

ведливий баланс інтересів між виробником і споживачами, ефективність природної монополії знаходиться на надзвичайно низькому рівні, не забезпечується її технологічний та інноваційний розвиток. Як наслідок одночасної діяльності суб'єктів господарювання на ринку природної монополії та конкурентних суміжних ринків, – розподіл витрат та доходів є надзвичайно непрозорими, що унеможливорює оцінку обґрунтованості цін як на ринку природної монополії, так і на суміжних ринках. Це, зокрема, дозволяє природній монополії перешкоджати розвитку конкуренції на суміжних ринках. [2, с. 115]

Суб'єкти природних монополій на ринках надання транспортних послуг, не зацікавлені вживати заходів до встановлення прозорого порядку ціноутворення на послуги, що надаються ними. Попит на послуги суб'єктів природних монополій менше залежить від ціни на зазначені послуги, ніж попит на послуги тих суб'єктів господарювання, що діють на конкурентних ринках, оскільки не залежно від вартості послуг споживачі внаслідок потреби кожного у їх споживанні, змушені сплачувати за тарифами, які будуть їм запропоновані.

Внаслідок цього порушуються права та інтереси споживачів, оскільки вони повинні сплачувати за отримані ними послуги за завищеними тарифами, за рахунок включення до цих тарифів витрат, які не відносяться безпосередньо до самих послуг.

У даний час в Україні у сфері транспорту діє "відомча" система регулювання діяльності суб'єктів природної монополії, яка передбачає виконання Міністерством інфраструктури як функції органу регулювання окремих підприємств галузі, так і функції з державного управління всією транспортною галуззю в цілому. [1]

Відомче регулювання призводить до постійного "конфлікту інтересів", коли відомство, зацікавлене в підвищенні прибутковості лише "підвідомчих" підприємств, намагається цього досягнути, використовуючи свої владні повноваження за рахунок інших галузей і сфер економіки.

Природно, що відомство не зацікавлене у появі реальної конкуренції підвідомчих підприємств, оскільки це може вплинути на їх дохідність та змусити докладати більших зусиль для пошуку оптимальних управлінських рішень, збільшення собівартості упорядкування видатків тощо. Фактично, підвищення дохідності "відомчих" підприємств зводиться лише до постійного підвищення тарифів на послуги зазначених підприємств.

У той же час, оптимальне регулювання галузі передбачає прийняття рішень, які розповсюджуються на всіх суб'єктів господарювання, що діють в галузі з максимальним врахуванням інтересів суспільства.

На сьогодні можна стверджувати, що Міністерство інфраструктури фактично самоусунулось від пошуку оптимальних і ефективних механізмів регулювання галузі. В свою чергу відсутність незалежного регулювання не забезпечує ефективної діяльності суб'єктів господарювання на ринках транспортних послуг, що знаходяться у стані природної монополії, суміжних ринках (зокрема у частині формування тарифів), не забезпечує розвитку конкуренції у транспортній сфері та не сприяє збалансованості інтересів суспільства призводить до ущемлення споживачів транспортних послуг, зниження конкурентоспроможності вітчизняних підприємств.

Отже, питання реформування системи державного регулювання ринків транспортних послуг є давно назрілою проблемою.

Зважаючи на світовий досвід, поштовхом для початку реформування має стати відокремлення та розмежування функцій державного управління галуззю та функцій державного регулювання. Найважливішим кроком на зустріч реформам має стати створення незалежного органу державної влади із спеціальним статусом, який буде здійснювати незалежне, позавідомче регулювання галузі.

#### *Література*

1. Про природні монополії: Закон України від 20.04.2000 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2000. – №30. – Ст. 238.
2. Транспортне право України: підручник / Булгакова І. В., Клепікова О. В. – К.: Прецедент, 2011. – 344 с. УДК 341 : 339.13(477) : 656.7 (043.2)

**Корчак Н.М.,**  
к. ю. н., доцент,  
**Селих І.В.,**  
студентка,

Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

### **СТАНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТОК РИНКУ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ**

Ринок пасажирських авіаперевезень має найшвидші з-поміж всіх видів транспорту України темпи зростання. Якщо розвиток і регіональних, і міжнародних перевезень упродовж останніх років зумовлений зростанням економіки країни та обсягів транзитного трафіку, то обсяг пасажирських перевезень, зокрема авіаційних, – підвищенням мобільності населення, розвитком національного і міжнародного туризму, зростанням трудової міграції та ділової активності.

Різні аспекти розвитку авіаційних перевезень в Україні досліджу-

ються у працях таких науковців, як Ю. Є. Пащенко, В. Г. Герасименко, А. В. Замкова, М. П. Мальська, В. В. Худо та ін.

У науковій літературі мало уваги приділяється аналізу стану розвитку авіаційної галузі, розвитку пасажирських авіаційних перевезень в Україні в останнє десятиріччя з позицій основних тенденцій на ринку пасажирських авіаційних перевезень у світі.

Невід'ємною умовою забезпечення нормального функціонування транспортної інфраструктури та підвищення попиту пасажирських перевезень в Україні є стабільна робота авіаційного транспорту. Аналіз статистичних даних свідчить, що з кожним роком у країні збільшується показник середньої дальності перевезень, підвищується частка міжнародних і особливо міжконтинентальних повітряних сполучень, зростає частка комфортабельних літаків і літаків високого класу.

Основними техніко-економічними характеристиками пасажирського повітряного транспорту, які впливають на позиціонування його серед перевізників, є:

1) висока технічна і експлуатаційна швидкість руху, що дає змогу виконувати безпересадочні перельоти великої дальності за короткий проміжок часу;

2) менші порівняно з іншими видами транспорту капітальні вкладення у наземні споруди. Основні витрати на повітряному транспорті пов'язані з будівництвом аеропортів, причому будівництво одного аеропорту дає змогу відкрити не одну, а кілька нових авіаліній зв'язку з іншими аеропортами;

3) висока пропускна здатність по вітряних трас і авіаційного транспорту. Висока експлуатаційна швидкість літаків, їх зростаюча місткість дають змогу виконувати величезний обсяг перевезень за певний проміжок часу;

4) високий рівень комфорту та якості обслуговування при здійснюванні пасажирських перевезень. За конструкцією сучасні літаки забезпечують значні зручності подорожуючим. Просторі салони, комплексне обслуговування на борту, організація розважальної програми під час польоту сприяють тому, що літак є найбільш комфортним засобом пересування.

Проте, наявні й очевидні недоліки повітряного транспорту, а саме :

1) значна залежність транспортного процесу від кліматичних умов;

2) необхідність використання додаткових засобів перевезення на початковому і кінцевому пунктах польоту;

3) висока собівартість перевезень і відповідно цін на авіаквитки порівняно з іншими видами транспорту;

Суттєвою тенденцією розвитку пасажирських перевезень в Україні є їх активізація всередині країни.

Характерною особливістю сучасного періоду є те, що авіаперевізники України здійснюють процедури адаптації до вимог функціонування авіакомпаній на світовому ринку авіаційних послуг. В Україні розроблена та діє антитерористична програма, котра пройшла кілька аудиторських перевірок Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО). ІКАО досліджує проблеми організації міжнародної цивільної авіації, повітряних трас, створення аеропортів і аеронавігаційних засобів, розробляє міжнародні стандарти для конструювання й експлуатації повітряних суден, правила з використання устаткування, засобів зв'язку і контролю над польотами, сприяє уніфікації митних, імміграційних і санітарних правил. В Україні вимоги безпеки однаково діють і на внутрішніх, і на міжнародних лініях. Зростаючий попит на пасажирські перевезення авіаційним транспортом України вимагає реалізації комплексних заходів, спрямованих на розвиток потенціалу цього виду транспорту та підвищення ефективності його використання.

Можна визначити основні фактори, що характеризуватимуть подальший розвиток авіатранспортної галузі та збільшення пасажиропотоку в Україні:

1. Забезпечення безпеки польотів.

2. Налагодження інфраструктури.

3. Перепідготовка і підвищення кваліфікації фахівців.

4. Інноваційний розвиток.

5. Покращення послуг бронювання, встановлення знижок і пільг на тарифи квитків.

6. Створення умов для своєчасного оновлення парку повітряних суден.

Все викладене вище дає змогу зробити висновок, що питання перспектив розвитку аеропортів України та оцінка ефективності їх функціонування є доволі актуальними. Враховуючи специфіку авіаційної галузі і тенденції її розвитку, авіапідприємства мають своєчасно реагувати на зміни, які вже відбулися в зовнішньому середовищі, а також бути готовими до змін у майбутньому, щоб залишатися конкурентоспроможними і утримувати певні позиції на міжнародному ринку авіаційних послуг.

#### *Література*

1. Герасименко В. Г. Організація транспортних подорожей і перевезень туристів : навч. посіб. для студ. вузів / В. Г. Герасименко, А. В. Замкова. – К. : Бурун, 2011. – 112 с.

## ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ МІЖНАРОДНИХ ПОВІТРЯНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

17 грудня 2010 Верховна Рада України ратифікувала Конвенцію про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень, що була прийнята 28 травня 1999 р. в Монреалі (Монреальську конвенцію) [1]. Вона стала узагальненням нових економічних і соціальних стандартів, які застосовують до відповідальності перевізника, і модернізувала застарілі норми щодо авіаційних перевезень, що містилися у Варшавській конвенції 1929 р.

Таким чином, прийняття Монреальської конвенції переслідувало дві основні цілі: кодифікацію правил міжнародних повітряних перевезень в єдиний документ (з урахуванням найсучасніших норм Варшавської системи) і модернізацію режиму відповідальності авіаперевізника (переважно щодо перевезень пасажирів). Конвенція спростувала процедури та значно збільшила ліміти відповідальності авіаперевізника.

Слід відзначити, що Монреальська конвенція вступили в силу для України 6 травня 2009 року та повністю замінила собою Варшавську конвенцію. Однак законодавець та авіаційна влада поки не надто поспішають привести чинне законодавство та підзаконні нормативні акти у відповідність до Конвенції, що спричиняє плутанину в тлумаченні норм та визначенні меж відповідальності перевізника.

У першу чергу слід сказати, що Конвенція застосовується до так званих міжнародних повітряних перевезень. Відповідно до п. 2 ст. 1 Конвенції міжнародними повітряними перевезеннями є перевезення, у межах яких місце призначення і місце відправлення знаходяться на території різних держав або на території однієї держави, але з проміжною посадкою на території іншої. Не передбачено застосування Конвенції до внутрішньодержавних авіаперевезень.

Нова, Монреальська конвенція передбачає створення нової концепції необмеженої відповідальності.

Зберігаючи основні положення Варшавської конвенції, Монреальсь-

ка конвенція забезпечує необхідну модернізацію в ряді ключових напрямів. Основним нововведенням в частині відповідальності перевізника, як свідчить практика застосування положень Конвенції країнами-учасницями, є наявність так званого дворівневого режиму відповідальності авіаперевізника:

- за доказану шкоду, яка спричинила загибель або тілесне ушкодження пасажирів (у межах 100 тис. SDR – Special Drawing Rights (Спеціальні права запозичення, приблизно \$135 тис.) авіаперевізник несе абсолютну відповідальність (незалежно від вини), а відповідна сума є "попередньою виплатою";

- відповідальність авіаперевізника за шкоду, розміри якої перевищують 100 тис. SDR, не обмежена та ґрунтується на принципі презумпції вини авіаперевізника. Перевізник не несе відповідальності за таку шкоду, якщо доведе, що вона не була завдана внаслідок необережності, іншої неправильної дії або бездіяльності перевізника, його службових осіб або агентів.

Відповідно до Варшавської конвенції відповідальність авіаперевізника обмежувалась сумою \$20 тис.

Відповідальність перевізника в разі знищення, утрати, пошкодження або затримки в перевезенні вантажу обмежується сумою 17 SDR за кілограм, за винятком випадків, коли вантажовідправник зробив у момент передачі вантажного місця перевізнику особливу заяву про заінтересованість у доставці та сплатив додатковий збір, якщо це необхідно. У цьому разі перевізник зобов'язаний сплатити суму, що не перевищує заявлену, якщо він не доведе, що ця сума перевищує дійсну заінтересованість відправника в доставці.

Межі, встановлені Монреальською конвенцією, не заважають суду додатково присудити відповідно до свого закону всі витрати або частину судових та інших витрат, пов'язаних із розглядом справи в суді, які були понесені позивачем, у тому числі й відсотки.

Фахівці з повітряного права вважають, що приєднання України до Монреальської конвенції забезпечить приведення норм українського законодавства у відповідність до міжнародних стандартів регулювання відповідальності авіаперевізника, а також підвищить безпеку польотів шляхом посилення відповідальності авіаперевізників. Такий підхід, своєю чергою, сприятиме зростанню привабливості послуг національних авіаперевізників у міжнародному сполученні й отриманню додаткових конкурентних переваг вітчизняними авіаперевізниками під час виконання повітряних перевезень порівняно з авіаперевізниками держав – учасниць Варшавської конвенції.