

DOI: 10.15276/EJ.02.2020.10
DOI: 10.5281/zenodo.4030814
UDC: 33.012.421:339.137.2:656.71
JEL: D41, F12, L93

ВПЛИВ ЛІБЕРАЛІЗАЦІЇ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ НА КОНКУРЕНЦІЮ МІЖ АЕРОПОРТАМИ

INFLUENCE OF AVIATION INDUSTRY LIBERALIZATION ON COMPETITION AMONG AIRPORTS

Svitlana M. Minakova

Black Sea Research Institute of Economics and Innovation, Odessa, Ukraine

ORCID: 0000-0002-2841-8500

Email: smmnkv@gmail.com

Recieved 10.02.2020

Мінакова С.М. Вплив лібералізації авіаційної галузі на конкуренцію між аеропортами. Науково-методична стаття.

Поступова лібералізація авіаційної галузі, скорочення державної присутності, обмеження державної підтримки, реформа регулятивних режимів призвели до швидких темпів зростання галузі та суттєвої зміни конкурентної ситуації. Новими тенденціями на ринку повітряних перевезень стало формування глобальних альянсів перевізників, швидкий розвиток бізнес-моделі бюджетних перевізників та агресивний вихід на ринок перевізників з Близького Сходу. Внаслідок цього утворилась нова конкурентна ситуація також для аеропортів в Європі, особливо для великих хабів. Конкуренція між аеропортами відбувається на трьох рівнях: конкуренція за обслуговування авіаційного перевізника, за обслуговування транзитного пасажирів, та безпосередньо за пасажирів, що прямують до або з аеропорту. В результаті в авіаційній галузі створилась багатопланова структура конкуренції, яка визначає економічні передумови розвитку галузі.

Ключові слова: авіаційна галузь, аеропорт, конкурентна ситуація, державне регулювання, конкурентна політика, галузевий розвиток

Minakova S.M. Influence of aviation industry liberalization on competition among airports. Scientific and methodical article.

The gradual liberalization of the aviation industry, the reduction of the state presence, the restriction of state support, and the reform of regulatory regimes have led to rapid growth in the industry and a significant change in the competitive situation. New trends in the air transportation market have been the formation of global alliances of carriers, the rapid development of the business model of budget carriers and the aggressive entry into the market of carriers from the Middle East. As a result, a new competitive situation has also emerged for airports in Europe, especially for large hubs. Competition between airports takes place on three levels: competition for the service of an air carrier, for the service of a transit passenger, and directly for passengers travelling to or from the airport. As a result, a multi-layered structure of competition has been created in the aviation industry, which determines the economic preconditions for the development of the industry.

Keywords: aviation industry, airports, competitive situation, state regulation, competitive policy, industry growth

С талий розвиток авіаційної галузі, темпи зростання якої значно випереджали темпи зростання світової економіки, став можливий завдяки технологічному, організаційному та структурному розвитку галузі, що сприяв значному підвищенню економічної ефективності. Одним з головних факторів такого розвитку стала лібералізація авіаційної галузі, яка значно зменшила пряму участь держави в економічній активності та сферу застосування та суворість режимів державного регулювання. Однак на міжнародному рівні основним правилом регулювання повітряних перевезень залишається пріоритет двосторонніх угод. Європейський Союз виступив одним з ініціатором багатостороннього регулятивного режиму, який отримав назву «спільного повітряного простору». В контексті прагнення України якнайшвидшого приєднання до цього режиму, потрібно визначити основні принципи цього режиму та його вплив на конкурентну ситуацію на ринку послуг повітряного перевезення. Саме конкурентні умови на ринку визначають довгострокові тенденції розвитку галузі та надають економічні сигнали до інвестиційних рішень. Регулювання конкурентних відносин в авіаційній галузі відбувається на двох рівнях: рівню аеропортів та рівню авіаційних перевізників. На відміну від авіакомпаній аеропорти знаходяться або у власності держави, або під її повним контролем, до того ж природньо аеропорт користується певним монополюським становищем щодо регіону свого розташування. Тому лібералізація цього сектору авіаційної галузі потребує ретельного аналізу наслідків для конкурентної ситуації та для розвитку галузі загалом.

Аналіз останніх публікацій й досліджень

Динамічний розвиток авіаційної галузі в умовах її поступової лібералізації як на національному, так й міжнародному ринках обумовив значні трансформації конкурентної ситуації на ринку повітряних перевезень, що впливає як на стратегії підприємств галузі, так й державне регулювання. Аеропорти, що знаходяться переважно у державній власності або під державним контролем, знаходяться в новому конкурентному середовищі, що визначає зміну їх стратегій та напрямів розвитку. Питаннями формування різних форм конкуренції на ринку послуг аеропортів займалися такі вчені, як Дж. Вільтшер,

Е. Хіменес, А. Греем. Дослідження стратегії розвитку аеропортів в сучасних умовах представлені в роботах Ложачевської О.М. та Сидоренко К.В., Назаренко А.С. Щодо ефективних підходів до регулювання конкуренції в авіаційній галузі, зокрема аеропортів, то важливі результати досліджень представили Олешко Т.І, Янківський М.Р., С. Варсамос, С. Гудмундссон, а в аспекті формування глобальних альянсів У. Салліван та А. Каглан. Одним з основних напрямів сучасних досліджень у сфері конкуренції на ринку авіаційних послуг, зокрема аеропортів, є пошук ефективних інструментів державного регулювання на основі аналізу структури конкурентних відносин.

Метою статті є визначення тенденцій розвитку конкуренції в авіаційній галузі, особливо на ринку послуг аеропортів, впливу цих тенденцій на діяльність та розвиток галузі та окреслення умов для ефективного регулювання конкурентних відносин на ринку повітряних перевезень та послуг аеропортів.

Виклад основного матеріалу дослідження

Важливим кроком для створення конкурентного середовища в авіаційній галузі був початок лібералізації галузі ще о 1970-х роках. Ця лібералізація триває й досі, хоча не можна сказати, що вона відбулось повністю. Правила функціонування цивільної авіації були затверджені Чиказькою конвенцією від 1944 року, яку підписали 52 країни. Буда також створена Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО), як спеціалізована агенція ООН. Сьогодні вже 193 країни є підписантами конвенції. Перший принципом цього документу є суверенітет держави над власним повітряним простором, що й визначає до сьогодні конкурентне середовище галузі. Держави визначають вимоги до авіаційних перевізників на своїй території та загальні принципи використання повітряного простору, правила що до організації та розподілу маршрутів, надання доступу іноземним перевізникам за двосторонніми міжурядовими угодами.

Отже дерегуляція галузі відштовхувалась саме від цього принципу. З 1978 року почалась дерегуляція повітряного простору в США, та з 1987 році – в Європейському Союзі. Але тільки в 1997 році був запроваджений Спільний повітряний простір ЄС. З 2003 році ЄС запроваджує принципи спільного повітряного простору в двосторонніх угодах зі своїми партнерами та просуває концепцію багатосторонніх угод з врегулювання повітряного сполучення. В 2007 році із США та у 2009 році із Канадою ЄС ухвалив комплексні угоди про повітряне сполучення. Подібні угоди також укладені із Марокко, Грузією, Йорданією, Молдовою, Ізраїлем та Україною. Уряд України ставить за мету якнайшвидше підписання угоди про спільний авіаційний простір з ЄС, аби сприяти розширенню мережі маршрутів та стимулювання розвитку українських аеропортів в умовах глибокої кризи авіаперевезень, викликаних пандемією COVID-19. Однак не по всіх напрямках зусилля ЄС по просуванню міжнародних програм із лібералізації або гармонізації регулювання повітряного перевезення просуваються однаково успішно. Були припинені переговори з Бразилією, але просуваються переговори з Асоціацією країнами Південно-Східної Азії (АСЕАН). Розробляються проекти подібних угод з країнами Перської затоки, з Туреччиною, з Китаєм та з Індією [2]. Таким чином, можна констатувати, що всередині ЄС лібералізація ринку авіаційних перевезень досягла вже високого ступеня, але на глобальному рівні вона поки є частковою.

Аби найкраще адаптувати свою діяльність до умов недосконалої конкуренції авіаційні перевізники вдаються до створення глобальних альянсів, аби мати можливість бути присутніми в різних сегментах глобального повітряного простору через своїх партнерів по альянсу. Внаслідок дерегуляції та лібералізації повітряного транспорту зазнала істотних змін структура авіаційної галузі. Швидкими темпами розвивалась бізнесова концепція бюджетних авіаційних перевізників та з'явилося багато нових авіакомпаній цього сегменту. Зазнали суттєвого конкурентного тиску колишні монополісти – національні перевізники. Кількість авіакомпаній значно зросла, однак за 40 років обсяг пасажиро-кілометрів в повітряних перевезеннях зріс в 10 разів. Задля ефективної роботи в умовах обмеженої конкуренції на глобальному ринку авіаційні перевізники використовують різні форми угруповань. Наприклад злиття, спільні підприємства, альянси або угоди про спільне обслуговування маршрутів. Сформувались три великих альянси повітряних перевізників: StarAlliance, SkyTeam та OneWorld, на які приходиться близько 40% обсягу повітряних перевезень в світі за кількістю пасажирів й набагато більша частка за кількістю пасажиро-кілометрів. [3]. Ці альянси мають неоднорідну структуру із різними з дуже різноманітними зв'язками між кожним членом в одному альянсі із складними програмами лояльності, спільним використанням промо-кодів, комерційними угодами по розподілу витрат та спільним використанням певного обладнання. Найкраще описує взаємовідносини різних перевізників в структурі альянсів термін «кооперація», що передбачає що співробітництво та конкуренція відбуваються одночасно. Така кооперація є невід'ємною частиною бізнес-моделей сучасних авіакомпаній [5]. Й така кооперація відбувається не через угоди злиття та поглинання, що суворо контролюються антимонопольними органами, але у вигляді обміну часовими слотами в аеропортах, доступу до програм лояльності, комерційними угодами з третіми компаніями.

Конкуренція між аеропортами теж не є досконалою. Аеропорти керують інфраструктурною мережею повітряного сполучення. Граничні витрати аеропортів зазвичай є такими, що зменшуються. Це означає, що ринкова структура тяжіє до формування природної монополії або олігополії. Стосовно певного регіону аеропорти є монополістами в більшості випадків. Однак, сьогодні ситуація не виглядає настільки

однозначно. Через розмаїття повітряних маршрутів, різній ступінь завантаженості потужності аеропортів, географічне розташування аеропортів відносно один одного виникає конкуренція на ринку послуг аеропортів, особливо хабів. На відміну від авіаційних перевізників, велика частка аеропортів знаходиться або безпосередньо в державній власності (або національній, або регіональній чи муніципальній), або має велику частку державного капіталу, що також відбивається на конкуренції.

Розвиток авіаційної галузі в умовах недосконалої конкуренції обумовив складну структуру внутрішньогалузевих відносин між економічними суб'єктами, які, з одного боку підкорюються регулюванню з боку державних інституцій, а з іншого боку, працюють на умовах конкуренції та комерційної практики. В таких умовах, особливості державного регулювання відіграють вирішальну роль в забезпечення економічної рівноваги в галузі. Інструменти державного втручання можуть бути різноманітними, як й цілі такого втручання [7]. Держава виступає в декількох економічних ролях. Вона є акціонером, постачальником та користувачем послуг, дозвільним органом тощо. Тому різні рішення стосовно авіаційної галузі можуть конфліктувати між собою, а певне рішення може підтримати одні, але зашкодити іншим інтересам держави. До того ж, авіація не фінансує, на відміну від інших видів транспорту, розвиток загальної транспортної інфраструктури, що сприятливо для формування державної політики, орієнтованої на забезпечення конкуренції. Через податкову політику та сплату роялті держава впливає на вартісну структуру галузі та цінову конкуренцію. Регулювання якості послуг суттєво впливає на відносини між аеропортами та постачальниками послуг в ньому та між перевізниками та пасажирями.

Отже, конкуренція потребує регулювання на двох рівнях: рівню аеропортів та рівню авіаційних перевізників. Аеропорти створюють належні інфраструктуру, а перевізники безпосередньо надають транспортну послугу. Держава може опікуватись через інтеграцію авіаційного транспорту в розвиток загальної транспортної інфраструктури країни та брати участь в гармонізації регуляторної політики на глобальному рівні. Основними інтересами держави є забезпечення роботи механізмів конкуренції, навіть у в умовах обмежень, та ефективного використання такого національного ресурсу, як повітряний простір.

Для більшості аеропортів неможливо створити умови вільної конкуренції через особливості організації повітряних перевезень, тому що одну територію обслуговує один аеропорт, окрім декількох великих міст. Через те що граничні витрати на організацію та функціонування аеропорту є такими, що зменшуються при збільшенні обсягів діяльності, створюються умови для формування природної монополії або олігополії. Це є однією з причин збереження державної власності над більшістю аеропортів, навіть при повній лібералізації повітряних перевезень та супутніх сервісів. Аеропорт виступає не тільки в ролі виробничої структури, що надає певні послуги. Але як ключовий елемент в організації повітряного простору країни, одно з важливих національних ресурсів. Рішення щодо розвитку аеропортів враховують не тільки економічні та фінансові умови їх функціонування, але й перспективи розвитку загальної національної транспортної інфраструктури, що складається з усіх видів транспортування та має на меті створити умови для розвитку національної економіки та забезпечення доступу виробників та споживачів до глобальних ринків.

Лібералізація повітряних перевезень започаткувала нові тенденції в авіаційній галузі, які суттєво змінили конкурентну ситуацій не тільки безпосередньо між авіаційними перевізниками, але й між аеропортами. Можливо відмітити чотири тенденції, які найбільш вплинули на діяльність аеропортів та їх конкуренцію між собою. По-перше, це суттєве збільшення обсягів перевезень. Тільки в Європі, кількість посадкових місць на рейсах до континенту або з нього протягом року збільшилась за період з 2010 по 2016 рік на 25% й досягла 285 мільйонів [6]. В інших регіонах світу, особливо в Східній та Південно-Східній Азії зростання було ще більшим. Зростання галузі відбувалось значно швидшими темпами аніж зростання світової економіки. Аеропорти стикнулись з викликами збільшення своєї пропускної спроможності та інвестицій в збільшення потужності. При чому, інвестицій потребують не тільки обладнання, споруди та облаштування аеропортів, але й транспортна система, що його обслуговує.

По-друге, в більшості країн Європи жорсткішими стали умови щодо впливу на зовнішнє природне середовище й на місцеві громади авіаційної галузі загалом та аеропортів зокрема. Суворі норми щодо шумового забруднення, особливо в нічні часи, значно скоротили можливості аеропортів із збільшення пасажиропотоку без інвестицій в своє розширення. Норми безпеки, які були впроваджені після терористичних актів 11 вересня, й стали тільки жорсткішими за останнє десятиріччя, також змушують аеропорти використовувати частину своєї потужності для виконання цих вимог.

По-третє, лібералізація повітряних перевезень призвела до вибухового зростання бюджетних авіакомпаній, на які в Європі припадає близька половини приросту пасажирського потоку, особливо для малих та середніх аеропортів. Відповідно, аеропорти включились у конкуренцію за обслуговування цих компаній, базування та технічного обслуговування літаків. Зростання сектору прямих сполучень посилило також й пряму конкуренцію між аеропортами. Сусідні аеропорти все частіше почали пропонувати рейси в однаковий пункт призначення. Наприклад, частка місць на рейси в одному напрямку серед загального потоку для аеропортів, які розташовані не далі як 100 кілометрів один від одного, зросла з 24% до 30% за період для великих аеропортів на 24-30 мільйонів пасажирів на рік та з 11% до 15% для найбільших аеропортів, що обслуговують більше як 40 мільйонів пасажирів на рік з 2010 по 2016 роки [6].

По-четверте, на глобальних ринках повітряних перевезень значно зросла конкуренція з боку компаній, що пропонують широку мережу сполучень через великий потужний аеропорт-хаб. Такі компанії отримали назву «супер-конектори» та представлені здебільш потужними перевізниками країн Перської затоки та Близького Сходу, наприклад Emirates, Qatar, Etihad, Turkish Airlines. Завдяки прямій або непрямій державній підтримці ці авіакомпанії швидко сформували флот повітряних суден та створили потужні транзитні аеропорти-хаби, що пропонують привабливі стикові рейси для подорожуючих в трикутнику Європа-Азія-Африка, а також в інших напрямках. Особливо відчутний вплив двох останніх факторів, де приріст пасажирського потоку відбувається насамперед за рахунок бюджетних авіакомпаній та «супер-конекторів», у той час як традиційні перевізники нарощують обсяги не настільки відчутно, а у випадку малих та середніх аеропортів навіть зменшують його.

У зв'язку з із докорінною зміною конкурентної ситуації на ринку та посилення позицій незалежних авіакомпаній у порівнянні із глобальними альянсами, особливо в Європі, де ринок повітряних послуг є значною мірою лібералізованим, дозволяє говорити й про зміну природи конкурентних відносин між аеропортами. Можна окреслити три основних виміри в межах яких відбувається конкуренція між аеропортами: це конкуренція за обслуговування авіаційного перевізника, конкуренція за транзитного пасажира, й конкуренція за пасажира, що відлітає чи прилітає до певної території. Із зростанням обсягу пасажирського потоку доходи аеропорту як від аеронавігаційних послуг, так й інших послуг, наприклад комерційного використання площ терміналу, зростають. Чим більша кількість авіакомпаній включає певний аеропорт до списку своїх маршрутів, тим на більший пасажирський потік можна розраховувати. Для залучення авіаційних перевізників аеропорт має запропонувати привабливі тарифи на свої послуги, але також важливим є перспективи сталого пасажирського потоку, що забезпечить операційну й фінансову ефективність конкретного маршруту.

Аеропорти не обслуговують дуже велику кількість авіаційних перевізників, вони мають обмежену кількість клієнтів. Тому формування довгострокових відносин відіграє важливу роль в стратегії розвитку аеропорту. Аеропорти використовують різні форми заохочення авіаліній до тривалого партнерства, у тому числі через знижки та спеціальні умови на постійні послуги. Однак в довгостроковій перспективі важливим є розуміння комерційного потенціалу аеропорту для авіаційного перевізника, який визначається обсягом пасажирського потоку [1]. Тому аеропорти розробляють спеціальні програми для збільшення трафіку, проводять відповідні дослідження та інвестують в потужність терміналу та якість сервісу. Бюджетні авіалінії найбільш схильні до зміни аеропортів, до яких вони здійснюють перельоти, через те, що для них наповнюваність рейсів має більш вагоме значення аніж для традиційних компаній. На початку своєї діяльності ці авіалінії використовували здебільш малі аеропорти, але сьогодні вони широко присутні також у середніх та великих аеропортах. Таким чином, баланс ринкової влади на ринку послуг аеропортів для авіаційних компаній змістився на користь останніх.

У великих аеропортах велику частку потоку складають транзитні пасажирів, тобто певний аеропорт не є початком або завершенням їх подорожі. Формування розгалуженої мережі маршрутів через великих аби відбувалось високими темпами. Прихід «супер-конекторів», тобто потужних перевізників, що використовують хаби на Близькому Сході для міжконтинентальних рейсів, значно змінив конкурентну ситуація на ринку послуг транзитного сполучення. Наприклад, для найбільшого хабу в Європі – аеропорту Франкфурт-на-Майні в 2010 році лише 23% напрямів мали альтернативу через хаби за межами Європи. В 2016 році частка таких рейсів склала 39% [6]. Таким чином, для пасажира відкрились нові альтернативи при планування подорожі, особливо для міжконтинентальних сполучень.

Щодо внутрішніх європейських польотів, то частка транзитних пасажирів зменшується через запровадження прямих перельотів. Наприклад, для майже 2300 маршрутів, які не мали прямого сполучення, але були з'єднані через аеропорт у Франкфурті, протягом шести років ця кількість зменшилась на 15%. Активна співпраця аеропортів та бюджетних перевізників дозволила запровадити стикові рейси через різних перевізників на відміну від традиційної практики запровадження таких рейсів в межах альянсу. Отже, конкурентна ситуація на ринку транзитних перевезень зазнала істотних змін упродовж минулого десятиріччя.

Зростання потоку пасажирів, що подорожують повітряним транспортом, призвело до того, що аеропорти, розташовані географічно близько один до одного, мають все більшу частку однакових маршрутів в структурі свого сполучення. Відповідно для пасажирів збільшились можливості щодо обрання варіантів маршруту для одного й того ж самого місця призначення. Рівень конкуренції між аеропортами в Європі, особливо між великими, щодо залучення таких пасажирів значно зріс. Окрім безпосередньо мережі сполучень через певний аеропорт, зручність та швидкість поїдки до або з аеропорту, якість обслуговування від паркувального сервісу, переміщення по терміналу, процедури реєстрації та проходження контролю, зали очікування та комерційні послуги впливають на вибір пасажирів щодо маршруту повітряної подорожі та відповідно аеропорту. А також додаткові послуги, так як готельні, банківські, страхові, консультаційні та інші. Великі та середні аеропорти опинились в такій самій конкурентній ситуації, в якій перебували до того невеликі та регіональні аеропорти. Рівень лояльності як пасажирів, так й авіаліній значно зменшивсь, аеропорти втрачають ринкову владу та не можуть проводити політику монопольний постачальник послуг наземного обслуговування повітряних подорожей.

Нова конкурентна ситуація вимагає від аеропортів формування нових підходів до стратегій свого розвитку. Ринкова влада авіаційних перевізників зростає, тому для більшості аеропортів, окрім найбільш завантажених серед них, практика поступового збільшення плати за аеронавігаційні та інші послуги не є ефективною. Але й пільгові умови з боку аеропортів для авіакомпаній не відіграють настільки великої ролі у формуванні довгострокових відносин, через те, що економічна ефективність маршрутів, яка напряму залежить від кількості, завантаженості та обсягу рейсів в певному напрямку, чинить більший вплив на стратегію перевізника [8]. Сталі перспективи зростання обсягу пасажирів в певному напрямку є вагомим фактором, аби перевізник перерозподіляв свої літаки в бік певного аеропорту. Бюджетні авіакомпанії з економічних причин були більш схильні до зміни аеропортів польотів та навіть базування, на сьогодні ця практика поширена й серед традиційних авіаційних перевізників.

Новим напрямком конкуренції серед аеропортів стала конкуренція між міжнародними хабами, тому що завдяки розвитку «супер-конекторів», в пасажирів з'явилося набагато більше можливостей щодо вибору варіантів міжнародних, насамперед трансконтинентальних, подорожей. Розвиток прямих сполучень всередині регіону також створює конкуренцію аеропортам, що спеціалізуються на обслуговуванні транзитних пасажирів [4]. Традиційні перевізники, які мали розгалужену мережу сполучень завдяки глобальним альянсам через потужні хаби, найбільше втрачають в такій ситуації. Компанії Близького Сходу, а саме Туреччини та країн Перської затоки, ефективно застосовують стратегію, яку розвивали не межі тисячоліть глобальні альянси, та швидко збільшують потік транзитних пасажирів, які користуються їх послугами.

Конкуренція за пасажирів, який користується аеропортом як місцем призначення або місцем вильоту, теж посилилась. Серед географічно близьких аеропортів спостерігається збільшення частки рейсів, що прямують в один й той самий пункт призначення. Розвиток транспортної інфраструктури для поїздки до аеропорту розширює межі територій, звідки пасажирів можуть швидко та зручно потрапити до аеропорту. Й такі території для різних аеропортів все більш перетинаються, що свідчить про зростання конкуренції для аеропортів.

Нова конкурентна ситуація на ринку послуг повітряного сполучення вимагає нового підходу з боку держави щодо створення умов для сталого розвитку галузі, однак також й нових стратегій аеропортів щодо забезпечення своєї конкурентоспроможності. Лібералізація повітряного сполучення через запровадження умов для конкурентного використання повітряного простору в Європі призвела до суттєвих змін в конкуренції. Поки традиційні маршрути обслуговувались через альянси традиційних перевізників, бюджетні авіалінії поступово створювали новий трафік та перетягували частину вже існуючого на базі переважно малих та середніх аеропортів. Ця бізнес-модель існувала в умовах жорсткої конкуренції, авіаційні перевізники орієнтувались насамперед на обсяги перевезень по маршрутах та швидко змінювали маршрути та відповідно аеропорти. Малі та середні аеропорти підтримували цей розвиток. Через те, що аби привабити перевізників, але й пасажирів через низькі ціни на подорож, вони підтримували низькі тарифи на свої послуги, не маючи довгострокових відносин з перевізниками. Поступово така форма конкуренції поширилась на середні та великі аеропорти, які зазнали ще більшого тиску через посилену конкуренцію на ринку транзитних перевезень.

З іншого боку, лібералізація повітряних перевезень, запровадження нових правил розподілу слотів, тобто часових проміжків для користування потужністю аеропорту для зльоту, посадки та наземного обслуговування літаків, великі аеропорти з великим обсягом пасажирського потоку привабили нових перевізників, що посилює конкуренцію між ними та збільшило ринкову владу цих аеропортів. Однак, такі аеропорти стикнулись з проблемами розширення через обмеженість та складність процедур збільшення своєї території, посилення тиску з боку регулювання рівня викидів, як шкідливих речовин, зокрема вуглецевих викидів, так й шумового забруднення, обмеженості місцевої транспортної інфраструктури та потреба у значних інвестиціях в нові потужності, пасажирські та вантажні термінали.

В ситуації, коли наступний етап лібералізації авіаційної галузі передбачає передачу аеропортів з державних форм контролю до приватного бізнесу, державна політика в сфері регулювання їх діяльності має передбачити поточну конкурентну ситуацію на ринку як між авіаційними перевізниками, так й аеропортами. Це регулювання має з одного боку забезпечити умови справедливої недискримінаційної конкуренції, а з іншого – економічну ефективність діяльності галузі та інтереси національної економіки щодо забезпечення транспортною інфраструктурою. Головною проблемою такого регулювання буде контроль за використанням монопольної позиції або перевізника щодо аеропорту, або аеропорту щодо перевізників. Контроль та формування тарифів на послуги аеропорту, правила розподілу слотів між перевізниками в аеропортах, запровадження ринкових механізмів вирішення цих питань, встановлення обмежень на демпінгове ціноутворення, підтримання конкурентоспроможності національних компаній через зважену податкову політику є інструментами такої конкурентної політики. Не менш важливим, а в довгостроковій перспективі більш вагомими є передбачення можливостей розширення аеропортів, узгодження з їх потребами програм територіального розвитку, оптимізація використання національного повітряного простору та інтеграція аеропортів в національну та глобальну транспортну мережу, що складається з різних видів транспорту.

Висновки

Основою динамічного розвитку авіаційної галузі стала поступова лібералізація ринку повітряних перевезень, яка мала свій початок з 1978 року в США та з 1987 року в Європейському Союзі. Із запровадженням у 1997 році Спільного повітряного простору ЄС склалась перша в світі багатостороння платформа для регулювання міжнародних повітряних перевезень. За минулий період конкурентна ситуація у тому числі завдяки означеній лібералізації значно змінилась. У відповідь на різноманітність регулятивних режимів на світовому ринку повітряних перевезень були створені глобальні альянси перевізників, які створили широкі мережі маршрутів та внесли значний внесок в розвиток авіаційної інфраструктури. Поява та швидке зростання сектору бюджетних авіаліній сприяло не тільки зростанню обсягів пасажирських перевезень та розвитку мережі маршрутів. Змінилась концепція перевезень, яка у випадку альянсів переважно передбачало використання хабів, а у випадку бюджетних авіаперевізників спирається насамперед на пряме сполучення. Новим конкурентним фактором на ринку виявилась поява потужних компаній-перевізників, що використовують хаби в країнах Близького Сходу, а саме Туреччини та країн Перської затоки. Спираючись на масштабну державну підтримку ці країни швидко створили потужності для здійснення міжконтинентальних перевезень та становлять значну конкурентну загрозу для традиційних перевізників в Європі.

Зміна конкурентної ситуації для авіаперевізників зумовила нові тенденції конкуренції між аеропортами. Можливо окреслити три канали такої конкуренції: за обслуговування перевізника, за транзитного пасажирів, за пасажирів, що прямує в або з аеропорту. Аеропорти орієнтуються насамперед на довготривале партнерство з перевізниками, що може загрожувати виникненню надмірної ринкової сили певних перевізників в певних аеропортах, що перешкоджає конкуренції. Держава намагається перешкоджати цьому явищу через координацію процесу розподілу слотів, однак цей механізм поки не забезпечує оптимального розподілу з позиції економічної ефективності. Конкуренція на рівні хабів значно загострилась та стала схожою на ситуацію, що до того склалась для середніх та великих аеропортів. Наслідком цього стало значне розширення кількості послуг та зростання їх якості для транзитних пасажирів та намагання хабів збільшити кількість авіакомпаній, з якими вони співпрацюють. Теж саме спостерігається й у випадку пасажирів, що прямують безпосередньо до, або з аеропорту.

З наступним етапом лібералізації авіаційної галузі, що охопить аеропорти, питання конкурентної ситуації на ринку повітряних перевезень стануть пріоритетними в розробленні та впровадженні державного регулювання.

Abstract

The international principles of the civil aviation were set by Chicago Convention of 1944, signed by 52 countries. These principles put the regulation regime based on bilateral agreements and left the aviation industry under total government control. The liberalization process, which started in the USA in 1978 and in the EU in 1987 created a new business and competition situation on the market for aviation services. European Common Aviation Area agreements put the liberalization on the multilateral international scope. The European Union makes efforts to spread this initiative to other countries with mixed results. Ukraine has inspirations to join the ECAA in the near future, so the competitive situation in the aviation sector of the country is going to change significantly. The competition regulation shall be devised on two main areas: air transportation service and airport service as competition situations substantially differ while depend on each other. In case of airports it is almost impossible to create a fully competitive market. Airports also shape air traffic and set the limits on national airspace usage. So programs on airport developments shall be integrated into national programs for transport infrastructure development and perceive long-term goals of efficient access of national agents to global markets. There are four major trends on the aviation industry developments: substantial growth of traffic volumes, application of stricter emissions norms and noise restrictions, rapid growth of low cost carriers with mostly direct routes, rising competition from super-connectors from Middle East region. The competition among airports substantially changed and larger airports found themselves in the same situation as smaller ones. The research showed that the quality and variety at airports significantly improved. But the busiest airports experience problems with slot distribution and capacity expansion. The next wave of liberalization of the aviation industry will cover airports, so they have to adopt sophisticated development strategies to keep their competitiveness. Government regulations shall support competitive relations and keep the prominent role of airports in national transport infrastructure system.

Список літератури:

1. Graham A. Managing Airports: An International Perspective. 5th ed. Abingdon, Oxon: Routledge, 2018. 428 p.
2. Gudmundsson S.V. European Air Transport Regulation: Achievements and Future Challenges. SSRN Electronic Journal. June 2015.
3. IATA. World Air Transport Statistics, 2019. URL: <https://www.iata.org/contentassets/a686ff624550453e8bf0c9b3f7f0ab26/wats-2019-mediakit.pdf>.

4. Jimenez E., Claro J., de Sousa J. P. The airport business in a competitive environment. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*. 2014. Vol. 111. P. 947-954.
5. Sullivan U., Coughlan, A. Alliance Structure and Success in the Global Airline Industry: An Empirical Investigation. *UIUC Working Papers*. 2004.
6. The continuing development of airport competition in Europe. Report for ACI EUROPE. Oxera. 2017. 95 с.
7. Varsamos S. Airport Competition regulation in Europe. Alphen aan den Rijn, The Netherlands : Wolters Kluwer : Kluwer Law International B.V., 2016. 276 с.
8. Wiltshire J. Airport competition: Reality or myth? *Journal of AirTransport Management*, Volume 67, 2018, pp. 241-248, <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2017.03.006>.

References:

1. Graham A. (2018) *Managing Airports: An International Perspective*. 5th ed. Abingdon, Oxon: Routledge.
2. Gudmundsson S.V. (2015) *European Air Transport Regulation: Achievements and Future Challenges*. SSRN Electronic Journal. June 2015. pp. 1-61.
3. IATA. World Air Transport Statistics, 2019. URL: <https://www.iata.org/contentassets/a686ff624550453e8bf0c9b3f7f0ab26/wats-2019-mediakit.pdf>.
4. Jimenez E., Claro J., de Sousa J. P. The airport business in a competitive environment. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*. 2014. Vol. 111. P. 947-954.
5. Sullivan U., Coughlan, A. (2004) *Alliance Structure and Success in the Global Airline Industry: An Empirical Investigation*. UIUC Working Papers. 2004.
6. The continuing development of airport competition in Europe. Report for ACI EUROPE. Oxera. 2017.
7. Varsamos S. (2016) *Airport Competition regulation in Europe*. Alphen aan den Rijn, The Netherlands : Wolters Kluwer : Kluwer Law International B.V.
8. Wiltshire J. (2018) *Airport competition: Reality or myth?* *Journal of Air Transport Management*, Volume 67, 2018, pp. 241-248, <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2017.03.006>.

Посилання на статтю:

Мінакова С.М. Вплив лібералізації авіаційної галузі на конкуренцію між аеропортами / С. М. Мінакова // *Економічний журнал Одеського політехнічного університету*. – 2020. – № 2 (12). – С. 80-86. – Режим доступу до журн.: <https://economics.opu.ua/ejopu/2020/No2/80.pdf>. DOI: 10.15276/EJ.02.2020.10. DOI: 10.5281/zenodo.4030814.

Reference a JournalArticle:

Minakova S.M. Influence of aviation industry liberalization on competition among airports / S.M. Minakova // *Economic journal Odessa polytechnic university*. – 2020. – № 2 (12). – С. 80-86. – Retrieved from <https://economics.opu.ua/ejopu/2020/No2/80.pdf>. DOI: 10.15276/EJ.02.2020.10. DOI: 10.5281/zenodo.4030814.

