

3. Белых В.С. Концепция единого Транспортного кодекса России. URL: http://www.bmpravo.ru/show_stat.php?stat=386
4. Витрянский В.В. Договор перевозки. Москва: Статут, 2001. 526 с.
5. Клепікова О.В. Правова організація транспортної системи України: монографія. Київ: Вид-во Ліра-К, 2019. 444 с.

УДК 656.7.078.8(043.2)

Гопкало І.І., студентка,
Юридичний факультет,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Похиленко І. С., к.ю.н., доцент

КОНКУРЕНЦІЯ АВІАКОМПАНІЙ НА РИНКУ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

Світовий ринок авіаперевезення є одним із основних елементів світового господарства та відіграє важливу роль для закріплення міжнародних зв'язків між країнами.

Авіаперевезення підвищують інвестиційну привабливість країни, розширюють можливості для діяльності на території України міжнародних компаній, сприяють розвитку туристичної діяльності та міжнародній торгівлі [1, с. 15].

За прогнозом Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), у період з 2012 по 2023 роки загальний попит на повітряні перевезення у світі щороку зростатиме в середньому на 4-5 %. Ринок міжнародних авіаційних перевезень являє собою сукупність пропонуванних авіатранспортними компаніями перевізних можливостей повітряного транспорту і платоспроможного попиту на продукцію повітряного транспорту, віднесеного до визначеного місця і часу, та є унікальною економічною моделлю ринку транспортних послуг з притаманними рисами монополістичної конкуренції [2].

Завдяки географічному розташуванню наша країна має великий транзитний потенціал, тому через найбільший аеропорт країни «Бориспіль» щодня проходить величезна кількість пасажиропотоку. Велика зосередженість суб'єктів при виконанні перевезень сприяє виникненню нестандартних методів конкурентної боротьби, наприклад: наявності спеціальних програм для пасажирів, які часто літають (програм лояльності); глобальних авіаційних альянсів; лоукост-авіакомпаній тощо.

Авіаційні перевезення – діяльність з низькою рентабельністю. У складі ключових витрат аеропортові послуги, наприклад, займають 15-20%, заправка авіаційним паливом – 20-30%. Вартість послуг з

наземного обслуговування та заправки літаків в Україні одна з найвищих серед європейських аеропортів. У Одесі, Харкові, інших регіональних аеропортах вартість заправки літака може бути, наприклад, на 30% вища, ніж у сусідній Польщі. Тому через відсутність прозорих правил доступу на цей ринок кількість провайдерів таких послуг обмежена, що призводить до необґрунтованого збільшення цін на них, і як наслідок, до подорожчання авіаперевезень [3].

Але конкуренція на ринку зробила свою справу, і були створенні компанії, ціни на квитки яких значно нижчі, ніж на звичайні авіакомпанії – це лоукост компанії, такі як: «YanAir», «Ryanair», «Wizz Air», «SkyUp», «Wind Rose» та ін., де ціни на авіаперевезення стали доступнішими для середньостатистичного пасажирів, ніж раніше. Але у яких також існує своя цінова політика, наприклад, лоукост компанії встановлюють дешевші ціни на придбання авіаквитків, ніж звичайні авіакомпанії, але реєстрація посадкового квитка (якщо не зробили це безкоштовно самотійно он-лайн), багажу, харчування на борту літака коштує набагато дорожче.

Суворі правила щодо оплати послуг є атрибутами низькобюджетних перевізників. Агресивна цінова конкуренція з боку цих авіаперевізників нерідко призводить до того, що преміальний авіаперевізнак в деяких випадках може пропонувати вартість квитка на аналогічний рейс нижче, ніж авіаперевізнак лоукост. Яскравим прикладом конкурування є нові бізнес-стратегії класичного перевізника «Міжнародні авіалінії України» з введення лоукост тарифів з додатковими обмеженнями, а також зниження ціни на авіаквитки на внутрішні та міжнародні рейси. Згідно з описом лоукост тарифів на сайті МАУ, такі квитки не можна повернути або обміняти навіть зі штрафом, а безкоштовно пасажир може взяти з собою лише невелику ручну поклажу [4].

Таким чином, послуга з перевезення пасажирів літаком стає все ближче до поняття класичного транспортного продукту «просте переміщення пасажирів» за майже повної відсутності будь-яких додаткових послуг. Це, в свою чергу, відповідає настроям середньостатистичного пасажирів, який заходять на борт літака лише щоб швидко і без зайвих витрат дістатися від пункту А до пункту Б.

Наразі серед українських авіакомпаній п'ять лідерів здійснюють близько 93% усіх внутрішніх та міжнародних рейсів. Очевидним лідером стала компанія «МАУ», що у 2017 р. порівняно з 2016 р. наростила пасажиропотік на 16,5%. Також у ТОП-5 увійшли «Wind Rose» (лоукост компанія, збільшила пасажиропотік на 150%), «Azur

Air Ukraine» (на 17%), «Atlasjet Ukraine» (на майже 74%) та «Bravo» (на 50%). Для порівняння, 2016 року 95% від загальних обсягів авіап перевезень, здійснених українськими компаніями, виконали 6 гравців ринку: «МАУ», «Azur Air Ukraine», «Wind Rose» та «Yanair» (лоукост компанії), «Bravo» та «Atlasjet Ukraine» [5].

Отже, підсумовуючи вищесказане, можна сказати, що авіакомпанії повинні вміти працювати у конкурентному середовищі, тому що захиститися від конкуренції неможливо. Кожна компанія в міру своєї можливості чи бажання проводить акції, знижує ціни, проводить лоукост політику, запроваджує програму лояльності для пасажирів, щоб вони літали саме їхньою компанією. Але найголовнішим фактором в авіап перевезенні є безпека пасажирів. Автопарк країни застарів, злітні смуги в деяких аеропортах вже потребують ремонту, тому керівництво авіакомпаній і аеропортів повинні не тільки турбуватися про кількість пасажирів, а й про їхню безпеку!

Література

1. Похиленко І.С. Поняття авіаційної діяльності. Юридичний вісник «Повітряне і космічне право». 2019. № 3. С. 15–19. URL: <http://er.nau.edu.ua:8080/handle/NAU/40417>

2. Офіційний сайт Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО). URL: <http://www.icao.int>.

3. Панасюк І.П. Сучасний стан та перспективи розвитку ринку авіаційних перевезень в Україні. URL: <http://er.nau.edu.ua/bitstream/NAU/31228/1/>.

4. Саєнко М. Політ нормальний: огляд ринку авіаційних перевезень. URL: <http://yur-gazeta.com/publications/practice/povitryane-ta-aviacyne-pravo/polit-normalniy-oglyad-rinku-aviaperevezen.html>.

5. 93% авіап перевезень в Україні припадає на 5 авіакомпаній. Економічна правда. URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2018/04/13/635967/>.

УДК 339.924:347.82(477+4-6ЕС)(043.2)

Дроншкевич Є.О., студентка,

Юридичний факультет,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Похиленко І.С., к.ю.н., доцент

ПЕРСПЕКТИВИ ІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ У ЄДИНЕ НЕБО ЄВРОПИ

Реформування сфери авіаційного контролю є головним завданням не тільки України, а й всієї Європейської спільноти.