



Рис. 3. Зміна індексу ПФТС у 2010-2012 рр.

Джерело: [3]

Фактично, протягом 2011-2012 р. інвестори ігнорували абсолютно всі передумови зовнішніх майданчиків до зростання, реагуючи на ці рухи стабільним спрямуванням вниз. Це засвідчує, що у кризовий і післякризовий період фондовий ринок України втратив велику кількість дрібних і середніх спекулянтів, залишились лише гравці з великим досвідом і обережним ставленням до ризиків.

Список використаних джерел:

1. Загальний огляд фондового ринку України за січень-листопад 2012 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.bank.gov.ua/doccatalog/document;jsessionid=32787068F7E593FE324AE19344FDDAF9C?id=125758>
2. Інформаційна довідка щодо розвитку фондового ринку України протягом січня-листопада 2012 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.nssmc.gov.ua/user_files/content/62/1356604677.pdf
3. Статистичний бюлетень Національного банку України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.bank.gov.ua/>

Михальченко І.Г.

асистент,

Національний авіаційний університет

ІНСТИТУЦІОНАЛЬНІ АСПЕКТИ ЛІБЕРАЛІЗАЦІЇ РИНКУ АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ ЄС

Дерегулювання авіаційного ринку ЄС стало результатом подібних процесів у світі, а особливо в США. В даний час він є одним з найбільш розвинених у світі і створює значний інтерес в умовах сучасних взаємовідносин між Україною та Європейським союзом.

Радикальні зміни в Європі розпочалися в 1993 р., коли внутрішні перевізники союзу отримали необмежений доступ до всіх маршрутів в межах ЄС. Це сталося завдяки створенню єдиного ринку повітряного транспорту і його лібералізації, що 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 [1].

Основними причинами, які вплинули на появу процесу дерегулювання в ЄС були наступні:

1. Доступ до ринку був суттєво обмеженим;
2. Місткість кожної авіалінії між європейськими країнами була обмежена і встановлювалась на однаковому рівні між двома країнами;
3. З 988 існуючих маршрутів лише по 88 здійснювались перевезення за п'ятою свободою повітря;
4. Тарифи встановлювались на основі двосторонніх домовленостей між країнами, а отже цінова конкуренція була відсутньою;
5. Національні перевізники належали та жорстко контролювались державами, де були зареєстровані;
6. Європейські авіакомпанії отримували державну допомогу, наприклад, «Air France» 3,8 млрд. доларів в 1994 р., що еквівалентно річному доходу авіакомпанії «Singapore Airlines».

До 1987 року авіаційні ринки країн Європи характеризувалися протекціонізмом і роздробленістю. Щоб створити єдиний ринок повітряного простору, ЄС здійснив лібералізацію галузі в три етапи [2].

Перший етап (1987-1989 рр.) включав прийняття в 1987 р. пакету заходів, направлених на пом'якшення діючих правил і двосторонніх міждержавних угод. Ці заходи зменшували можливості урядів перешкоджати введенню вільних тарифів на перевезення всередині ЄС і наділяли певною гнучкістю авіакомпанії, у тому числі в питаннях завантаження місць за код-шерінговими угодами. Основними досягненнями першого етапу були:

1. Розподіл місткості на маршрутах, що обслуговувались перевізниками двох держав, вже не відбувався на основі рівності;
2. Відбулось полегшення доступу до ринку нових авіаперевізників;
3. Почали встановлюватись домовленості між перевізниками співтовариства щодо місткості, координації тарифів, систем бронювання, розподілу слотів.

Другий етап (1990-1992 рр.) ознаменувався прийняттям в 1990 р. пакету заходів, направлених на надання ще більших свобод під час встановлення тарифів, спільного використання провізної місткості, доступу до ринків. В цей період було знято обмеження щодо кількості перевезення пасажирів, що стало результатом відміни митного контролю між 12-ма державами ЄС.

Наступним етапом лібералізації авіаційного ринку ЄС стало прийняття третього пакету заходів, які застосовуються з січня 1993 р. Цими заходами проголошувалася свобода надання послуг в межах ЄС і (з квітня 1997 р.) свобода каботажних перевезень (право авіакомпанії однієї країни ЄС літати по маршрутах, розташованих в іншій країні ЄС). Розпочалась політика «Відкритого неба ЄС», яка розглядала ринок ЄС як внутрішній ринок авіаперевезень.

Третій пакет заходів щодо лібералізації європейського ринку передбачав: стандартизацію вимог по видачі ліцензії експлуатанта авіакомпаніям ЄС; відкритий доступ всіх авіакомпаній ЄС, що мають ліцензію експлуатанта, до всіх маршрутів в межах ЄС і надання повної свободи встановлення пасажирських тарифів без затвердження в національних авіаційних інстанціях (Регламент 2409/92). Крім того авіакомпанія може бути власністю та контролюватися будь-якою державою-членом союзу. Обмеження з боку урядів залишились можливими лише в питаннях, які стосуються навколишнього середовища.

За даними Європейської Комісії за період з 1992 по 2006 рр. кількість регулярних перевізників значно зросла. Завдяки буму низькобюджетних перевезень у світі з 1980-х років, в ЄС з'явилися нові типи перевізників:

- Низькобюджетні перевізники;
- Низькобюджетні перевізники, які з'явилися як дочірні підприємства авіакомпаній, які надають повний спектр сервісу («Germanwings», «BMI baby»);
- Традиційні перевізники, які перетворилися на низькобюджетні («Aer Lingus»);
- Перевізники бізнес-класу, такі як «Eos», «Silverjet», «MaxJet»;
- Регіональні перевізники, наприклад «Lagun Air» в Іспанії;
- Регіональні перевізники, які перетворилися на низькобюджетні («FlyBe»);
- Чартерні перевізники («Air Finland»).

За 15 років з часу прийняття третього пакету заходів відбулася еволюція авіаційного ринку і виникла необхідність модернізації його правової системи. У липні 2006 року Єврокомісія запропонувала усучаснити і спростити нормативне поле єдиного ринку повітряного транспорту шляхом об'єднання трьох директив третього пакету, що діяли, в єдиний документ як перший крок до консолідації законодавчої бази. Одночасно почалася підготовча робота по розробці повноцінного Європейського кодексу цивільної авіації, заснованого на принципах безпеки, прав пасажирів, екологічності, соціальних питань (покращення умов праці), успішності єдиного ринку, зовнішньої авіаційної політики ЄС, глобальних авіаційних угод, альянсів і злиттів авіакомпаній, недискримінаційного доступу авіакомпаній до обслуговування аеропорту [3].

На цьому етапі було створено Регламент № 1008/2008 про загальні правила здійснення авіаперевезень в співтоваристві, який консолідував в собі положення трьох регламентів: № 2407/92 про ліцензування авіаперевізників; № 2408/92 про доступ авіаперевізників співтовариства на внутрішні повітряні лінії співтовариства; № 2409/92 про тарифи і ставки [4].

Досягненням Регламенту № 1008/2008, безумовно, є встановлення якісно нового рівня свободи ціноутворення. Це нововведення з'явилося в результаті прогресу в розвитку авіаційного ринку ЄС, що більш не потребує того рівня протекціонізму держав-членів, який його характеризував впродовж десятиліть.

Список використаних джерел:

1. Рожко М. Мировые авиационные альянсы: вчера и сегодня глобального партнерства [Електронний ресурс] / М. Рожко, О. Кибальников // Деловой авиационный портал «АТО.ru». – 2011. – Режим доступу: <http://www.ato.ru/content/mirovye-aviacionnye-alyansy-vchera-i-segodnya-globalnogo-partnerstva>.
2. O'Connell F. Benefits and obstacles to be expected from a liberalisation process of the aviation market [Електронний ресурс] / F. O'Connell // Cranfield University. – Режим доступу: <http://www.euromedtransport.eu/Fr/image.php?id=1334>.
3. Решение о состоянии конкуренции на рынках авиаперевозок государственных участников СНГ [Електронний ресурс]. – Кишинев, 2008. – Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/997_k29.
4. Врбашки Л. Совершенствование правового регулирования воздушных сообщений в Европейском союзе. Врбашки // Транспорт Российской Федерации. – 2011. – № 4 (35). – С. 22-27.