

Сироп'ятова О.О.,
студентка,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: к.ю.н., доцент Козирєва В.П.

ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ КОНКУРЕНТОЗДАТНОСТІ АВІАПЕРЕВІЗНИКІВ

Україна відкрила для себе нові горизонти у 1991 році, коли здобула незалежність. Однак, як свідчить світова практика, на сучасному етапі розвитку міжнародної цивільної авіації, важливими для регулювання є питання союзів та об'єднань, непідсудності згідно антимонопольного законодавства, зловживання переважним положенням на ринку, демпінгу щодо об'єму перевезень, аеропортових зборів та мита, гарантій державної допомоги та кредитів, та інші. Головною проблемою у вирішенні цих питань є різні підходи країн – учасниць міжнародного авіаційного ринку щодо розмежування звичайної та антиконкурентної практики здійснення діяльності суб'єктами авіаційних перевезень. Наприклад, на пострадянському просторі звичайною є практика контролю за діяльністю авіаційних підприємств, яка полягає у володінні держави контрольним пакетом корпоративних прав провідних національних перевізників, надання цим перевізникам з боку держави прямої фінансової підтримки та іншої допомоги, яка значною мірою впливає на конкурентне становище національних перевізників цих держав, порівняно з авіаперевізниками інших країн на ринку міжнародних авіаційних перевезень.

На сьогодні, країни, які утворилися після розпаду Радянського Союзу, будують свої відносини у сфері міжнародних повітряних перевезень на підставі двосторонніх угод, намагаючись таким чином захистити інтереси своїх національних авіаперевізників, які, поки що в силу різних обставин, не спроможні на рівних конкурувати з такими лідерами міжнародного авіаційного ринку перевезень як США та Європейський Союз. Так, конкуренція на ринку авіаційних перевезень України має певну специфіку, яка історично склалася в процесі реорганізації галузі цивільної авіації, що залишилась у спадок після розпаду Радянського Союзу. Під впливом багатьох чинників, здебільшого політичних та економічних, після всіх трансформацій з майновим комплексом радянського монополіста, яким був "Аерофлот", на ринку авіаційних пасажирських перевезень основну конкурентну боротьбу сьогодні ведуть два

національних авіаційних гравця – авіакомпанія "Міжнародні авіалінії України" та стратегічний авіаційний альянс "Українська авіаційна група".

Слід зазначити, що український ринок авіаційних перевезень має великий потенціал завдяки своїм розмірам та наявністю постійно зростаючого попиту з боку пасажирів. Так, у 2010 році послугами 32 українських авіакомпаній скористалося 6 млн. 106 тис. 500 осіб, що на 19% більше ніж у 2009 році. Збільшення обсягів перевезень в першу чергу пов'язано з розвитком міжнародних авіаперевезень. Регулярні пасажирські міжнародні перевезення здійснювали 10 українських авіакомпаній у 46 країн світу за 128 маршрутами. Кількість перевезених пасажирів на регулярних міжнародних лініях збільшилася не тільки порівняно з 2009 роком (на 27,7%), але також перевищила до кризові показники 2008 року (на 21%) та склала 3 млн. 46 тис. 700 осіб. Також українські авіаперевізники збільшили обсяг міжнародних чартерних перевезень. У 2010 році чартерними рейсами національних авіакомпаній було перевезено 2 млн. 97 тис. 600 пасажирів, що на 20% більше ніж у 2009 році. На внутрішньому ринку у 2010 році кількість перевезених пасажирів досягла рівня 2009 року та склала 962 тис. 200 осіб з яких 93,9% перевезено регулярними рейсами. Регулярні рейси між містами України здійснювали 8 авіакомпаній за 20 маршрутами у 13 міст країни [1].

У той же час, необхідно визнати, що національний ринок авіаційних пасажирських перевезень залишається монополізованим та закритим. Наслідком чого є досить велика ціна на послуги українських авіакомпаній. Порівняно з країнами Європи, де цивільна авіація є мабуть основним та найдешевшим видом пересування і квиток в межах Єврозони коштує від 1 до 45 євро, в Україні вартість квитка на внутрішніх лініях в одному напрямку може досягати від 150 до 500 доларів США в залежності від класу салону літака. Безумовно, поява на національному ринку великої кількості конкурентоздатних іноземних авіакомпаній, як класичного типу так і бюджетних, значно вплине на вартість перевезень та якість обслуговування, наслідком чого дійсно буде реальне задоволення потреб, у першу чергу, українських пасажирів.

Підсумовуючи вищесказане, слід сказати про те, що існують досить вагомі чинники політичного, економічного та технічного характеру, завдяки яким поки що зарано говорити про перехід українського авіаційного ринку регулярних пасажирських перевезень в режим "Відкрите небо". Основною причиною затримки у зміні підходів до ринкового регулювання авіаційного ринку країни можна назвати те,

що національні авіаційні компанії так і не змогли до теперішнього часу підготуватись до роботи в нових умовах. Найбільші українські авіакомпанії мають в середньому по двадцять машин, тоді як великі європейські гравці – по 300-400, авіакомпанії США до 760 літаків. При цьому літаки вітчизняних перевізників, як правило, доволі зношені. Також вітчизняні компанії страждають від надлишку персоналу та малоефективних стратегій ціноутворення. Вжити в умовах "Відкритого неба" національні компанії зможуть лише тоді коли повною мірою реорганізують та впровадять інновації в просуванні послуг.

Однак, можна назвати позитивним моментом прийняття в Україні нового "Повітряного кодексу України" [2], в якому увага законодавця направлена на застосування в країні сучасних стандартів безпеки авіації та розвитку авіатранспортної інфраструктури. Але одночасно з цим, досі відсутній документ, який запроваджує реальні механізми державного регулювання та розвитку конкуренції національних авіаперевізників і, в першу чергу, державної підтримки авіакомпаній України у разі підписання з Євросоюзом або іншою країною договору типу "Відкрите небо".

Література:

1. Транспортний Бізнес [Електронний ресурс].– Режим доступу http://tbu.com.ua/news/ukrainskie_aviakompanii_v_2010_g_perevezli_bol_ee_6_ml.

2. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011р. // Відомості Верховної Ради України.– № 48-49.– Ст. 536.

УДК: 347.82(043.2)

Сірук К.Л.
студентка,

Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Корчак Н.М., к.ю.н., доцент

ВИДИ ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В АВІАЦІЙНІЙ СФЕРІ

Уніфіковане визначення поняття "господарська діяльність" сформульоване в ст. 3 Господарського кодексу України. А саме під господарською діяльністю розуміється діяльність суб'єктів господарювання у сфері суспільного виробництва, спрямована на виготовлення та ре-

алізацію продукції, виконання робіт чи надання послуг вартісного характеру, що мають майнову визначеність [1].

З огляду на специфіку проявів здійснення господарської діяльності, яка базується на різноманітності суб'єктів господарювання різних форм власності, як різновиди господарської діяльності законодавець виокремлює:

– підприємництво, що здійснюється для досягнення економічних та соціальних результатів та з метою одержання прибутку (ч. 2 ст. 3 ГКУ, Глава 4 ГКУ);

– некомерційну господарську діяльність, що здійснюється без мети одержання прибутку (ч. 2 ст. 3 ГКУ, Глава 5 ГКУ).

Відповідно до ч. 1 ст. 306 ГКУ перевезення вантажів визначається як господарська діяльність, пов'язана з переміщенням продукції виробничо-технічного призначення та виробів народного споживання, зокрема, повітряними шляхами. Власне господарська діяльність з надання послуг з перевезення повітряним транспортом включає в себе перевезення вантажів, пошти, пасажирів та багажу повітряним транспортом (виконання регулярних, чартерних польотів) [1].

Слід звернути увагу, що результатом господарської діяльності з надання послуг з перевезення вантажів, пасажирів, пошти та багажу повітряним транспортом виступає сама послуга, що є особливою (не речовинною) споживчою вартістю, яка функціонує як товар [2, с. 192].

З огляду на вказане вище, надання послуги з перевезення вантажів та пошти можна віднести до типової сфери матеріального виробництва, так як це здійснюється з метою одержання прибутку. В свою чергу надання послуги з перевезення пасажирів та багажу пов'язане із задоволенням різних потреб громадян і охоплюється сферою нематеріального виробництва. Для останньої є характерним те, що здійснення господарської діяльності є не ціллю а засобом. Зокрема, присутність некомерційного господарювання може мати місце у тих випадках, коли повітряні перевезення здійснюються, наприклад, у науково-дослідницьких чи навчальних цілях [3, с.14].

Використання повітряного простору України, а саме організація повітряного руху на маршруті, організація повітряного руху на підході та в районі аеродрому передбачає надання послуг з аеронавігаційного обслуговування. Аеронавігаційне обслуговування повітряних суден здійснюється на платній основі суб'єктами господарювання, які надають відповідні послуги, – провайдером аеронавігаційного обслуговування відповідно до вимог Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) та Європейської організації з безпеки аеронавігації (Євроконтроль).