

УДК 656.7.072(100)(045)

Смерічевський С.Ф., Михальченко І.Г.

## ОСОБЛИВОСТІ ТРАНСФОРМАЦІЇ СВІТОВОГО РИНКУ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

*Стаття присвячена дослідженню особливостей трансформації світового ринку авіаційних перевезень. Проаналізовано глобальні виклики економічного розвитку світового ринку авіаційних перевезень. Досліджено вплив зовнішніх подій на ринок авіаційних перевезень. Наведено динаміку розвитку ринку зі встановленням основних процесів, які впливають на зростання кількості авіаційних перевезень у світі. Зазначено основні типи міжнародних угод про авіаційні перевезення. Виділено періоди розвитку світового ринку авіаційних перевезень.*

**Ключові слова:** ринок, авіаційні перевезення, лібералізація, угода, глобальний альянс, низькобюджетні перевезення, авіакомпанія.

**Постановка проблеми.** Світовий ринок авіаційних перевезень є одним з основних елементів світового господарства та відіграє важливу роль у процесі закріплення взаємозв'язків між країнами. Авіаційні перевезення є найбільш глобалізованими, оскільки це підтверджується постійним зростанням їх динаміки. З розвитком та поширенням глобалізаційних процесів, інформаційних технологій, лібералізаційних тенденцій у світі відбуваються і відповідні зміни в умовах функціонування авіаційних перевізників. Вдале пристосування до змін є запорукою успіху суб'єктів ринку та закріплення національної позиції на світовій арені. Тому актуальними та важливими залишаються дослідження еволюційних змін та особливостей сучасного етапу функціонування світового ринку авіаперевезень.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Міжнародними організаціями періодично відбуваються огляди стану, динаміки та регулювання авіаційних перевезень з подальшою публікацією звітів про їх результати, серед яких ICAO, IATA, WTO, World Bank. В Україні дослідженням теорії та практики щодо вирішення проблемних питань функціонування та розвитку ринку авіаперевезень займалися такі вчені як: Г. Астапова, І.О. Геєць, В. Єлагін, В. Загорулько, В. Коба, В.В. Мізюк, А.М. Новікова, С. Подреза, А.А. Прокоп'єва, К.В. Сидоренко, В.Чужиков, Г. Юн та інші.

Проте слід зазначити, що у наукових працях та періодичних виданнях досі поглиблено не досліджувалися особливості трансформації світового ринку авіаперевезень з виокремленням окремих етапів його розвитку.

**Формулювання цілей статті.** Основним завданням цієї публікації є дослідження глобальних процесів трансформації світового ринку авіаперевезень, обґрунтування основних етапів і моделей його розвитку.

**Основні результати дослідження.** Економічна теорія і аналітичні дослідження стверджують, що існує високий ступінь кореляції між характером зростання авіаперевезень і економічними тенденціями в тому розумінні, що зростання/спад попиту на авіаперевезення в основному визначається рівнем економічного розвитку. Зміни в особистому доході впливають на рівень купівельної спроможності споживачів, на їх схильність до подорожей. Комерційна діяльність і торгівля безпосередньо впливають на попит авіаперевезень. Крім того до економічних чинників можна віднести інфляційні процеси, супроводжувані зростанням цін і зниженням купівельної спроможності населення, зростання безробіття як в промислово розвинених, так і в країнах, що розвиваються, зниження рівня життя. Значно впливає на розвиток міжнародного повітряного транспорту валютно-фінансова і кредитна стабільність.

Таким чином існує прямолінійна залежність розвитку світового господарства та світових пасажирських авіаперевезень. Так, в 2004 р. при зростанні ВВП на 4,2% кількість виконаних пас/км зросла на 14,9%, у той час як спад ВВП на 2,3% в 2009 р. характеризувався спадом виконаних пас/км на 2,1%, при цьому ВВП в 2013 році становив 2,4 %, а загальний обсяг регулярних пасажирських перевезень збільшився на 5,2 % (рис.1).

На зниження рівня світового ВВП та доходів авіакомпаній значно вплинули азіатська фінансова криза 1997 р., теракт на американський торговий центр 2001 р. та банківська криза 2008-2009 рр. Саме події 11 вересня 2001 р. і фінансова криза 2008-2009 рр. мали значне негативне значення на світовому ринку, впливаючи на ємнісну тенденцію приблизно впродовж 2 років. Азіатська криза 1997 р. мала більш регіональний характер порівняно з останніми. Однак з 1990 р. щорічна тенденція місткості ринку неухильно зростає на 3,1% на рік. Проте за останні 10 років цей показник знизився до 2,6% на рік, що пов'язано з більшою кількістю кризових ситуацій.

© Смерічевський Сергій Францович, д.е.н., професор, завідувач кафедри міжнародної економіки, Національний авіаційний університет, м. Київ, e-mail: s-f-nau@ukr.net

Михальченко Інна Григорівна, к.е.н., асистент кафедри міжнародної економіки, Національний авіаційний університет, м. Київ

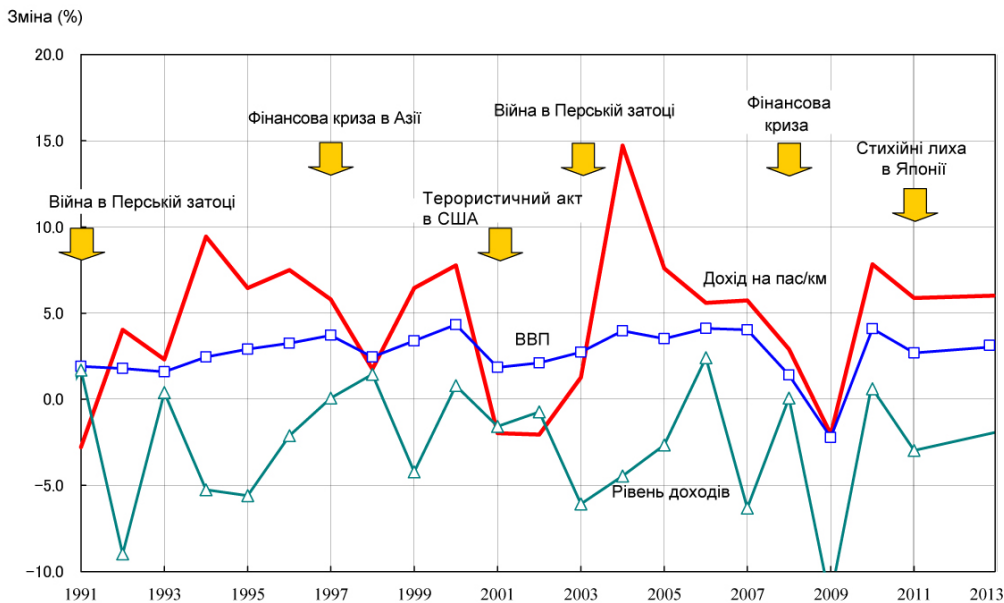


Рис. 1. Вплив зовнішнього оточення на ринок авіаперевезень\*

\* Розроблено авторами на основі даних ICAO

Період фінансової кризи 2008-2009 рр. значно позначився на показниках авіаційної діяльності. За даними Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA) циклічний спад авіаперевезень 2009 р. був найбільшим за період з 1930 р., авіакомпанії втратили 9,9 млрд доларів, пасажирський рух знизився на 2,1 %. Темпи зростання обсягу міжнародних пасажирських перевезень знизились з 4,2 % в 2008 р. до 3,3 % – в 2009 р. [1].

Однак розвиток авіаційних перевезень знаходиться під впливом не тільки економічних чинників, але й екологічних, соціальних, технічних, політичних, які безпосередньо формують зовнішнє оточення окремого перевізника і прямо чи опосередковано впливають на його внутрішнє середовище. Крім того, дані чинники характеризуються двостороннім зв'язком, на які певною мірою впливає діяльність окремих авіаперевізників (рис. 2).

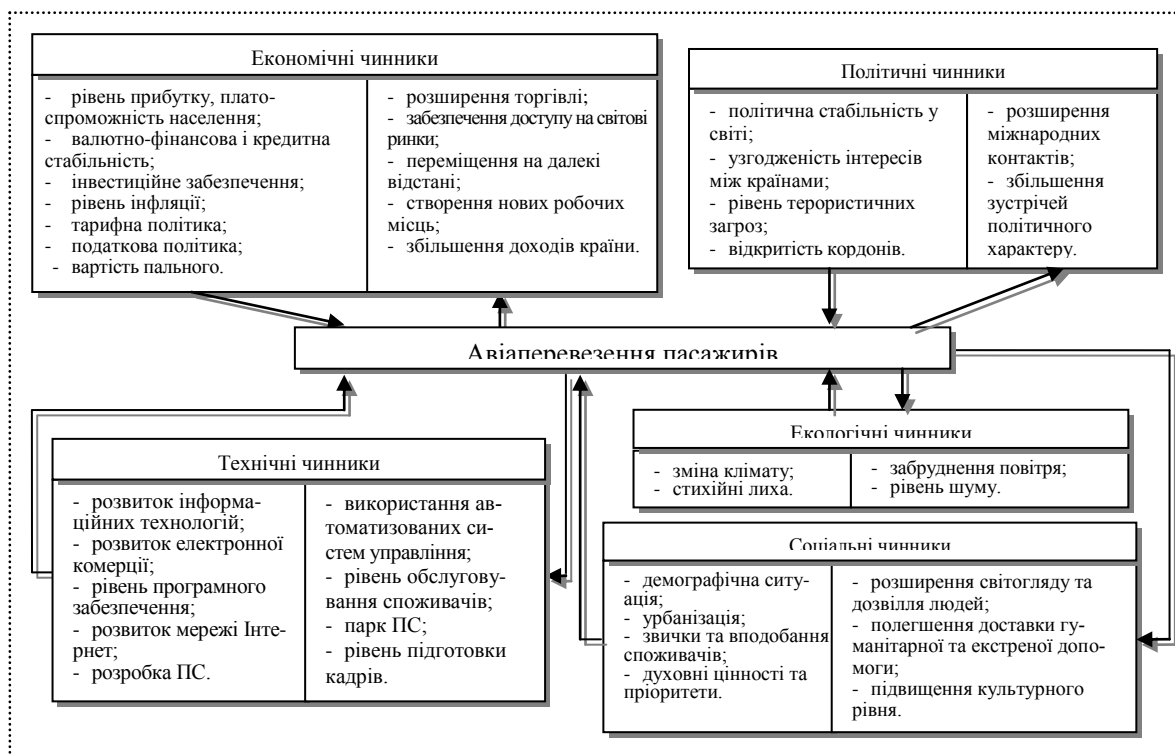


Рис. 2. Взаємозалежність зовнішніх чинників розвитку авіаперевезень пасажирів\*

\* Розроблено авторами

З соціальної точки зору авіаційний транспорт формує унікальну глобальну транспортну мережу, безпечно та ефективно поєднуючи такі її складові: люди, країни, культури, техніка, технології. З екологічного боку авіатransпорт і надалі в змозі зменшувати або втримувати на тому ж рівні вплив на навколишнє середовище, знижуючи рівень шуму та створюючи нові технології. Крім того, повітряний транспорт приносить і непрямі вигоди, сприяючи розширенню міжнародних контактів і взаєморозуміння.

У той же час авіатransпорт важливий для світового бізнесу та туризму. Він створює нові робочі місця та розширює світову торгівлю, забезпечує швидке переміщення товарів та послуг на великі відстані. Таким чином стан світової кон'юнктури безпосередньо позначається на розвитку авіаперевезень з одного боку, а з іншого – авіація є важливим інструментом економічного розвитку.

Досліджуючи еволюцію світового ринку авіаперевезень, можна стверджувати, що його формуванню сприяли швидкий розвиток авіаційної техніки та потреби у високошвидкісних перевезеннях після Першої світової війни. Його розвиток відбувався стрімкими темпами. У 1939 р. повітряний транспорт забезпечив пасажирооборот близько 2 млрд пас. км [2].

Однак цивільний пасажирський авіатransпорт У його сучасному вигляді виник після Другої світової війни, коли вивільнились виробничі можливості військової авіації, а ділові та приватні подорожі на великі відстані морем та залізницею стали непопулярними. Розпочався етап інституціоналізації ринку, якому характерне закріплення авіаційних норм та правил у світі. Становлення ринку авіаперевезень відбувалось досить швидко, по суті приблизно за 50 років [1], тобто за досить короткий історичний проміжок часу (рис. 3).

З 1978 р. розпочався процес дерегулювання ринку США, коли був підписаний «Airline Deregulation Act», особливостями якого стали:

1. Значне зростання конкуренції, вільний вхід на ринок для потенційних учасників і вихід з ринку. До дерегулювання лише 20% внутрішніх авіаліній мали 2-х і більше перевізників, відтепер не менш 3-х перевізників на більш, ніж 80% авіалініях. Вибір для пасажирів значно збільшився.

2. Сертифікація великої кількості нових перевізників.

3. Цінова конкуренція – тарифи впали на 50%. З'явилася широка різноманітність тарифів. При цьому на деяких маршрутах виник зворотній ефект – конкуренція зменшилася і ціни зросли. Деякі авіалінії навіть припинили перевезення.

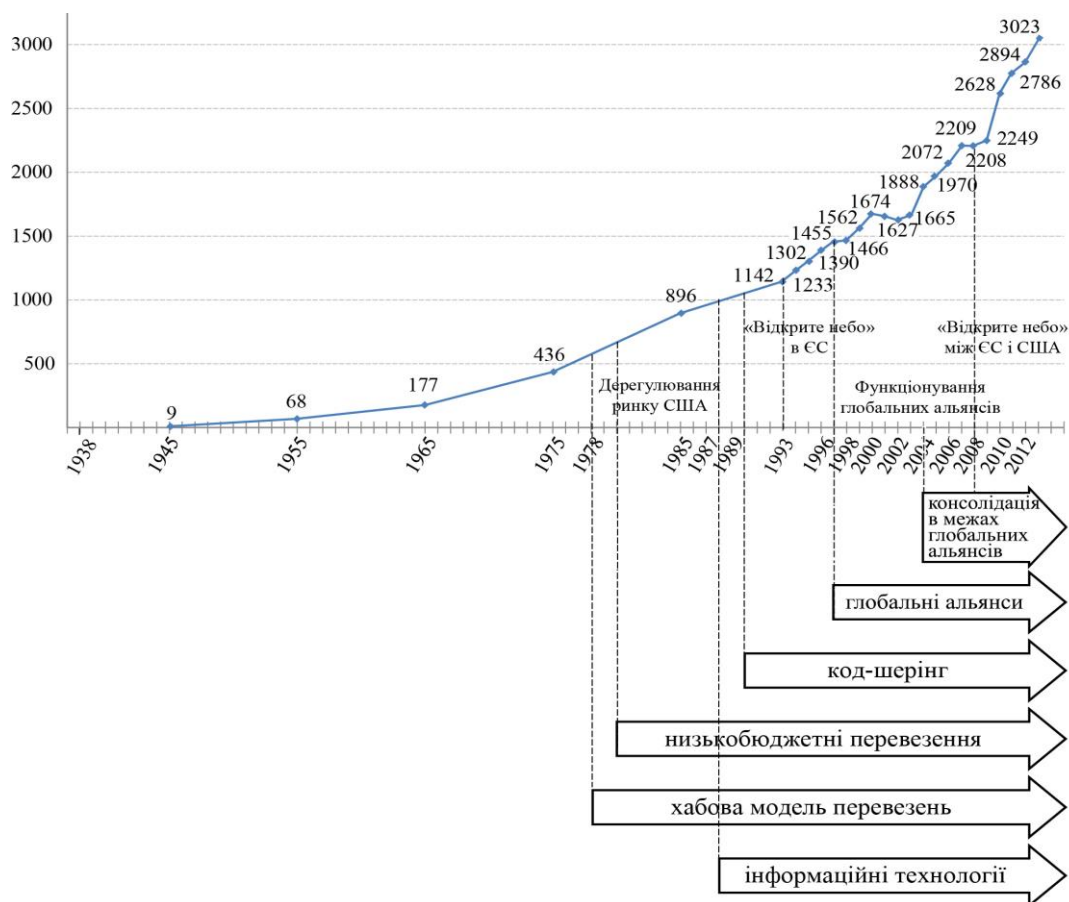


Рис. 3. Динаміка розвитку ринку авіаперевезень, млн пас.\*

\* Розроблено авторами на основі даних Світового банку

4. Позитивний ефект: у 1978 році було перевезено 250 млн пасажирів, у 1998 р. – близько 600 млн, тобто за 20 років перевезення більш, ніж подвоїлися. У цей час перевозиться близько 750 млн, тобто перевезення потроїлися.

5. Фундаментально змінилася система управління сектором в умовах дерегулювання і конкуренції, виникли альянси авіакомпаній.

6. Негативний ефект: дерегулювання призвело до великої нестабільності в авіаіндустрії. Так, три найкрупніших авіакомпаній з великої шестірки збанкрутували – «Eastern», «TWA» і «Pan American». Консолідувалися три глобальні авіакомпанії: «Delta», «United» і «American», кожна з яких перевозить більше 100 млн пасажирів.

7. Негативний ефект: значне погіршення рівня обслуговування пасажирів. Дрібні міста втратили авіаційне обслуговування, яке раніше субсидувалося державою.

8. За час дерегулювання більше 150 авіакомпаній вийшли з бізнесу.

9. За перші 20 років дерегулювання пасажирів заощадили, а авіакомпанії втратили 100 млрд доларів. Значні кошти витрачаються на підтримку безпеки від терористів.

10. Завантаження рейсів зросло.

11. Змінилася мережа внутрішніх авіаліній США – з'явилися транспортні вузли – хаби, що і привело до концентрації трьох мега авіакомпаній – «Delta», «United» і «American» [3].

Приклад США щодо зниження залучення держави в діяльність сектору поширився на багато країн світу. Головний позитивний ефект – зростання кількості пасажирів. При цьому докази зниження безпеки польотів відсутні. Боротьба авіакомпаній за ринок приводить до їх постійного укрупнення і злиття, монополізації ринку.

Нині загальна оцінка дерегулювання в США в цілому – позитивна. Головний позитивний ефект – збільшення кількості пасажирів у 2 рази за 20 років і майже в 3 рази за 30 років (рис. 4). Однак негативних ефектів немало – це зниження рівня обслуговування пасажирів, велика фінансова нестабільність авіакомпаній, значна консолідація ринку. Авіакомпанії США постійно знаходяться на межі банкрутства. В результаті середній вік літаків постійно зростає, засобів на оновлення парку не вистачає. Величезні проблеми подальшого зростання ринку – це злітні смуги. За інфраструктуру авіакомпанії платять податки – близько 16%.

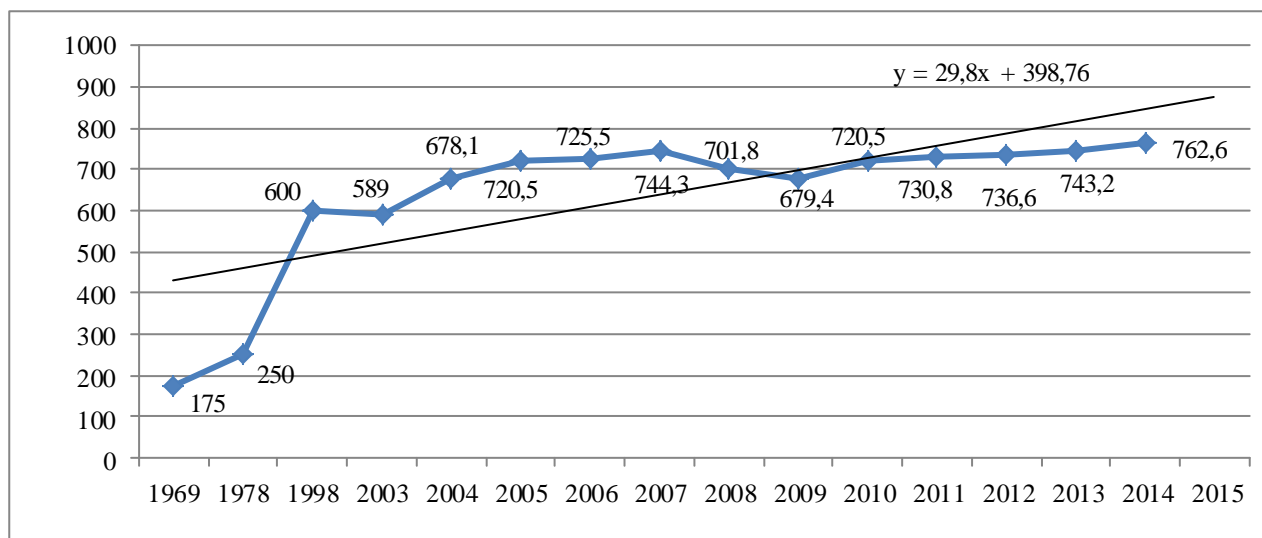


Рис. 4. Динаміка розвитку ринку авіаперевезень США, млн пас.\*

\* Розроблено авторами на основі даних Світового банку

Проблемними аспектами ринку є приклади функціонування таких американських авіакомпаній:

«Continental» 2 рази оголошувала про банкрутство, обсяг перевезень 43 млн пасажирів, 348 літаків, обслуговування 130 внутрішніх і 132 міжнародних пунктів. Вимушена була в 2011 році приєднатися до «United Airlines», обсяг якої досяг 145 млн пасажирів.

«American» з обсягом 105 млн пасажирів є результатом злиття 82 авіакомпаній. Знаходиться на межі банкрутства. Найстаріший літаковий парк в США. Борги перевищують \$12,1 млрд.

«Delta» – 162 млн пасажирів поглинула «Panamerican» в 1991 році, а в 2010 році – «Northwest» з обсягом більше 43 млн пасажирів і 255 пунктів перевезень. У 2005 році оголошувала банкрутство. Вдалося провести реструктуризацію, у тому числі шляхом ліквідації акцій на біржі.

За 4 роки з 2001 по 2005 рр. всі крупні авіакомпанії США – «US Airways», «United», «Delta», «Northwest», «Continental» оголошували банкрутство відповідно до глави 11 Кодексу США про банкрутство, відповідно до якої процедура, використовувана в основному компанія-

ми, в яких боржник продовжує володіти своїм майном і вести будь-яку діяльність, але зобов'язаний подати кредиторам на розгляд план реорганізації, який затверджується судом. Реструктуризація привела до скорочення заробітної плати співробітників і масових звільнень. Дві останні авіакомпанії, обсяг перевезень яких 40 млн пасажирів кожна) втратили конкурентні позиції на ринку і вимушені були приєднатися до більш конкурентних авіакомпаній.

Крім того, процес дерегулювання спричинив появу низькобюджетних авіакомпаній, які економлять на всіх складових, в основному за рахунок використання однотипних літаків, збільшенні продуктивності праці, і звичайно на обслуговуванні пасажирів та системі продажу перевезень.

Незважаючи на всі критичні зауваження у бік дерегулювання на авіатранспорті, воно принесло – і продовжує приносити – велику користь середньостатистичному пасажирові. За оцінками економістів з Інституту Брукінгса (Brookings Institution) і Університету імені Джорджа Мейсона (George Mason University), на початку ХХ ст. завдяки конкуренції на ринку авіаперевезень споживачі за рік економили близько 14,9 мільярдів доларів внаслідок зниження цін на квитки [4]. Вільний ринок, у межах якого авіакомпанії надають свої послуги, реагуючи на зростання попиту, відсутність необхідності отримання дозволу у планових органах – все це набагато розширило доступ американських міст до авіаперевезень. Мільйони американців вперше в житті отримали можливість скористатися послугами авіатранспорту. Деревулювання обернулося демократизацією американської індустрії авіаперевезень, яка поступово поширилася й на інші континенти.

Однак дерегулювання, як і будь-який економічний процес, має не лише позитивні ефекти. Значні проблеми залишились характерними для глобального ринку авіаперевезень. Проте вони пов'язані не з надмірною, а з недостатньою опорою на ринкові механізми. У результаті дерегулювання авіаперевезень у світі, що почалися з 1978 року, ринкові сили поширилися лише в одному сегменті авіаперевезень, лібералізація ж не торкнулася інфраструктури, від якої залежать авіакомпанії, аеропортів і служби управління повітряним рухом. Ці найважливіші елементи авіатранспортної системи і сьогодні не лише контролюються державами, але і належать їм, що значно стримує їх розвиток та вдосконалення їх функціональності, в першу чергу за рахунок відсутності відповідного фінансування для поліпшення якості обслуговування пасажирів.

До першого етапу дерегулювання можна віднести те, що в 1980-х роках потужні авіакомпанії в своїй діяльності перейшли від прямих перевезень між пунктами до сполучень типу

«Hub and Spoke» – хабової моделі авіасполучень. Вперше така модель була застосована авіакомпанією «Delta» в Атланті і надалі авіаперевізники, обслуговуючи основні магістральні авіалінії, створили крупні транзитні вузли («хаби») в аеропортах, які раніше були початковими і кінцевими пунктами призначення, наприклад, в Шарлоті, Далласі, Детройті, Мінніаполісі, Піттсбурзі і Сент-Луїсі [4].

Створення хабів дозволило надзвичайно розширити асортимент послуг, що надаються двома категоріям авіапасажирів. По-перше, пасажирів завдяки вузловому аеропорту отримали доступ до значно більшої кількості маршрутів і авіарейсів. По-друге, споживачі невеликих міст, які сполучені з вузловим аеропортом, хоча і дещо втратили в доступі до прямого авіасполучення, однак отримали значні переваги за рахунок прив'язки до хабу [5].

Проте значне збільшення кількості зльотів і посадок у вузлових аеропортах надзвичайно підсилило навантаження на авіадиспетчерську службу та пропускну здатність аеропорту. Це створило передумови для виникнення альтернативних форм авіатранспортних послуг. Одними з них стали дешеві прямі авіарейси із спрощеним обслуговуванням, тобто поява низькобюджетних авіакомпаній. Американська авіакомпанія «Southwest Airlines», що виникла ще до початку дерегулювання в 1971 р., почала пропонувати споживачам унікальну на той момент послугу: дешеві міжрегіональні авіарейси «без надмірностей». Уникаючи переобтяжених аеропортів і прямої конкуренції з крупними авіалініями, в 80-ті роки ця компанія знайшла собі нову ринкову «нішу», відновивши систему прямого авіасполучення.

У 90-ті «Southwest Airlines» увійшла до першої десятки американських авіаперевізників. Її надзвичайно конкурентоздатні низькі ціни привели до різкого зростання попиту. Наприклад, у 1996 році, коли авіакомпанія ще не здійснювала перевезення в Провіденс, середньодобова кількість пасажирів, що користувалися послугами авіаперевезень, у цьому місті становила 1471 особу. Наступного року після того, як «Southwest» знизилася середню ціну за квиток з 291 до 137 доларів, їх число зросло до 5100 осіб на добу. «Southwest Airlines» – одна у світі авіакомпанія, яка за період з 1973 по 2007 роки жодного разу не зазнала збитків [6].

Пізніше ця модель почала з'являтися на європейському ринку авіаперевезень. В 1986 р. в Ірландії була створена низькобюджетна авіакомпанія «Ryanair». В умовах зняття державного контролю за авіаперевезеннями в Європі авіакомпанії такого типу стали досить популярними і в 2006 р. їх кількість становила більше 60. Якщо в 1998 р. низькобюджетні авіакомпанії володіли 5% європейського ринку, то в 2003 р. – 12%, а в

2008 р. – 30% [7]. З 2002 р. «low cost» авіакомпанії почали з'являтися у країнах Азіатсько-Тихоокеанського регіону, який і сьогодні характеризується більш довгими маршрутами та нестачею другорядних аеропортів у порівнянні з Європою та США.

За даними 2014 р. у світі функціонує 112 низькобюджетних авіакомпаній. При цьому лише за останні п'ять років ще з'явилося близько 70 операторів такого типу, що в свою чергу вплинуло на зростання внутрішніх перевезень. Якщо в 1994 р. всього 3 мільйони пасажирів використовували «low-cost», то в 1999 р. цей показник становив вже 18 мільйонів, а сьогодні значно перевищує 100 млн. осіб [1].

Успіх низькобюджетних авіакомпаній вплинув на розвиток класичних перевізників. Почалась нова тенденція – створення філій, що спеціалізуються на «бюджетних» прямих авіарейсах з використанням одного типу літаків, пілотованих низькооплачуваними екіпажами. Так, авіакомпанією «US Airways» було відкрито філіал «US Airways Express», авіакомпанією «Lufthansa» – дочірнє підприємство «Germanwings», деякі перевізники змінили свій вид діяльності, перекваліфікувавшись з авіакомпанії класичного типу на авіаперевізника типу «лоу-кост». Прикладом таких змін є «Norwegian Air Shuttle», яка за період з 1993 по 2008 рр. перетворилася з маленького регіонального перевізника в найбільшу бюджетну авіакомпанію Північної Європи, з успіхом здолавши економічні кризи і конкурентні битви європейських дисконтерів. На ринках країн, де функціонування авіакомпаній такого типу обмежено владою, розвинені й потужні низькобюджетні авіакомпанії почали створювати свої дочірні підприємства. Так, на авіаційному ринку України в 2008 р. угорським перевізником «Wizz Air» створено та зареєстровано дочірнє підприємство «Wizz Air Ukraine», базування якої розміщено в другорядному київському аеропорті «Жуляни».

Такі тенденції функціонування ринку авіаперевезень стимулювали до початку нового етапу розвитку – лібералізації ринку, який триває до теперішнього часу. Його початком можна вважати радикальні зміни в Європі, які розпочалися в 1993 р., коли перевізники Європейського Союзу дістали необмежений доступ до всіх маршрутів у межах ЄС. Це сталося завдяки створенню єдиного ринку повітряного транспорту ЄС і його лібералізації.

Після лібералізації ринку Європи, але ще до початку аналогічного процесу у світовому масштабі перевізники різних континентів почали об'єднуватися в групи, розраховуючи отримати економічну вигоду від нової форми роботи. Розпочалася глобалізація авіаційного простору (з 1997 р.), коли був створений перший альянс – «Star Alliance», засновниками якого стали «Air

Canada», «Lufthansa», «SAS», «Thai Airways International», «United Airlines». В 1998 р. швейцарська «Swissair» та бельгійська «Sabena», а також ТАР (Португалія), Turkish Airlines (Туреччина), LOT (Польща) та ціла низка інших створюють альянс «Qualiflyer Group», який не витримав кризового стану 2001 р. внаслідок терористичних актів у США та припинив свою діяльність. В 1999 р. «American Airlines» та «British Airways» спільно з фінською «Finnair», іспанською «Iberia», японською «Japan Airlines», а також мексиканською, австралійською, китайською та деякими іншими компаніями ініціювали створення нового альянсу «Oneworld». Четвертий світовий альянс «Sky Team» був створений в 2000 р. найбільш впливовими засновниками «Air France» та «Delta AirLines» [7-10].

Створення авіаційних альянсів є віддзеркаленням світогосподарських процесів у сфері пасажирських авіаперевезень. Поява глобальних альянсів стала наслідком регіональної інтеграції найбільших мережевих авіаперевізників США, ЄС і Південно-Східної Азії [10]. Всі три альянси з'явилися внаслідок кооперації найбільших авіаперевізників США і ЄС:

1. Star Alliance: Lufthansa (Німеччина) та United (США).

2. Skyteam: Airfrance (Франція) та Delta (США).

3. Oneworld: British Airways (Великобританія) та American Airlines (США).

Отже поява хабової моделі перевезень, низькобюджетних перевізників, розвиток інформаційних технологій, різноманітні співробітництва авіакомпаній сприяли становленню ринку авіаперевезень та поширенню на ньому процесів лібералізації [1, 10-12].

Незважаючи на те, що світовий ринок авіаперевезень в цілому є динамічним, процеси лібералізації притаманні лише окремим його частинам, тобто окремим національним та регіональним ринкам. Прикладом є лібералізація регіонального ринку Європейського Союзу: завдяки створенню єдиного ринку повітряного транспорту передбачає право будь-якого громадянина держави-члена ЄС мати у власності авіакомпанію і управляти нею в іншій країні-члені Союзу. У 1997 р. європейським перевізникам було надано право каботажу між аеропортами, розташованими на територіях різних країн-членів.

Крім того, процеси лібералізації характерні лише окремим двостороннім відносинам. Так, у квітні 2007 р. була офіційно підписана «Угода про відкрите небо», яка замінює всі існуючі двосторонні угоди про повітряне сполучення між державами-членами ЄС і США. Ця угода вступила в силу 30 березня 2008 року і надає можливість європейським та американським авіакомпаніям здійснювати перевезення через Атлантику в будь-який аеропорт. Крім того, знято обме-

ження щодо кількості та тривалості рейсів, їх ціноутворення.

США підписано близько 113 угод про «відкрите небо», із них 28 – з країнами-членами ЄС [13], що свідчить про лібералізацію двосторонніх відносин з більшістю авіаційних країн світу. Такий розвиток ліберальних стосунків США з іншими країнами можна пояснити високим рівнем розвитку американських авіаперевізників, які в рейтингах кращих перевізників світу займають перші місця.

Крім того, саме США було вперше запропоновано затвердити типовий зразок двосторонньої угоди на Чиказькій конференції 1944

р. як країни, яка в післявоєнні роки характеризувалась високими темпами розвитку. В основі чиказького проекту двосторонньої угоди лежало положення про взаємне надання сторонами угоди всіх п'яти видів комерційних «свобод повітря», зазначених в Угоді про міжнародний повітряний транспорт. Угоди чиказького типу були запропоновані за стандартною формою двосторонніх міжнародних угод як проміжна міра з обміну маршрутами і перевізними правами з ціллю встановлення єдиного багатостороннього режиму регулювання авіаперевезень у світі. Питання провізної ємності і тарифів у такій угоді не передбачалося (табл. 1).

Таблиця 1

Типи міжнародних угод авіаперевезень [14]

	Доступ до ринку	Провізна ємність	Ціноутворення
Угоди чиказького типу	Встановлення маршрутів; узгодження свобод повітря; експлуатаційна складова.	Не містить положень.	Не містить положень.
Угоди бермудського типу	Встановлення маршрутів; узгодження свобод повітря; експлуатаційна складова.	Розподіл обсягів перевезень між назначеними.	Тарифи чітко узгоджуються на засадах IATA (опубліковані) або встановлюються державами (неопубліковані); гнучка система тарифів.
Лібералізовані угоди	Широкий доступ, регулювання відсутнє	Мінімальне або відсутнє регулювання.	Значною мірою зменшено державний контроль.

Еволюція поширення та використання на світовому ринку угод про авіаперевезення охоплює три типи – це угоди чиказького типу, які відображають процеси регулювання світового ринку, угоди бермудського типу, які відображають процеси дерегулювання ринку, проте ліберальними у повній мірі їх вважати не можна, та лібералізовані угоди типу «Відкрите небо».

Таким чином, типи угод щодо здійснення авіаперевезень мають свої характерні інституціональні особливості. Найбільш розповсюдженими є все ж таки угоди бермудського типу, оскільки порівняно з чиказькими угодами містять положення стосовно провізної ємності. Однак потрібно відмітити, що починаючи з 2000-х років все більше укладаються угоди, які характеризуються своєю відкритістю доступу до національних ринків, що демонструє про поглиблення лібералізаційних процесів на світовому ринку авіаперевезень. При цьому лібералізовані угоди можна розділити на дві підгрупи в залежності від надання права каботажних перевезень.

**Висновки і перспективи подальших досліджень.** Аналітичні дослідження трансформації світового ринку авіаперевезень розкривають різноманітні аспекти його динамічного розвитку,

який пов'язаний з такими основними процесами як глобалізація, лібералізація, інформаційні технології, поява хабової моделі перевезень, низькобюджетних перевізників та різноманітною співпрацею авіакомпаній (код-шерінг, інтерлайн, альянси авіакомпаній, злиття та об'єднання). Під впливом цих процесів світовий ринок авіаперевезень зазнав суттєвих змін.

На основі проведеного аналізу трансформації світового ринку авіаперевезень стало можливим виділити основні періоди його розвитку:

1. Зародження авіації (10–20-ті рр. XX ст.) – початок здійснення авіаперевезень, прорив в авіаційній науці та техніці, поступове перетворення повітряного транспорту в масовий засіб пересування, закріплено національне регулювання повітряного простору.

2. Формування національних авіаперевізників (30-ті рр. – 1944 р.) – поява та розвиток авіакомпаній у країнах-лідерах, а також представлення їх інтересів на міжнародній арені як інструмента держави в авіатранспорті.

3. Інституціоналізація ринку (1944–1978 рр.) – визначення і закріплення авіаційних норм, правил, статусів і ролей, приведення їх у систему, здатну діяти у напрямі задоволення суспільної



потреби в авіаперевезеннях; поява міжсекторальної конкуренції; поширення угод бермудського типу.

4. Деретулювання авіаперевезень (1978–1993 рр.) – зняття функціональних обмежень на діяльність національних авіакомпаній, що привело до значного зростання конкуренції, зниження тарифів і як результат зростання завантаження рейсів; бум розвитку низькобюджетних авіакомпаній, поява хабової моделі перевезень та різноманітних форм співпраці авіакомпаній.

5. Лібералізація ринку (1993 р. – теперішній час) – поступове зняття обмежень доступу до

міжнародних ринків (спільний авіаційний простір), загострення міжнародної конкуренції, консолідація авіаперевізників, створення дочірніх авіакомпаній.

Сучасною тенденцією функціонування глобального ринку авіаперевезень є більш виражені ліберальні підходи країн до процесу регулювання. Однак рівень ліберальності окремих країн відрізняється між собою, тобто країни знаходяться на різних сходинках у напрямі від жорсткого регулювання до повної лібералізації авіаперевезень.

## ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Михальченко І. Сучасні тенденції розвитку глобального ринку авіаперевезень пасажирів / Г. Юн, С. Литвиненко, І. Михальченко та ін. // Проблеми та перспективи організації авіаційних перевезень, застосування авіації в галузях економіки і розвитку транспортних систем: монографія / за заг. ред. Г.М. Юна та С.Л. Литвиненка. – К.: Логос, 2011. – С. 7–13.
2. Плужников К.И. Глобализация производства и распределения транспортных услуг / К.И. Плужников // Бюллетень транспортной информации. – №1. – 2004. – Режим доступа: [http://www.logistics.ru/9/19/i20\\_2309.htm](http://www.logistics.ru/9/19/i20_2309.htm).
3. Фрайман А. Проблемы дерегулирования авиационной отрасли, зарубежный опыт [Электронный ресурс] / А. Фрайман // Тезисы выступления на Юбилейной конференции, посвященной 20-летию начала работ по созданию Системы взаиморасчетов на воздушном транспорте, 5–6 октября 2011 г.: тезисы доклада. – Юрмала (Латвия), 2011. – Режим доступа: <http://www.ato.ru/content/problemu-deregulirovaniya-aviacionnoy-otrasli-zarubezhnyu-opyt>.
4. W. Poole Jr., Viggo Butler. Airline Deregulation: The Unfinished Revolution / W. Poole Jr. // Regulation. – 1998. – Vol. 22. № 1. – P.44–51.
5. Sydorenko K. Mechanisms of development the competitiveness of international airports in conditions of intensification of the global air transport market // European Applied Sciences. – 2014. – №4. – P.129-130.
6. Алексунин В. Перспективы развития Low-cost авиакомпаний в России // В. Алексунин, В. Гудин // Маркетинг. – 2009. – №3(106). – С. 92-99. – С. 93.
7. Topical Report: Airline Business Models / German Aerospace Center DLR. – Germany, 2008. – 44 p, P.16.
8. Михальченко І.Г. Глобалізація як чинник створення стратегічних альянсів: світовий досвід та можливості для українських авіакомпаній / І.Г. Михальченко // Проблеми системного підходу в економіці: зб. наук. праць. – К.: НАУ, 2007. – Вип. 23. – С. 322–326.
9. Михальченко І.Г. Airline alliances benefits its members, does not it? / І.Г. Михальченко // Сучасні проблеми глобальних процесів у світовій економіці: VI наук.-практ. конф., 10-11 лист. 2011 р.: тези доп. – К.: НАУ, 2011. – С. 78.
10. Рожко М. Мировые авиационные альянсы: вчера и сегодня глобального партнерства [Электронный ресурс] / М. Рожко, О. Кибальников // Деловой авиационный портал «АТО.ру». – 2011. – Режим доступа: <http://www.ato.ru/content/mirovye-aviacionnye-alyansy-vchera-i-segodnya-globalnogo-partnerstva>.
11. Михальченко І.Г. Тенденції альянсів авіакомпаній на ринку авіаперевезень / І.Г. Михальченко // Залізничний транспорт: сучасні проблеми науки: ХІІІ наук.-практ. конф., 19-20 квітня 2012 р. – К.: ДЕДУТ, 2012 р. – Ч.2. – С.106-107.
12. Михальченко І. Ефективність співробітництва авіакомпаній в умовах кризи / І. Михальченко // Науковий вісник Інституту міжнародних відносин: Економіка, право, політологія, туризм. – К.: Вид-во Нац. авіац. ун-ту «НАУ-друку», 2010. – Вип. 2. – С. 25–30.
13. Open Skies Partners // U.S. Department of State [Електронний ресурс]. – Режим доступа: <http://www.state.gov/e/eb/rls/othr/ata/114805.htm>.
14. Mykhalchenko I. The Evolution of Air Service Agreements / I. Mykhalchenko // Europejska Nauka XXI Powieka – 2014: materialy X miedzyn. nauk.-prakt. konferencji, 07-15 maja 2014 roku: tezy ref. – Przemysl (Praha): Nauka I studia, 2014. – S. 5-7.

## REFERENCES

1. Yun, H. & Lytvynenko, S. (2011). *Suchasni tendentsiyi rozvytku hlobal'noho rynku aviaperevezen' pasazhyriv [Modern tendencies of global air transportation market development]*. Problemy ta perspektyvy orhanizatsiyi aviatsiynykh perevezen', zastosuvannya aviatsiyi v haluz'yakh ekonomiky i rozvytku transportnykh system - Problems and prospects of air transportation organization, application of aviation in economic industries and development of transport systems (pp. 7-13). K.: Lohos [in Ukrainian].
2. Pluzhnikov, K.I. (2004). *Globalizatsiya proizvodstva i raspredeleniya transportnykh uslug [Globalization of production and distribution of transport services]*. Byulleten' transportnoj informacii - Bulletin of transport information, 1. Retrieved from [http://www.logistics.ru/9/19/i20\\_2309.htm](http://www.logistics.ru/9/19/i20_2309.htm) [in Russian].



3. Frajman, A. (2011). Problemy deregulirovaniya aviacionnoj otrasli, zarubezhnyj opyt [The problems of deregulation of aviation industry]. *Tezisy vystupleniya na Yubilejnoj konferencii, posvyashchenoj 20-letiyu nachala robot po sozdaniyu Sistemy vzaimoraschetov na vozдушnom transporte – Abstract of Anniversary conference, devoted the 20year of beginning of works on creation of System of mutual settlements on air transport*. Retrieved from <http://www.ato.ru/content/problemy-deregulirovaniya-aviacionnoy-otrasli-zarubezhnyj-opyt> [in Russian].
4. Poole, W. Jr. & Butler, V. (1998). Airline Deregulation: The Unfinished Revolution. *Regulation* (Vol. 22), (pp. 44-51) [in English].
5. Sydorenko, K. (2014). Mechanisms of development the competitiveness of international airports in conditions of intensification of the global air transport market. *European Applied Sciences* (4), (pp. 129-130) [in English].
6. Aleksunyn, V. (2009). Perspektyvy rozvytyya Low-cost avyakompany v Rossyy [Prospects of Low-cost development in Russia]. V. Aleksunyn & V. Hudyn, *Marketynh – Marketing*. (3), (pp. 92-99) [in Russian].
7. Topical Report: Airline Business Models. (2008). *German Aerospace Center DLR*, (p. 44) Germany [in English].
8. Mykhalchenko, I.H. (2007). Hlobalizatsiya yak chynnyk stvorennya stratehichnykh al'yansiv: svitovyy dosvid ta mozhlyvosti dlya ukrayins'kykh aviakompaniy [Globalization as factor of of strategic alliances creation: world experience and possibilities of Ukrainian airlines]. *Problemy systemnoho pidkhodu v ekonomitsi – Problems of system approach in economics*, 23, 322-326 [in Ukrainian].
9. Mykhalchenko I.H., (2011). Airline alliances benefits its members, does not it? Proceedings from IIM '11: *VI Naukovo-praktychna konferensia "Suchasni problemy hlobal'nykh protsesiv u svitoviy ekonomitsi" – The Sixth Scientific and Practical Conference "Contemporary problems of global processes in world economy"*. (p.78). K.: NAU [in Ukrainian].
10. Rozhko, M. & Kibal'nikov, O. (2011). Mirovye aviacionnye al'yansy: vchera i segodnya global'nogo partnerstva [World aviation alliances: yesterday and today of global partnership]. M. Rozhko, & O. Kibal'nikov, *Delovoj aviacionnyj portal «ATO.ru» – Business aviation portal «ATO.ru»*. Retrieved from <http://www.ato.ru/content/mirovye-aviacionnye-alyansy-vchera-i-segodnya-global'nogo-partnerstva> [in Russian].
11. Mykhalchenko, I. (2012). Tendentsiyi al'yansiv aviakompaniy na rynku aviaperevezen'[Tendencies of airline alliances on the air transportation market]. Proceedings from MIIM '12: *XLI Naukovo-praktychna konferensia „Zaloznychnyy transport: suchasni problemy nauky” - XLI Scientific and Practical Conference “Railway transport: contemporary problems of science”*, (pp. 106-107). Kyiv: DETUT [in Ukrainian].
12. Mykhalchenko, I. (2010). *Efektivnist' spivrobimnytstva aviakompaniy v umovakh kryzy [Effective airlines relationships in the crisis conditions]*. *Naukovyy visnyk Instytutu mizhnarodnykh vidnosyn: Ekonomika, pravo, politolohiya, turizm – Science announcer of Institute of international relationships: Economics, law, political science, tourism* (issue 2), (pp. 25-30) [in Ukrainian].
13. Open Skies Partners. *state.gov*. Retrieved from <http://www.state.gov/e/eb/rls/othr/ata/114805.htm>.
14. Mykhalchenko, I. (2014). The Evolution of Air Service Agreements. Proceedings from MIIM '14: *X miedzyn. nauk.-prakt. konferencji «Europejska Nauka XXI Powieka» – The Tenth International Scientific and Practical Conference «European Science XX»*". (pp. 5-7). Przemysl (Praha) : Nauka I studia [in English].

Одержано 15.09.2015 р.