

УДК 330.101.54; 338. 242. 2

РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ АЕРОПОРТІВ: СВІТОВИЙ ДОСВІД

Кузьменко Л. Г.

Кандидат економічних наук, доцент, заслужений економіст України, старший науковий співробітник Центру комплексних досліджень з питань антимонопольної політики Антимонопольного комітету України.

Анотація. У статті розкриваються проблемні та неврегульовані питання щодо регулювання діяльності суб'єктів природних монополій у аеропортах. У цій статті описані принципи державного регулювання природних монополій. У статті доведена необхідність вдосконалення системи регулювання діяльності суб'єктів природних монополій в аеропортах.

В роботі зроблено висновок, що світова практика свідчить про те, що у різних країнах проблема регулювання та управління аеропортами вирішується по-різному і у будь-якої економічно розвиненої держави є своя стратегія відносно розвитку ринку наземного обслуговування, яка відбивається в законодавчому і нормативно-правовому регулюванні, але є і деякі загальні тенденції.

Акцентується, що в деяких країнах в частині наземного обслуговування в аеропортах, нормативно-правове регулювання припускає надання недискримінаційного доступу до послуг паливно-заправного комплексу аеропортів. У частині інших видів наземного обслуговування обмеження доступу не регулюється, розвиток конкуренції нормативно не стимулюється. Відбувається тільки вирішення питань конкуренції за фактом порушення антимонопольного законодавства. Окремі країни з розвинутою економікою пішли по іншому шляху. У таких країнах законодавство і нормативно-правова база стимулюють розвиток конкуренції в наземному обслуговуванні аеропортів.

Ключові слова: економічне регулювання, природні монополії, неврегульовані питання, тарифи, обмеження.

Постановка проблеми. Розвиток системи повітряного транспорту стає не лише необхідною умовою реалізації інноваційної моделі економічного зростання країн, але і чинником підвищення якості життя населення і конкурентоспроможності національної економіки. Аеропорти як частина транспортної системи є найважливішим компонентом місцевої, національної і регіональної інфраструктури.

Для надійного функціонування міжнародного повітряного транспорту потрібна все-світня мережа аеропортів, що забезпечує безпеку, регулярність повітряного руху, якість наземного обслуговування авіаперевезень. Мережа аеропортів являється найважливішою складовою системи світового повітряного транспорту. Аеропорти являються стратегічно і соціально значимими державними об'єктами.

Мета статті – вивчення світового досвіду регулювання діяльності суб'єктів природних монополій у аеропортах з метою його використання для забезпечення ефективної взаємодії аеропортів та авіакомпаній в Україні та створення конкурентного середовища при наданні послуг з наземного обслуговування в аеропортах на потенційно конкурентних ринках для задоволення потреб споживачів та досягнення найбільшого ефекту функціонування аеропорту та авіакомпаній та запобігання порушень законодавства про захист економічної конкуренції.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Питання аналізу процесу взаємодії аеропортів та авіакомпаній України розглядалися, зокрема, рядом вчених: Костроминою Е. В., Кулаєвим Ю. Ф., Ложачевською О. М., Полянською Н. Є., Полянською Н. О., Садловською І. П., Шаповал Н. С.

Однак, проблема ефективного регулювання діяльності аеропортів, яка є однією з найважливіших у системі цивільної авіації України, залишається недостатньо дослідженою.

Проблема регулювання та якісної взаємодії суб'єктів цивільної авіації в умовах нестабільних ринкових відносин є актуальною, оскільки набувають подальшого розвитку відносини хендлінгу, аеропорту та авіакомпанії, що є складовою частиною взаємодії суб'єктів цивільної авіації.

Тому дослідження міжнародного досвіду регулювання ринку послуг в аеропортах, особливостей та виявлення тенденцій їх розвитку має важливе значення для підвищення ефективності транспортної галузі в цілому.

В умовах трансформаційних змін недостатньо досліджена проблема формування стратегії розвитку сфери авіапослуг. Недостатнє вивчення та актуальність цих проблем і визначили вибір теми статті.

Основні результати дослідження. Підприємства аеропортів покликані забезпечити обслуговування повітряних суден на землі, підготовку повітряних суден до виконання польоту і забезпечення випуску їх в рейс. Від чіткої роботи підприємств аеропортів великою мірою залежать безпека польотів повітряних суден, своєчасне їх обслуговування, культура обслуговування авіапасажирів і вантажоперевізників і багато інших специфічних завдань, що вирішуються ними.

Ефективна діяльність підприємства має бути спрямована на задоволення попиту споживачів шляхом поліпшення якості обслуговування, підвищення надійності і скорочення часу обслуговування. Нині потрібна розробка заходів, спрямованих на формування конкурентних переваг аеропортів, залучення засобів приватних інвесторів в їх розвиток, що сприятиме ефективному розвитку авіатранспортної галузі в цілому.

Діяльність аеропорту як комерційної організації спрямована на отримання оптимального прибутку. Винятком є роботи, пов'язані із забезпеченням безпеки і запобіганням або зменшенням шуму в аеропортах. Величина аеропортових зборів в даному випадку обмежується державними регулюючими органами сумою витрат на утримання конкретних служб безпеки і на заходи по боротьбі з шумом в аеропортах.

Величина зборів у різних аеропортах світу суттєво відрізняється. Вона залежить від типу літака, від пори року, від факту використання аеропорту в піковий період. У найбільших аеропортах Європи величина зборів традиційно вища, ніж у США, що досягається за рахунок більш низького рівня експлуатаційних витрат. Однак у США досить низькі збори компенсуються додатковими податками за використання аеровокзального обладнання, митними та імміграційними зборами. У деяких аеропортах низькі посадочні збори компенсуються високими пасажирськими зборами, що характерно для Великобританії.

Аналіз проведеного дослідження рівня плати, що справляється за посадку в різних аеропортах країн Європи, показав наступне. Для найбільших європейських аеропортів збір за посадку звичайно розраховується виходячи з таких параметрів: маси повітряного судна, вимог паркування на пероні, пасажирського завантаження, генерованого рівня шуму, вимог безпеки, надбавок до зборів в «пікові» періоди. Аналіз матеріалів різних країн показує, що плата, яка стягується за посадку, коливається в широких межах (до 10 разів) і залежить в основному від злітної маси і розмірів літального апарату, а також від ступеня участі держави в забезпеченні функціонування окремих служб.

Хоча держава в галузі регулювання рівня тарифів і зборів застосовує заходи різного ступеня жорсткості, практично скрізь вона в особі уряду, парламенту, спеціально створених регулюючих органів тримає ці процеси під своїм контролем. Так, у Великобританії уряд схвалює або відмовляє у підвищенні тарифів, ці питання розглядає парламент.

У Новій Зеландії рішення про збільшення ставок в аеропортах також приймаються урядом.

У США авіакомпанії, які вважають, що ставки за посадки літаків завищені, можуть звернутися в урядовий суд. Вирішення спірних питань, пов'язаних з аеропортовими зборами, регламентуються указом Президента США.

Метою регулювання є, з одного боку, необхідність, захистити споживачів від зловживань монопольним становищем, а з іншого – добитися прийняттого відсотка на вкладений капітал.

Найбільш поширеною моделлю регулювання є модель «витрати плюс прибуток».

Так, у Великобританії керівництво цивільної авіації регулює розміри зборів і плат за послуги, що стягуються в аеропортах з авіакомпаній і авіапасажирів залежно від фінансових результатів діяльності аеропортів. У деяких випадках контролюється державою і можливість використання прибутку.

У США можливо анулювати рішення адміністрації аеропорту про стягнення плати з пасажирів за посадку повітряного судна в аеропорту, якщо отриманий від цього прибуток спрямовується на несанкціоновані програми. Передбачається, що отримані кошти повинні використовуватися на спорудження транспортних комунікацій.

У деяких європейських аеропортах були зроблені спроби диференціювати рівень аеропортових зборів для розвантаження пікових періодів і компенсації додаткових витрат, пов'язаних з менш економічною експлуатацією в решту часу.

В Австралії, наприклад, в якості заходів щодо зниження зліт – посадок літаків в аеропорту Сідней і переводу їх на інші аеропорти базування урядом були введені підвищені ставки аеропортових зборів в «пікові» періоди.

У США в тих випадках, коли густонаселеність району виключає можливість будівництва нового аеропорту і жоден з існуючих аеропортів не може бути розширений, вартість посадки в таких аеропортах підвищується на 150% з метою змусити авіакомпанії використовувати аеропорти в «непікові години» і купувати літаки більшої місткості [1].

Однак, використовувати такі диференційовані тарифи аеропорту треба досить обережно, щоб це не призвело до зміни базування авіакомпаній або навіть їх банкрутства, що буде мати серйозні фінансові наслідки для аеропортів.

Підходи щодо володіння аеропортами цивільної авіації в різних країнах світу.

У світовому досвіді управління аеропортами цивільної авіації, яке є складовою їх регулювання, слід виділяти організаційні і правові аспекти.

Організаційна складова управління аеропортами цивільної авіації в багатьох економічно розвинених країнах характеризується стійкою тенденцією побудови систем транспортних перевезень з врахуванням західноєвропейської концепції розвитку надкрупних транспортних вузлів.

Більшість держав з високо розвинутою економікою акцентують увагу на будівництві аеропортів – «ХАБ-центрів», що є надкрупними авіаційними транспортними вузлами. Будівництво таких аеропортів здійснюється в цілях обслуговування транзитного, що збільшується, і трансферного пасажиро- і вантажопотоку.

Очікується поява трансконтинентального авіаційного транспортного коридору, що опоясує Північну півкулю. Основу його наземної інфраструктури складе обмежена кіль-

кість найбільших світових «ХАБ-центрів». Інші аеропорти виконуватимуть по відношенню до них функцію постачальника транзитних і трансферних пасажирів і вантажів.

Правова складова управління аеропортами цивільної авіації в економічно розвинених країнах характеризується перш за все тим, що власниками більшості аеропортів (включаючи аеродроми) є комерційні організації.

Крім того, законодавство економічно розвинених країн не містить норм, що забороняють вносити майно аеропортів (включаючи аеродроми) цивільної авіації до статутного капіталу комерційних організацій.

У країнах Європейського Союзу практично всі аеропорти цивільної авіації знаходяться в статутному капіталі акціонерних товариств, заснованих органами влади федерального і (або) регіонального рівнів і (або) муніципальними утвореннями відповідних держав.

У США, Канаді і Австралії переважаюча кількість аеропортів цивільної авіації внесені до статутного капіталу корпорацій, заснованих публічно-правовими утвореннями (переважно штатами і (або) муніципальними утвореннями).

При цьому більшість таких корпорацій є аналогами акціонерних товариств. Інший порядок володіння аеропортами цивільної авіації наголошується у край рідко. Зокрема, аеропорти м. Вашингтон – «Dulles International Airport», «Washington National Airport» є власністю США, передані в управління за договором оренди комерційної державної організації «Metropolitan Washington Airports Authority», створеної за рішенням властей штату Вірджинія і округу Колумбія.

До особливостей правової складової регулювання діяльності аеропортів цивільної авіації в економічно розвинених країнах відноситься також різноманіття способів залучення організацій приватного сектора до управління аеропортами.

За останні 15 років посилилася тенденція приватизації пакетів акцій акціонерних товариств, що знаходяться в державній або муніципальній власності, до статутного капіталу яких внесені аеропорти цивільної авіації. Найбільш масштабно приватизація аеропортів відбувається в країнах Європейського Союзу.

Першою європейською державою, що здійснила в кінці 80-х – початку 90-х років масштабну і системну приватизацію аеропортів, була Великобританія. Надалі, приватизація аеропортів стала інструментом економічної політики Німеччини, Італії, Данії, Австрії (табл. 1) [2].

Таблиця 1.
Характеристика аеропортів за формою власності деяких країн Європи

Країна	Форма власності аеропорту		
	державна	муніципальна	
		місцеве самоврядування	
Австрія			
Відень	40%		60%
Бельгія			
Брюссель	64%		36%
інші аеропорти		100%	
Великобританія			
аеропорти Лондону			100%
Глазго			100%

Країна	Форма власності аеропорту		
	державна	муніципальна місьцеве самоврядування	приватна
Едінбург			100%
Манчестер		100%	
Бірінгем	49%		51%
Лутон			100%
Ліверпуль			100%
Ньюкасл		51%	49%
Белфаст			100%
Греція			
Афіни	55%		45%
інші аеропорти	100%		
Данія			
Копенгаген	34%		66%
Ірландія	100%		
Іспанія	100%		
Італія			
аеропорти Риму			100%
Бергамо		27%	73%
Піза		100%	
Неаполь		35%	65%
Болонья		100%	
Венеція		67%	33%
Нідерланди			
Амстердам	76%	24%	
Німеччина			
аеропорти	26%	74%	
Берліну	31%	69%	
Кьольн /Бонн		100%	
Дрезден		50%	50%
Дюсельдорф	18%	53%	29%
Франкфурт	26%	74%	
Мюнхен		100%	
Нуремберг			
Португалія	100%		
Фінляндія	100%		
Франція			
аеропорти Париж	100%		
Інші аеропорти		100%	
Швеція	100%		

Джерело: Акімова Т. А. Аналіз зарубіжного досвіду інвестування в розвиток аеропортів / Т. А. Акімова [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://esteticamente.ru/e-journals/PSPE/2011_2/Akimova_211.htm.

Останніми роками приватизацію як спосіб залучення приватного капіталу в проекти розвитку і модернізації значимих для економіки держави аеропортів, а також підвищення ефективності управління ними почали використовувати уряди Австралії, Канади, Нової Зеландії, Індії, Японії.

Основною причиною інтенсифікації процесів приватизації аеропортів цивільної авіації є поступове і неухильне зниження можливостей держав здійснювати бюджетні інвестування в проекти розвитку і модернізації інфраструктури аеропорту. До певної міри інтенсифікація процесів приватизації аеропортів пов'язана з істотним підвищенням інвестиційної привабливості для приватного капіталу крупних аеропортів – «ХАБ-центрів».

Поряд з приватизацією в багатьох економічно розвинених країнах активно використовуються і інші способи залучення приватного сектора економіки в управління аеропортами цивільної авіації: аеропорти (частини майна аеропорту) передаються спеціалізованим приватним компаніям за договорами оренди, на умовах концесії або в управлінні за контрактами.

При цьому в світовій практиці не існує єдиного стандарту відносно переваги згаданих способів передачі аеропортів (частини майна аеропорту) спеціалізованим приватним компаніям.

Таким чином можна констатувати, що в більшості економічно розвинених країн розширюється міра участі фінансових, технічних, кадрових і інтелектуальних ресурсів приватного сектора економіки в безпосередньому управлінні і розвитку аеропортів цивільної авіації.

При цьому, в економічно розвинених країнах зберігаються за відповідними органами влади законодавчо врегульовані функції адміністративно-контрольного і наглядового характеру за діяльністю аеропортів (підтримка рівних конкурентних умов для всіх аеропортів, регулювання природних монополій аеропортів, забезпечення відповідності аеропортів вимогам всіх видів безпеки) [3].

Уповноважені органи з питань цивільної авіації в різних країнах світу.

Більшість великих міжнародних аеропортів за кордоном управляються або національними відомствами цивільної авіації, або заснованими державою спеціалізованими автономними органами управління, що діють на основі господарської і комерційної самостійності. Управління аеропортами на національному рівні не може створити такої ж дієвої мотивації в ефективній експлуатації аеропортів, яка, наприклад, об'єктивно властива їх власникам в особі місцевих органів влади або приватних корпорацій. У США велика частина аеропортів належить місцевим органам влади, найчастіше муніципальним. До недавнього часу лише управління столичними аеропортами знаходилося у веденні Федерального авіаційного управління (ФАА), але тепер і ці функції передані спеціально створеній для цього компанії «Метрополітэн Эйрпортс Осорити» з правами звичайної корпорації. У Нью-Йорку аеропорти входять до складу Управління портами Нью-Йорка і Нью-Джерсі («Порт Осорити оф Нью-Йорк энд Нью-Джерсі»), організації, відповідальної також за морські порти, більшість морських вокзалів, приміську залізницю, чотири мости, два тунелі і різні об'єкти нерухомості.

Останніми роками все більше число країн вважають за доцільне передавати управління аеропортами автономним органам, що заснуються з цією метою. У Західній Європі, наприклад, до теперішнього часу більшість країн (за винятком Фінляндії, Швеції, Норвегії, Ісландії, Греції, Люксембурга) здійснюють управління міжнародними аеропортами через такі органи. Аналогічним прикладом переміщення управління аеропортом з рівня відомств цивільної авіації в спеціалізований автономний орган є створення Феде-

ральної корпорації аеропортів (ФКА) Австралії. Хоча ФКА належить уряду, вона є прикладом структури державного підприємництва) [4]. Важливим завданням повноважних органів цивільної авіації стало регулювання економіки аеропортів і аеронавігаційного обслуговування.

Як наслідок, мало місце поступове виникнення глобальної галузі – управління аеропортами.

ІКАО постійно готує інструктивні матеріали з управління і експлуатації аеропортів. Положення Конвенції про міжнародну організацію цивільної авіації (Чиказька конвенція) є обов'язковими для усіх Договірних держав. Однак на сьогодні ще недостатньо використовуються їх керівництва, інструктивний матеріал та рекомендації з боку регулюючих органів і постачальників послуг.

Особливо важка ситуація складається в державах, де аеропорт і аеронавігаційне обслуговування здійснюються або агентствами, які повністю належать державі, або самими регулюючими повноважними органами. У цих випадках має місце практика, коли деякі аеропорти і постачальники аеронавігаційного обслуговування стягують збори довільно, а не на основі принципів ІКАО в області зборів і стягуваних платежів, викладених в документі ІКАО Doc 9082.

Більш ефективно економічний нагляд за діяльністю аеропортів і постачальників аеронавігаційного обслуговування з боку регулюючих органів здійснюється в державах, де аеропорти і аеронавігаційне обслуговування піддалися комерціалізації і/або приватизації. Недостатньо ефективного використання керівництва і інструктивного матеріалу ІКАО з повітряного транспорту, у тому числі з економіки аеропортів і аеронавігаційного обслуговування, з боку як регулюючих повноважних органів, так і постачальників обслуговування, має тенденцію призводити до негативних наслідків для галузі. Ними можуть бути, наприклад, необґрунтоване підвищення зборів і платежів, які стягуються, що викликають зростання вартості здійснення польотів і тарифів, зниження якості обслуговування із-за відсутності угод про рівень обслуговування, недолік прозорості відносно зборів і стягуваних платежів, напруженість у відносинах між постачальниками обслуговування і його користувачами, і/або між регулюючими повноважними органами і постачальниками / користувачами обслуговування тощо.

Аналіз інформації про основні тенденції розвитку ринку наземного обслуговування в різних країнах світу свідчить про контрасти нормативно-правового регулювання, результати впровадження інновацій в нормативно-правовій сфері.

Розглянемо міжнародний досвід організації управління і державного регулювання діяльності аеропорту.

В *Албанії* розвиток і функціонування повітряного транспорту регламентується Законом № 10/040 від 12/22/2008 «Повітряний Кодекс Республіки Албанія» і ґрунтується на трьох базових рівнях: рівень стратегії представляє Міністерство громадських робіт і транспорту. Міністр транспорту є вищою ланкою системи регулювання повітряного транспорту. Рівень регулювання представляє Управління цивільної авіації; рівень авіа індустрії включає авіакомпанії, ремонтні компанії, управління повітряним рухом, аеропорти, і допоміжні структури.

Робота на міністерському рівні включає контроль розвитку цієї сфери, визначення стратегічних цілей і забезпечення розробки політичних, правових і економічних заходів в області цивільної авіації відповідно до програм і цілей уряду.

Міністерство регулює процес вдосконалення національного законодавства в області повітряного транспорту і його приведення у відповідність з міжнародними стандартами.

Контролює виконання Повітряного кодексу Республіки Албанія і Багатосторонньої угоди про створення єдиного європейського авіаційного простору (ЕСАА), а також інших відповідних законів. Повітряний Кодекс Республіки Албанія визначає основні принципи розвитку сучасної авіації і його перспективи.

Цей закон об'єднує основні положення сучасних міжнародних інструментів в області міжнародного повітряного транспорту.

Після створення Управління цивільної авіації, ця структура контролює здійснення рекомендацій міжнародних авіаційних організацій, а також виконання зобов'язань у рамках підписаних угод.

Республіка Албанія підписала у вересні 2006 р. Багатосторонню угоду про Загальну Європейську Авіаційну Зону (ЕСАА), яку було ратифіковано Парламентом Албанії. Включення Республіки Албанія в Загальну Європейську Авіаційну Зону є запорукою виконання Албанією європейських норм (положення і директиви Європейської Комісії) в області повітряного транспорту.

У *Болгарії* функції управління цивільної авіації покладені на Генеральний директорат управління цивільної авіації відповідно до положення про цивільну авіацію і міжнародних конвенцій і угод, в яких бере участь Республіка Болгарія. Національні правові рамки, що регулюють цивільну авіацію, ґрунтовані на загальних принципах міжнародного права. Вони створені на основі міжнародного повітряного права і діють в системі принципів і норм, створюючи правовий режим для використання повітряного простору.

Правова база регулює стосунки між державами, використовуючи повітряний простір та пов'язана з джерелами міжнародного повітряного права, регулює контакти між державами відносно польотів різних повітряних суден.

Правова база визначається наступними принципами міжнародної цивільної авіації, які також поширюються і на національні правові рамки: повний і винятковий суверенітет держави в його повітряному просторі; свобода польотів повітряних суден усіх держав в міжнародному повітряному просторі; забезпечення надійності і безпеки цивільної авіації.

У *Греції* – грецьке управління цивільної авіації (ГУГА) функціонує у рамках міністерства транспорту і зв'язку. Його місією є організація, розвиток і контроль транспортної інфраструктури країни, а також подання пропозицій до міністерства транспорту і зв'язку, що стосуються формулювання загальної політики індустрії повітряних перевезень. Разом з правовими рамками, ґрунтованими на ІКАО, Греція наслідує правила єдиного європейського повітряного простору (SES), а саме ЕС 594/2004 «Рамки для створення єдиного європейського повітряного простору»; ЕС 551/2004 «Організація і використання повітряного простору»; ЕС 552/2004 «Операційна сумісність європейської мережі управління повітряним рухом». Важливою директивою є документ 2006/23 (про ліцензування громадської авіадиспетчерської служби) [5].

У *Сербії* функції уповноваженого органу з питань цивільної авіації виконує Директорат цивільної авіації Республіки Сербія, який з 1 січня 2007 р. є наступником директорату цивільної авіації держави Сербії і Чорногорії, створеної 1 січня 2004 р. Завданням Директорату цивільної авіації є вироблення і проведення політики, застосування нормативів і надання послуг для розвитку і підтримки на найбільш високому рівні безпеки і якості діяльності цивільної авіації і пов'язаних структур.

На Директорат цивільної авіації також покладений обов'язок нагляду за тим, щоб підприємства цивільної авіації виконували відповідні закони, правила і нормативи. У зв'язку з цим, Директорат здійснює контроль і нагляд.

В *Туреччині* діяльність авіаційної галузі здійснюється відповідно до закону № 2920 «Про турецьку цивільну авіацію» і у рамках адміністративно-технічних правил і ін-

струкції з повітряних перевезень. Повітряні перевезення здійснюються відповідно до національного і міжнародного законодавства. Після вступу в силу закону № 5431 «Про організацію і завдання Генерального управління цивільної авіації» Генеральне управління цивільної авіації було реструктуроване так, щоб забезпечити безпеку повітряних перевезень на оптимальному рівні в повній відповідності з міжнародними правилами і стандартами.

Згідно із законом № 5431, Генеральне управління цивільної авіації стало самостійною одиницею зі своїм бюджетом, приєднаним до Міністерства транспорту і зв'язку.

В Румунії державне регулювання цивільної авіації здійснюється Румунським управлінням цивільної авіації (РУГА). Воно займається досягненням стратегічних завдань зміцнення надійності і безпеки і підвищення ефективності авіаційних операцій.

Як спеціалізований регулюючий і контролюючий орган в цивільній авіації, РУГА виконує нагляд за виконанням приписів по безпеці польотів. Воно забезпечує і підтримує стандарти безпеки в румунській громадянській авіації, гармонізовані з міжнародними стандартами.

Воно здійснює усю необхідну цивільну авіаційну діяльність відповідно до національних і європейських правил;

Метою створення цього механізму є забезпечення сторін можливістю для співпраці і координування між собою і Європейським Союзом, ІКАО, Євроконтролем, користувачами повітряного простору, а також іншими європейськими і міжнародними інститутами включаючи фінансові і промислові. [5].

Неавіаційна діяльність аеропортів. Динаміка пов'язана з розвитком міжнародних аеропортів, створює зацікавленість приділяти більшу увагу тому, яким чином проводять свій час пасажирів в очікуванні рейсів, і як можна за рахунок цього збільшити дохід від об'єктів комерційної нерухомості.

З одного боку, розширення комерційної інфраструктури аеропорту сприяє максимізації прибутку аеропорту, з іншого боку, розвинена комерційна інфраструктура підвищує якість аеропорту і рівень задоволеності пасажирів. При цьому розміщення комерційної інфраструктури не повинне заважати ефективній логістиці і навігації пасажирів, вимогам по безпеці і тому подібне, що істотно обмежує можливості її розширення, особливо в старих аеропортах.

Неавіаційна діяльність (non-aeronautical activity) аеропортів – це діяльність з розвитку наземних послуг, що надаються пасажиром на території аеропортів: магазини, у тому числі Duty Free, точки харчування, паркінг, упаковка багажу, кейтеринг, послуги бізнес-залів та ін. Склад неавіаційних видів діяльності в різних аеропортах може відрізнятися залежно від структури управління ними.

Наземне обслуговування в аеропортах – один з небагатьох різновидів діяльності в повітряному транспорті, в якій спільно беруть участь служби аеропорту, підрозділи авіакомпаній, незалежні підрядчики. Доля неавіаційних доходів у провідних аеропортах світу перевищує 40% загального прибутку [6].

Від того, як організовано наземне обслуговування, залежить не лише безпека польотів, регулярність відправлень повітряних суден, але і пропускна спроможність аеропортів.

Будь-яка авіакомпанія, що серйозно піклується про свою репутацію, знає про те, наскільки відповідальна наземна фаза роботи з пасажиром [6].

Неавіаційні види діяльності є важливою статтею доходів для більшості аеропортів світу. За оцінками зарубіжних фахівців, вони складають в середньому 15-20% доходів, що отримуються від основної експлуатаційної діяльності аеропортів, а в окремих випадках

досягають 30-40%. При цьому прибуток від диверсифікаційної діяльності може скласти до 60-70% загального прибутку аеропорту [8].

За даними Міжнародної ради аеропортів (ACI) в 2011 р. неавіаційні доходи європейських аеропортів досягли \$11,2 млрд., що складає 49% загальної виручки (59% – при виключенні доходів від наземного обслуговування і інших). У структурі неавіаційної виручки переважає концесія від магазинів – 43%. Далі: оренда – 27%, паркування – 19%. Харчування, реклама і оренда машин не перевищують кожна 5%. Як правило, неавіаційна діяльність аеропортів найбільш прибуткова. Наприклад, рентабельність по EBITDA від наземного обслуговування в групі Fgport в 2010-2012 році не досягала 10%, в той час, як цей показник для сегменту «торгівля і нерухомість» перевищив 70%.

З розвитком лоукостерів, неавіаційна частина бізнесу стає усе більш важливою для аеропортів. Вони дають швидкий приріст пасажиропотоку, проте, надалі цей потік стабілізується, і отримання неавіаційних доходів стає важливою складовою зростання доходів аеропорту. Крім того, лоукостери, залучаючи велику кількість пасажирів, вимагають пільгових умов на авіаційне обслуговування, що також тягне збільшення долі неавіаційних доходів в структурі виручки аеропортів.

Авіакомпанія і аеропорт повинні працювати разом на благо споживача і економіки. Так, за інформацією російських фахівців, підвищення на 10% індексу розвиненості мережі повітряних сполучень дозволить отримувати щорічне збільшення ВВП на 28,7 млрд. рублів [12].

Авіакомпанії і аеропорти повинні співпрацювати, пониження зборів і тарифів на обслуговування аеропорту підвищує привабливість аеропорту для авіакомпаній, сприяє зростанню пасажиропотоку і зростанню неавіаційних доходів. Доходи від комерції сприятимуть подальшому зниженню зборів з учасників руху. Саме такий цикл розвитку вітає Міжнародна асоціація повітряного транспорту (IATA).

Часто буває так, що недорозвиненість структури аеропортів не дозволяє авіакомпаніям виконувати рейси в ці аеропорти на сучасних повітряних судах і розширювати мережу авіаперевезень.

Зарубіжні аеропорти отримують до 80% свого прибутку з неавіаційних джерел доходів (магазини безмитної торгівлі, ресторани, паркування, транспортні послуги і так далі). Об'єм споживання цих послуг знаходиться в прямій залежності від економічної ефективності авіаперевізника, і як наслідок, його здібності притягнути максимально більше число клієнтів.

Багато експертів прийшли до висновку, що важливо зробити акцент на розвитку партнерських стосунків між аеропортом і перевізником, і перший крок до такого партнерства – розуміння, що рішення фінансових проблем аеропорту за рахунок перевізника не дає позитивних наслідків. Вони мають працювати як «Рівноправні партнери» [12].

Тобто, по суті диверсифікація є основним засобом, за допомогою якого аеропорти можуть майже повністю покривати свої експлуатаційні витрати. При цьому диверсифікація діяльності аеропорту ні в якому разі не повинна чинити негативної дії на забезпечення авіаційної безпеки в аеропорту.

Неавіаційна діяльність, що здійснюється у будівлях аеропорту і на його території, розрізняється великою різноманітністю, її форми і види визначаються потребами і інтересами споживачів, а також існуючою інфраструктурою, технічними і економічними можливостями цього аеропорту. У аеропортах працює велике число магазинів і підприємств обслуговування, надаються в оренду авіакомпаніям і урядовим установам службові приміщення, приміщення на продаж продуктів харчування і напоїв в аеропорту (ресто-

рани, бари, кафетерії і тому подібне). Істотні доходи отримує аеропорт від діяльності магазинів безмитної торгівлі, банків і пунктів обміну валют.

Доходи від неавіаційних видів діяльності включають, в основному, платежі різних структур за право ведення комерційної діяльності в аеропорту, платежі за передачу в концесію або здачу в оренду ділянок землі і приміщень, а також надходження від комерційної діяльності, здійснюваної аеропортом, як на його території, так і за його межами. Розширення диверсифікації діяльності аеропорту супроводжується посиленням тенденції, з одного боку, до спеціалізації, а з іншої - до все більшої різноманітності. У більшості великих аеропортів світу є магазини безмитної торгівлі, де продаються товари дуже широкої номенклатури.

Як правило, зважаючи на відсутність у персоналу аеропорту необхідних професійних навичок і досвіду, а також через нестачу фінансів, адміністрації багатьох аеропортів вважають за краще передавати неавіаційну комерційну діяльність у ведення агентських компаній, що спеціалізуються в цій області. При цьому, аеропорт зберігає за собою право на загальне керівництво цією діяльністю шляхом укладення відповідних договорів і угод.

У ряді випадків для аеропорту вигіднішим виявляється займатися окремими видами диверсифікаційної діяльності самостійно, особливо тоді, коли для цього не потрібно спеціальні знання, значні капіталовкладення або створення товарних запасів. До таких видів діяльності відноситься, наприклад, розміщення автомобілів на стоянках, надання технічних засобів і приміщень для проведення нарад і конференцій, готельний бізнес.

Визначення розміру орендних ставок і концесійних зборів здійснюється з урахуванням потенційного попиту на послуги, що робляться у рамках диверсифікації їх виду, місцерозташування об'єктів на території аеропорту або усередині його споруд, міри технічної оснащеності і комфорту приміщень, що виділяються, умов їх експлуатації, тривалості оренди, розмірів потрібних інвестицій і так далі.

Розмір платежів встановлюється на договірній основі з використанням конкурсних механізмів. При відборі претендентів враховується не лише запропонована ціна, але імідж фірми і її уміння зробити відповідну послугу з орієнтацією на міжнародні стандарти якості. Терміни контрактів на оренду або концесію зазвичай складають від одного до п'яти років, якщо при цьому не потрібно великі капітальні витрати з боку претендентів.

При оренді споруд аеропортів, де орендар бере на себе будівельні роботи або потрібні великі інвестиції, термін може бути значно збільшений. Найбільш поширений термін, що гарантує повернення вкладених коштів, складає 10-20 років.

У зарубіжних аеропортах неавіаційна діяльність в основному здійснюється шляхом передачі в концесію приміщень і споруджень аеропорту під різний вид діяльності.

Зростання доходів аеропорту безпосередньо залежить від об'ємів діяльності авіаперевізників.

Експеримент європейських аеропортів показує, що залучення більшого числа хендлінгових компаній є одним з ключових чинників успішного розвитку повітряних перевезень, особливо у регіонах.

У Європі число провайдерів наземного обслуговування в аеропорту залежить від його пасажиропотоку. Невеликі аеропорти можуть володіти однією хендлінговою компанією. Проте якщо пасажиропотік збільшується до 2 млн. чоловік в рік і більше, то аеропорт зобов'язаний залучити ще хоч би одного додаткового провайдера.

У Міжнародному аеропорту Вільнюса пішли ще далі. Хоча в кризові часи їх пасажиропотік ледве досягав двох мільйонів чоловік, вони повністю зняли обмеження по числу хендлінгових і паливнозаправних компаній і запросили усіх тих, хто бажає працювати в

аеропорту. В результаті зараз в аеропорту Вільнюса є присутніми 6 різних провайдерів наземного обслуговування і 3 паливнозаправні компанії [13].

Такий експеримент допоміг Міжнародному Вільнюському аеропорту залучити такі авіакомпанії, як Аерофлот, Трансаэро, ЮТэйр, Ryanair, Wizz Air, SAS, Lufthansa, Norwegian Air Shuttle, Brussels Airlines, Turkish Airlines, Ак Барс Аеро, Rusline і інших перевізників. В результаті, в інтервалі з 2009 по 2013 рр. пасажиропотік збільшився на 40% [13].

Залучення більшого числа постачальників послуг найактуальніше для середніх і регіональних аеропортів. У великих аеропортах зосереджені основні пасажиропотоки, і в даному випадку аеропорти (і провайдери наземного обслуговування) мають перевагу при веденні переговорів з перевізниками. Проте невеликі аеропорти, практично позбавлені можливостей притягувати нові авіакомпанії і навіть утримувати існуючих операторів.

Аеропорт безпосередньо зацікавлений в зниженні цін (при збереженні якості) на хендлінгові послуги. Зараз, наприклад, у багатьох російських аеропортах вартість наземного обслуговування знаходиться на рівні \$5-7 за пасажиром. Проте практика показує, що за рахунок залучення одного-двох додаткових провайдерів послуг можна різко понизити ціни до \$2-3 за пасажиром. З метою залучення нових авіакомпаній, окремі аеропорти навіть тимчасово беруть на себе витрати перевізників на наземний сервіс. Якщо при цьому також лібералізувати паливнозаправні послуги, то авіакомпанії зможуть помітно понизити свої витрати при запуску нових напрямів.

На сьогодні в українських аеропортах застосовуються надто високі ставки аеропортових зборів, які становлять, наприклад, 20-30% собівартості рейсу малобюджетних перевізників. Так, якщо компанія «Візз Ейр Україна» сплачує аеропорту «Жуляни» за кожного перевезеного пасажиром по 12-13,5 дол. США, то, наприклад, в аеропорту «Катовіце» (Польща), – трохи більше 1 дол. США [14].

Аналіз міжнародного досвіду регулювання ринку послуг з наземного обслуговування в аеропортах у різних країнах світу є орієнтиром для створення дієвого механізму його регулювання в Україні, а також дозволить уникнути багатьох помилок і прорахунків при моделюванні і прогнозуванні розвитку процесів по вдосконаленню регулювання авіаційних процесів в Україні та може бути корисним для функціонування аеропортів в Україні.

Висновки та пропозиції щодо подальших досліджень.

1. В економічно розвинених країнах зберігаються за відповідними органами влади законодавчо врегульовані функції адміністративно-контрольного і наглядового характеру за діяльністю аеропортів (підтримка рівних конкурентних умов для усіх аеропортів, регулювання діяльності суб'єктів природних монополій аеропортів, забезпечення відповідності аеропортів вимогам усіх видів безпеки).

2. Основні напрями державного контролю і регулювання повітряного транспорту зводяться до розробки довгострокових і короткострокових програм розвитку повітряного транспорту, фінансування технічного розвитку і наукових досліджень, затвердження і контролю за рівнем тарифів на повітряні перевезення та ін. Для здійснення цих функцій в усіх промислово-розвинених країнах створена і діє система державних органів і установ.

3. Переважна більшість аеропортів займає монопольне (домінуюче) становище на різних ринках.

Прояви зловживання монопольним (домінуючим) становищем і неефективність відповідних механізмів державного регулювання ведуть до зростання витрат на наземне обслуговування в аеропортах і низької якості обслуговування, що завдає збитків споживачам авіапослуг, підриває прибуткову базу діяльності основної виробничої ланки галузі – авіаперевізників.

Це може призводити, наприклад, до необґрунтованого підвищення зборів і платежів, що викликає зростання вартості здійснення польотів і тарифів, зниження якості обслуговування із-за відсутності угод про рівень обслуговування, недолік прозорості відносно зборів і стягуваних платежів, напруженість у відносинах між постачальниками обслуговування і його користувачами. На окремих маршрутах можуть виявлятися зловживання, у тому числі з боку аеропортів, виражені в створенні перешкод при виділенні слотів (часу в розкладі).

Тому діяльність аеропортів, безпосередньо пов'язана з повітряним рухом, підлягає вдосконаленню детальної регламентації держави (тарифи, інвестиції, прибутковість).

4. Більшість великих міжнародних аеропортів за кордоном управляються або національними відомствами цивільної авіації, або заснованими державою спеціалізованими автономними органами управління, що діють на основі господарської і комерційної самостійності. Управління аеропортами на національному рівні не може створити такої ж дієвої мотивації в ефективній експлуатації аеропортів, яка, наприклад, об'єктивно властива їх власникам в особі місцевих органів влади або приватних корпорацій.

Останніми роками все більша кількість країн знаходять доцільним передавати управління аеропортами автономним органам, що заснуються з цією метою. У Західній Європі, наприклад, до теперішнього часу більшість країн здійснюють управління міжнародними аеропортами через такі органи. Важливим завданням повноважних органів цивільної авіації стало регулювання економіки аеропортів і аеронавігаційного обслуговування.

Як наслідок, мало місце поступове виникнення глобальної галузі – управління аеропортами.

5. Світова практика свідчить про те, що у різних країнах проблема регулювання та управління аеропортами вирішується по-різному і у будь-якої економічно розвиненої держави є своя стратегія відносно розвитку ринку наземного обслуговування, яка відбивається в законодавчому і нормативно-правовому регулюванні, але є і деякі загальні тенденції.

В деяких країнах в частині наземного обслуговування в аеропортах, нормативно-правове регулювання припускає надання недискримінаційного доступу до послуг паливно-заправного комплексу аеропортів. У частині інших видів наземного обслуговування обмеження доступу не регулюється, розвиток конкуренції нормативно не стимулюється. Відбувається тільки вирішення питань конкуренції за фактом порушення антимонопольного законодавства.

Окремі країни з розвинутою економікою пішли по іншому шляху. У таких країнах законодавство і нормативно-правова база стимулюють розвиток конкуренції в наземному обслуговуванні аеропортів.

6. Наземне обслуговування в аеропортах – це суть основної діяльності бізнесу аеропорту, те, з чим передусім стикаються основні клієнти аеропортів – авіакомпанії і пасажери. Від того, як організовано наземне обслуговування залежить не лише сприйняття і задоволеність обслуговуванням, але і бізнес-показники, економічні і фінансові результати.

У окремих країнах наземне обслуговування робиться самим аеропортом. В економічно розвинених країнах в абсолютній більшості усі послуги з наземного обслуговування надаються незалежними спеціалізованими операторами. При цьому, успіх лібералізації повітряного транспорту підкріплюється заходами із забезпечення недискримінаційного доступу до аеропортового обслуговування. Наприклад, робота декількох паливнозаправних компаній в одному аеропорту є світовою практикою.

7. Отримуваний аеропортом прибуток складається з доходів від авіаційної діяльності, а також з концесійних зборів, платежів за оренду і інших неавіаційних доходів. Часто аеропорти (в основному великі) більше половини доходів отримують від комерційних операцій, не пов'язаних з повітряним рухом. Аргументами проти підвищення зборів аеропортів нерідко служать посилення на досить високі доходи від неавіаційної діяльності. Доходи аеропортів безпосередньо від авіаційної діяльності складаються в основному зі зборів аеропортів (по класифікації Міжнародної організації цивільної авіації) за посадку, обслуговування пасажирів, обробку вантажів, користування місцями стоянки і ангарами тощо.

8. З точки зору Міжнародної організації цивільної авіації основним принципом для стягування зборів аеропортів є оплата користувачем своєї долі витрат господарства аеропорту.

9. Роль держави в області регулювання рівня тарифів і зборів неоднакова в різних країнах (як правило, це більш/менш жорсткі заходи), але практично скрізь воно в особі уряду, парламенту, спеціально створених регулюючих органів тримає ці процеси під своїм контролем. Метою регулювання є, з одного боку, недопущення зловживань монопольним становищем, а з іншої – бажання добитися прийнятного відсотка на вкладений капітал. Для регулювання тарифів найбільш поширена модель «витрати плюс прибуток».

10. Державне регулювання тарифів на послуги суб'єктів природних монополій в авіації – це реалізація цінової політики держави в них встановленими методами.

Світовий досвід свідчить, що основна мета регулювання (цінової політики) суб'єктів природних монополій в авіаційній галузі – встановлення обґрунтованих тарифів, що забезпечують баланс інтересів споживачів і виробників транспортної продукції при збереженні необхідної якості і ефективності її виробництва. Обґрунтованими слід вважати максимально низькі тарифи, які забезпечують норму прибутку на вкладений капітал, що відповідає аналогічним об'єктам, що функціонують в конкурентних умовах.

При цьому в різних країнах світу намагаються дотримуватися наступних принципів регулювання:

- справедливість по відношенню до споживача шляхом утримання цін на максимально низькому рівні;
- справедливість по відношенню до інвесторів (виробників) шляхом забезпечення «розумної норми прибутку» - не нижче, ніж у працюючих в конкурентних умовах;
- ефективність використання ресурсів, збереження якості продукції, створення стимулів до протизатратності її виробництва.

11. Положення Конвенції про міжнародну організацію цивільної авіації (Чиказька конвенція) є обов'язковими для усіх Договірних держав і, хоча вони не забороняють Договірним державам делегування приватним суб'єктам деяких функцій, за які вони відповідають, відповідальність за забезпечення того, щоб усі положення Конвенції і Додатків повністю дотримувалися, залишається за державами.

Стаття 28 Конвенції покладає на кожен Договірну державу відповідальність за надання на його території обслуговування аеропорту і аеронавігаційного обслуговування у відповідності із стандартами і практикою рекомендованими або встановлюваними відповідно до Конвенції.

Таким чином, право володіння і управління аеропортами і аеронавігаційними службами може бути передано приватному сектору, але загальна відповідальність за надання обслуговування у відповідності до Конвенції і Стандартами і Рекомендованою практикою (SARPS) залишається за державою.

12. Порівняльний аналіз зарубіжного і вітчизняного досвіду показав істотні відмінності в принципах організації діяльності аеропорту. На заході досить чітко розділені три суб'єкти: оператор аеропорту (як правило, аеропорт належить державним структурам), компанії, що надають послуги з наземного обслуговування і авіакомпанії. При цьому, компанії, що надають послуги з наземного обслуговування можуть бути як незалежними, так і належати операторові аеропорту, або авіакомпанії. У разі приналежності агента з наземного обслуговування операторові аеропорту, встановлені суворі правила розділення бізнесу з управління аеропортом і діяльністю з наземного обслуговування.

13. Вивчення зарубіжного досвіду державного регулювання діяльності аеропортів показало, що держава має активно брати участь в управлінні аеропортами через володіння акціями, регулювання тарифної політики, інвестицій в модернізацію і реконструкцію.

Список використаної літератури

1. Борисова Л. Практика государственного регулирования аэропортовой деятельности за рубежом. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.transport.ru/2_period/Vti/06_97/8.htm.
2. Акімова Т. А. Аналіз зарубіжного досвіду інвестування в розвиток аеропортів. / Т. А. Акімова [Електронний ресурс]. – Режим доступу http://esteticamente.ru/e-journals/PSPE/2011_2/Akimova_211.htm.
3. Об утверждении концепции управления Федеральным имуществом аэропортов (аэродромов) гражданской авиации и плана первоочередных мероприятий по реализации концепции управления федеральным имуществом аэропортов (аэродромов) гражданской авиации. – Приказ Министерства транспорта РФ от 10 января 2007 г. № 5. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.businessrealty.ru/pravo/DocumShow_DocumID_121541.html.
4. Карелина М. С. Організаційно-економічні механізми державного регулювання діяльності аеропорту в Російській Федерації. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.dissercat.com/content/organizatsionno-ekonomicheskie-mekhanizmy-gosudarstvennogo-regulirovaniya-aeroportovoi-deyat>.
5. Доклад: «Правовые рамки государственного регулирования гражданской авиации». Докладчик: г-н Кемалеттин Гёкташ, член Комитета, Турция [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.pabsec.org.
6. Генерирование неавиационных доходов аэропортов – в программе конференции «Инфраструктура воздушного транспорта» пн, 14. 10. 2013 – 20:08 АТО Events [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.ato.ru/content/generirovanie-neaviacionnyh-dohodov-aeroportov-v-programme-konferencii-infrastruktura>.
7. Наземное обслуживание. //Авиатранспортное обозрение. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.ato.ru/index.php?var_fold=http://www.ato.ru/all_m/14/index.php&var_frame=http://www.ato.ru/all_m/14/02_04.htm.
8. Грязнова В. А. Концепция распределения коммерческой инфраструктуры в аэропортах мира. Экономические науки / 10. Экономика предприятия Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации, Россия. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://conference.be5.biz/r2013/5010.htm>.
9. World Airports Awards 2012.
10. Афанасьев В. Г. Коммерческая эксплуатация международных воздушных линий. – М.: Транспорт, 2002.

11. Мак-Дональд, М. Сфера услуг: полное пошаговое руководство по маркетинговому планированию. / М. Мак-Дональд, Э. Пэйн; пер с англ. под рук. С. М. Киреевой. – М.: ЭКСМО, 2008.
12. Как аэропортам получать доход с пассажиров, а не с авиакомпаний? 09/11/2013. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://research.rbc.ru/notes/09/11/2013/15145.shtml>.
13. Демонопользация рынка наземного обслуживания – очевидная выгода для аэропортов и авиакомпаний. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://russianpilot.com/32132-demonopolizaciya-rynka-nazemnogo-obsluzhivaniya-ochevidnaya-vygoda-dlya-aeroportov-i-aviakompaniy.html>.
14. Руководство по регулированию международного воздушного транспорта. – Doc 9626 ИКАО, 1-е вид. – 1996. – С. 54-55.
15. Международный авиационный портал. AVIATION Today [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.aviationtoday.ru.
16. Total air traffic of passengers, by scope, type of flight and period [Электронный ресурс]. – / National Statistics Institute. Режим доступа: <http://www.ine.es/jaxi/tabla.do>.
17. Passengers transported by Spanish companies, by indicator, type of flight, destination and period. [Электронный ресурс]. – / National Statistics Institute. Режим доступа: <http://www.ine.es/jaxi/tabla.do>.
18. Total air traffic of goods, by scope, type of flight and period. [Электронный ресурс] – National Statistics Institute. Режим доступа: <http://www.ine.es/jaxi/tabla.do>.

REGULATION OF AIRPORTS ACTIVITY: WORLD EXPERIENCE

Kuzmenko L. G.

Candidate of economic sciences, associate professor, deserved economist of Ukraine, senior research worker of Center of complex researches, is on questions regarding the antimonopoly policy of the Antimonopoly committee of Ukraine.

Abstract. *In the article we can see the problematic and undetermined issues on regulating the activities of natural monopoly entities in airports. This article describes the principles of state regulation of natural monopolies. The article proved the necessity of the regulation system improvement concerning the activity of natural monopolies subjects in airports.*

The work conclusion is the following: the world practice testifies that in different countries the problem of airports' adjustment and management is variously settled, and any economically developed country has its own strategy regarding the development of ground handling, which is reflected in legislative and normatively legal adjusting, but there are also some general tendencies.

It is accented, that in some countries in the part of airports' ground handling, normatively legal adjusting is assumed by the grant of undiscriminatory access to fuel-filling services of airports' complex. In part of other ground handling types the access restriction is not regulated, the development of competition is normatively not stimulated. There is only resolving the issues with competition in fact of antimonopoly law violation. Separate countries with the developed economy went on other way. In such countries legislation and normatively legal base stimulate the development of competition concerned the airports' ground handling.

Key words: *Economic Regulation, Natural Monopolie, Undetermined Questions, Tariffs, Limitation.*

Referances

1. Borisova of L. Praktika gosudarstvennogo regulirovaniya aeroportovoy deyatel'nosti after rubezhom. [Electronic resource]. – It is access Mode: http://www.transport.ru/2_period/Bti/06_97/8.htm.
2. Akimova T. A. Analiz foreign experience of investing in development of air-ports. / T. A. Akimova [Electronic resource]. – It is access Mode to authorities.: http://esteticamente.ru/e-journals/PSPE/2011_2/Akimova_211.htm.
3. At utverzhdenii koncepcii upravleniya of Federal'nym of imuschestvom aeroportov (aerodromov) grazhdanskoy aviatsii I plana pervoocherednykh meropriyatiy for realizacii koncepcii upravleniya federal'nym imuschestvom aeroportov (aerodromov) grazhdanskoy aviatsii is Order of Ministerstva of transporta RF here 10 yanvary 2007 grammes. № 5. [Electronic resource]. – It is access Mode to authorities: http://www.businessrealty.ru/pravo/DocumShow_DocumID_121541.html.
4. Karelina M. S. Organizaciyno-ekonomichni mechanisms of government control of activity of air-port in Russian Federation. [Electronic resource]. – it is access Mode to authorities: <http://www.dissercat.com/content/organizatsionno-ekonomicheskije-mekhanizmy-gosudarstvennogo-regulirovaniya-aeroportovoi-deyat>.
5. Appendix: «Pravovye of scope of gosudarstvennogo regulirovaniya grazhdanskoy aviatsii» of Dokladchik: gramme-n of Kemalettin Gektash, member Komiteta, Turciya [Electronic resource]. – it is access Mode to authorities: www.pabsec.org.
6. Generirovanie of neaviacionnykh dokhodov aeroportov – in programme konferencii of «Infrastruktura of vozdušnogo transporta» of pn, 14. 10. 2013 – 20:08 / ATO Events [Electronic resource]. – It is access Mode to authorities: <http://www.ato.ru/content/generirovanie-neaviacionnyh-dohodov-aeroportov-v-programme-konferencii-infrastruktura>.
7. Nazemnoe of obsluzhivanie //Aviatransportnoe obozrenie. [Electronic resource]. – It is access Mode to authorities: http://www.ato.ru/index.php?var_fold=http://www.ato.ru/all_m/14/index.php&var_frame=http://www.ato.ru/all_m/14/02_04.htm.
8. Gryaznova V. A. Koncepciya raspredeleniya kommercheskoy infrastruktury in aeroportakh mira Ekonomicheskije nauki / 10. Ekonomika predpriyatiya of Sankt-Peterburgskiy of gosudarstvennyy universitet grazhdanskoy aviatsii, Rossiya. [Electronic resource]. – It is access Mode to authorities: <http://conference.be5.biz/r2013/5010.htm>.
9. World Airports Awards 2012.
10. Afanas'ev V. G. Kommerčeskaâ èkspluataciâ meždunarodnyh vozdušnyh linij. – M. : Transport, 2002.
11. Poppy-Donald, M. Sfera uslug: polnoe poshagovoe rukovodstvo on marketing planirovaniyu. / M. is Poppy-Donald Ý. Peyn; Persian of angl. pod hands. S. M. of Kireevoy. — M. : EKSMO, 2008.
12. Kak of aeroportam poluchat' profit of s passazhirov, but not s aviakompaniy? 09. 11. 2013. [Electronic resource]. – it is access Mode to authorities: <http://research.rbc.ru/notes/09/11/2013/15145.shtml>.
13. Demonopolizaciya of rynka surface obsluzhivaniya – ochevidnaya vygoda for aeroportov I aviakompaniy. [Electronic resource]. – It is access Mode to authorities: <http://russianpilot.com/32132-demonopolizaciya-rynka-nazemnogo-obsluzhivaniya-ochevidnaya-vygoda-dlya-aeroportov-I-aviakompaniy.html>.
14. Rukovodstvo for regulirovaniyu mezhdunarodnogo vozdušnogo transporta. – Doc 9626 ICAO, 1th kind. – 1996. – S. 54-55.
15. Mezhdunarodnyy aviacionnyy portal of AVIATION Today [Electronic resource]. – It is access Mode to authorities: www.aviationtoday.ru.
16. Total air traffic of passengers, by scope, type of flight and period [Electronic resource]. – It is access Mode to authorities: <http://www.ine.es/jaxi/tabla.do>.
17. Passengers transported by Spanish companies, by indicator, type of flight, destination and period [Electronic resource]. – It is access Mode to authorities: Режим доступа: <http://www.ine.es/jaxi/tabla.do>.
18. Total air traffic of goods, by scope, type of flight and period. [Electronic resource]. – It is access Mode to authorities: <http://www.ine.es/jaxi/tabla.do>.

РЕГУЛИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АЭРОПОРТОВ: МИРОВОЙ ОПЫТ

Кузьменко Л. Г.

Кандидат экономических наук, доцент, заслуженный экономист Украины, старший научный сотрудник Центра комплексных исследований по вопросам антимонопольной политики Антимонопольного комитета Украины.

Аннотация. В статье раскрываются проблемные и неурегулированные вопросы относительно регулирования деятельности субъектов естественных монополий в аэропортах. В статье доказана необходимость совершенствования системы регулирования

деятельности субъектов естественных монополий в аэропортах.

В работе сделан вывод, что мировая практика свидетельствует о том, что в разных странах проблема регулирования и управления аэропортами разрешается по-разному и у любого экономически развитого государства есть своя стратегия относительно развития рынка наземного обслуживания, которая отражается в законодательном и нормативно-правовом регулировании, но есть и некоторые общие тенденции. Акцентируется, что в некоторых странах в части наземного обслуживания в аэропортах, нормативно-правовое регулирование допускает предоставление недискриминационного доступа к услугам топливно-заправочного комплекса аэропортов. В части других видов наземного обслуживания ограничение доступа не регулируется, развитие конкуренции нормативно не стимулируется. Происходит только решение вопросов конкуренции по факту нарушения антимонопольного законодательства. Отдельные страны с развитой экономикой пошли по другому пути. В таких странах законодательство и нормативно-правовая база стимулируют развитие конкуренции в наземном обслуживании аэропортов.

Ключевые слова: *экономическое регулирование, естественные монополии, неурегулированные вопросы, тарифы, ограничения.*