіатехніку та запасні частини, практично неможливо здійснювати оновлення парку власними коштами	Єдиною можливістю для авіакомпаній є отримання суден у лізинг. Тому необхідно запровадити ефективний лізинговий механізм та систему оподаткування
Відсутність відповідного законодавства щодо залучення іноземних та вітчизняних приватних інвесторів	Іноземні інвестиції потрібні для фінансування техніки, технологічної модернізації розвитку транспорту	Залучення інвестицій в розвиток авіакомпаній та аеропортів шляхом їх акціонування та застосування різних форм співробітництва
Недосконалість нормативно-правового забезпечення транспортного комплексу	Основна суть проблеми полягає в неузгодженості транспортного законодавства з відповідними нормами міжнародного права	Удосконалити державний контроль за організацією безпечної експлуатації і правил виконання польотів
Недосконалість процесу сертифікації	Невідповідність повітряних суден міжнародним стандартам не дає можливості українським перевізникам виконувати міжнародні польоти	Вдосконалити процедуру ліцензування та сертифікації за допомогою критеріїв, які визначали б допуск перевізників, залежно від їх стану, до виконання польоту

Джерело: створено авторами на основі [13]

Висновки. Базуючись на економічній сутності регулювання встановлено основну суть цього поняття, тобто економічне регулювання – це процес узгодження тими чи іншими методами структури суспільних потреб і структури суспільного виробництва, який залежить від рівня державного втручання.

Виходячи з того, що міжнародні авіаперевезення пасажирів, які в тому числі регулюються міжнародними організаціями, багатьма міжнародними угодами та конвенціями, які в свою чергу дають змогу організувати міжнародне авіаційне транспортне сполучення між державами та регіонами світу, можна стверджувати, що система світового повітряного транспорту склалася на основі тісного міжнародного співробітництва.

Що стосується України, то її авіаційний ринок поряд з існуючими проблемами має величезний потенціал. Щоб стимулювати подальший розвиток ринку пасажирських авіаперевезень потрібна суттєва лібералізація ринку.

Список використаної літератури

1. Башнянин Г.І., Третьяк Г.С., Мартин О.М. Регулювання економічних систем і його типи / Науковий вісник. – 2007. – вип. 17.2.
2. Оборонько Д. Теоретичні засади регулювання економічної діяльності підприємств / Д. Оборонько // Культура народів Причорномор'я. – 2009. – №163. – 189 с.
3. Вікіпедія (Регулювання економічне) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://uk.wikipedia.org/wiki/Регулювання_економічне.
4. Мочерний С.В., Довженко М.В. Економічна теорія: Підручник. – К.: Видавничий центр „Академія”, 2004. – 856 с.
5. Лисица Е.С. Уровни регулирования естественных монополий в мировой экономике / Е.С. Лисица // Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності. – 2010. – Т.1.
6. Авіатранспортний маркетинг та аналіз кон'юнктури ринку повітряних перевезень [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://bukvar.su/transport/66830-Aviatransportnyiy-marketing-i-analiz-kon-yunktury-rynka-vozдушnyh-perevozok.html>.
7. Вікіпедія (Список найбільших авіакомпаній світу) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://uk.wikipedia.org/wiki/Список_найбільших_авіакомпаній_світу.
8. Annual Report 2010: 66th Annual General Meeting, June 2010, Berlin / International Air Transport Association. – Berlin: IATA, 2010. – 56 p.
9. Економічний аналіз ІКАО [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.icao.int/sustainability/Pages/economic-analysis_mid.aspx.
10. Годовой доклад сонета. DOC 9975. – Документация к сессии Ассамблеи в 2013 году. – ІКАО [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.icao.int/publications/Documents/9975_ru.pdf
11. Industry Expects 800 Million More Travelers by 2014 – China Biggest Contributor [Електронний ресурс]. – IATA: Press Releases, 14 February 2011. – Режим доступу: <http://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2011-02-14-02.aspx>.
12. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2012 рік. - Державна авіаційна служба України. – Київ, 2012.
13. Мягких І.М. Проблеми транспортного комплексу України / І.М. Мягких// Проблеми розвитку авіа-транспорту України та шляхи їх подолання. – 2011.

Стаття надійшла до редакції 03.11.2013