

## **Монополістична структура галузі авіаційних перевезень Сполучених Штатів Америки**

*Характеристика авіаційної промисловості США як монопольного середовища. Спроби протидії та знищення монопольних організацій шляхом заборони об'єднання головних компаній на ринку. Закон про дерегулювання та його наслідки. Галузь повітряного транспорту на сьогодні.*

Аналізуючи стан ринку та масштабність галузі повітряного транспорту, американські вчені дійшли висновку, що авіаційна промисловість є монополією. Таке явище виникає тоді, коли на ринку відбувається домінація або процес злиття однієї або декількох компаній, які мають великий вплив в цій сфері. В такому випадку виникають значні бар'єри для входу, через що молоді компанії не можуть відштовхнути потенційних конкурентів та почати працювати. В Сполучених Штатах Америки такими перешкодами вважають інфраструктурні обмеження доступності злітно-посадкових майданчиків, підняття цін на стартові витрати, а також ефект масштабу, який мають діючі компанії.

У цій роботі представлено аналіз авіаційного ринку та питання монопольного контролю, що має безпосереднє відношення до економії на масштабі та можливості виникнення монополії. Таким чином виникає зв'язок двох понять у державній політиці: злиття та дерегулювання тарифів і, зрештою, входження на ринок авіаперевезень.

Жодна авіакомпанія в США не має навіть 20% частки ринку, хоча лише на чотирьох американських перевізників припадає майже дві третини внутрішнього ринку. Крім того, багато з них мають велику частину у деяких аеропортах чи маршрутах.

Коли на сегменті ринку починає діяти монополія, можна вважати, що для користувачів цієї галузі будуть створені кращі умови, щоб нові компанії не могли конкурувати навіть на підйомі. Проте це твердження є помилковим. У випадку відсутності конкуренції авіаційні організації перестають приділяти достатню увагу на потреби пасажирів. Таким чином дедалі більше регіонів та американських міст виявляють, що кількість обслуговуючих рейсів зменшується, проте ціни продовжують підвищуватись. За даними дослідження Wall Street Journal за останнє десятиліття не тільки різко скоротилось обслуговування у найбільших аеропортах країни, але й вартість перельотів збільшується швидше за інфляційний процес. Прикладом цього є період з 2007 по 2018 роки, коли кількість вильотів у вузлових аеропортах скоротилася на 6,2%, а у невузлових - на 31,5%, тобто вп'ятеро більше. Цікавий факт: при такій малій кількості вильотів у 2018 році галузь повітряного транспорту досягла історичного максимуму прибутковості: 20 мільярдів доларів. Пояснення такого стану авіаперевезень США напряму пов'язане зі структурованою конкуренцією та практичною бездіяльністю антимонопольного контролю.

Аналізуючи інші галузі, де домінують декілька великих корпорацій, вони можуть продовжувати конкурувати у кожному навіть маленькому регіоні, але коли консолідація відбувається серед компаній повітряного транспорту, у місцевих спільнотах зазвичай повністю домінує один перевізник або картель власників. Про ступінь цього явища в сучасній авіації Сполучених Штатів говорить факт, що чотири найбільші льотні компанії включають до своїх акціонерних товариств одних і тих самих великих інституційних інвесторів: State Street, Vanguard, PRIMECAP та BlackRock. Така структура власності авіакомпаній схожа на великі інвестиційно-банківські трести, що отримали домінуючий контроль над залізницями та деякими іншими ключовими галузями у XIX столітті. Робимо висновок, що незалежні компанії повітряного транспорту мусять уникати конкуренції за частку ринку. Порівняння тарифів на маршрути, які обслуговуються організаціями з загальними власниками і без них, показало горизонтальну структуру власності, чим наповнена американська авіаційна індустрія, яка підвищує вартість поїздки на 10-12%.

Галузь була провальною в розгляді інвестиційного питання, проте, завдяки інноваційним моделям ціноутворення, ситуація кардинально змінилась, завдяки чому відбулися дві структурні зміни. Перша - постійні злиття авіакомпаній, чому сприяли активні лобістські зусилля, тобто індустрія стала більш концентрованою і, отже, монополістичною. Таким чином частка ринку збільшується, а нові компанії навіть не мають змоги ввійти на нього (Табл. 1)

Табл. 1.

Топ власників найбільших американських авіакомпаній

Назва авіакомпанії	Частка ринку, %	Назва авіакомпанії	Частка ринку, %
American Airlines		Delta Air Lines	
T. Rowe Price	15.71	Vanguard	6.13
PRIMECAP	6.69	BlackRock	5.05
Vanguard	6.32	J.P. Morgan asset Management	4.62
BlackRock	5.67	Lansdowne Partners	3.54
State Street	3.53	State Street	3.43
Putnam	2.72	PRIMECAP	2.61
Fidelity	1.88	Fidelity	2.13
Wellington Management	1.45	AllianceBernstein	1.62
Adage Capital Management	1.19	PAR Capital Management	1.53
Stellian Investment Mangement	1.16	BNY Mellon Asset Management	1.49

Друга структурна зміна, яку важко помітити навіть регулюючим органам, - невелике коло інституційних інвесторів набуло значних часток у конкуруючих авіакомпаніях (про ці чотири акціонерні товариства говорилось вище). Акції, які належать інвесторам, є великими міноритарними пакетами - шість найбільших власників кожної авіакомпанії мають до 40% акцій, що беруть участь в голосуванні.

З цього випливає висновок, що дані зв'язки загального володіння призводять до зростання цін та скорочення кількості пасажирських місць, так само, як і консолідація шляхом злиття: неважливо чи об'єднує ви дві фірми чи купуєте акції обох.

Період 1940 по 1978 роки був відомий регулюванням внутрішніх авіаперевезень у Сполучених Штатах Радою цивільної авіації як комунальне підприємство, тобто, щоб внести зміни до тарифів, маршрутів чи розкладу потрібно було отримати дозвіл. Цей орган зазвичай неохоче схвалював чи підтримував такі пропозиції від авіакомпаній, завдяки чому підвищувались бар'єри для виходу на ринок потенційних конкурентів. [2]

Бажання посилити конкуренцію на ринку та знизити тарифи на перевезення сприяло прийняттю закону про дерегулювання авіакомпаній у 1978 році, але ціни на перевезення знизились лише після 20 років з моменту його ухвалення.

Прийняття цього рішення - глобальне знищення всеосяжної системи державного контролю з моменту визнання Верховним судом США неконституційним Закон про національне відновлення.

Тим часом кількість тарифів збільшилась за період від 1974 до 2022 року від 207,5 до 597,9 млн. доларів.

З того моменту почалась глобальна консолідація галузі, авіакомпанії почали масово об'єднуватися. Серед гучних злиттів: авіакомпанія Delta та Northwest (2008), United Airlines та Continental Airlines (2010), Southwest та AirTran (2011), American Airlines та US Airways (2013). [1] На останні названі компанії міністерство юстиції США подало до суду, щоб заблокувати їх процес консолідації, але справу було врегульовано, коли American Airlines погодилася віддати частину виходів на посадку і слоти в аеропортах.

Світова фінансова криза спричинила зростанню тарифів, проте до 2013 вони врегулювалися. Наступну хвилю підвищення цін спричинила пандемія COVID-19. Тоді американські компанії скоротили нерентабельні рейси, збільшили кількість місць у літаках і сповільнили зростання пропускну здатності. Скандалом стала подія 2008 року: авіакомпанії почали стягувати плату за додаткові послуги, які раніше входили у вартість квитка.

Хоча більшість незацікавлених спостерігачів вважають успішним рішення про дерегулювання, але виникнення широкомасштабних проблем є дійсним фактом. До них належать перенавантаження льотних маршрутів, експлуатація меншості клієнтів. Проте не слід розуміти цей закон як синонім повної свободи дій урядової влади, адже він справляється з головною задачею: обмеження відродження монопольної влади.

## Висновки

Поширення конкуренції на ринку авіаперевезень та бажання компаній заробляти більше підштовхнуло індустрію повітряного транспорту до монополістичної структури. Антимонопольний комітет та влада США намагаються знищити цей процес, але через фінансові кризи, пандемію та всюдозволеність у визначенні тарифів і послуг авіакомпаній серйозно затримують цей процес.

Галузь зазнала серйозних змін, починаючи з дерегулювання галузі 1978 року. Монополія продовжує розвиватися, завдяки формуванню нових політик ціноутворення компанії розвиваються та багатшають, а звичайні клієнти мусять платити втричі вище за квитки та додаткові послуги, які їм зазвичай непотрібні.

Цю проблему можна вирішити тільки у поєднанні з енергійним застосуванням існуючих антимонопольних законів та розширенням аеропортів для задоволення вимог конкурентів, Сполучені Штати можуть сприяти створенню конкурентоспроможного та ефективного ринку, який дозволить галузі авіаперевезень продовжувати зростати, захищаючи при цьому споживачів авіаперевезень.

## Список літератури

1. Airlines for America. "U.S. Airline Mergers and Acquisitions." <https://www.airlines.org/dataset/u-s-airline-mergers-and-acquisitions/>
2. FindLaw. "What Prompted Airline Deregulation 20 Years Ago? What Were the Objectives of That Deregulation and How Were They Achieved?" <https://corporate.findlaw.com/law-library/what-prompted-airline-deregulation-20-years-ago-what-were-the.html>
3. Flores-Fillol, R., "Airline competition and network structure", Transportation Research Part B 43 (2009) 966–983.
4. FRED Economic Data, St. Louis Fed. "Consumer Price Index for All Urban Consumers: Airline Fares in U.S. City Average." <https://fred.stlouisfed.org/series/CUSR0000SETG01>
5. Silva, H.E. and Verhoef, E.T., "Optimal pricing of flights and passengers at congested airports and the efficiency of atomistic charges", Journal of Public Economics 106 (2013) 1–13.