**LIBERALIZATION OF THE GROUND HANDLING MARKET IN CONDITIONS OF GLOBAL COMPETITION**

**O.Lozhachevska**

*Head of the Department of International Economics, Dr. Sci. (Econ.), Prof.,*

*National Aviation University*

**K.Sydorenko**

*Asst. of the Department of International Economics,*

*National Aviation University*

**ЛІБЕРАЛІЗАЦІЯ РИНКУ ПОСЛУГ З НАЗЕМНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ В УМОВАХ ГЛОБАЛЬНОЇ КОНКУРЕНЦІЇ**

**Ложачевська О.М.**

*завідувач кафедри міжнародної економіки, д.е.н., професор,*

*Національний авіаційний університет*

**Сидоренко К.В.**

*асистент кафедри міжнародної економіки,*

*Національний авіаційний університет*

**АНОТАЦІЯ**

У статті розглянуто особливості лібералізації ринку наземного обслуговування в аеропортах, зокрема проаналізовано світові тенденції в умовах поширення глобалізаційних процесів.

**ABSTRACT**

The article discusses the features of the market liberalization of ground handling services at the airports, including analysis of global trends in the terms of globalization processes.

**Ключові слова:** лібералізація, конкуренція, наземне обслуговування в аеропортах, виробнича інфраструктура.

**Keywords:** liberalization, competition, ground handling at airports, production infrastructure.

**Постановка проблеми.** Визначальним трендом розвитку світового авіатранспортного ринку являється його глобалізація, складовими якої виступають процеси лібералізації, дерегулювання, інтеграції та консолідації, що, у свою чергу, призводить до змін у структурі учасників галузі повітряного транспорту. Важливою складовою авіатранспортного ринку і важливим елементом ефективного використання виробничої інфраструктури повітряного транспорту є ринок послуг з наземного обслуговування в аеропортах. Однак на сучасному етапі розвитку вітчизняний ринок послуг з наземного обслуговування відзначається нездатністю повністю відповідати вимогам світового авіатранспортного ринку, відставанням від загальносвітових тенденцій, що обумовлює актуальність обраного дослідження.

**Аналіз останніх наукових досліджень і публікацій.** Питанням розвитку ринку послуг з наземного обслуговування в аеропортах, підвищенням ефективності діяльності його суб’єктів займалися Н.Ф.Акімова, Л.П.Волкова, В.В.Запорожець, В.Н.Лівшиц, О.Й.Косарев, Ю.Ф.Кулаєв, О.О.Смірнова, А.А.Фріндлянд, М.П.Шматко, S.G.Abdelaziz, А.Н.Abdelfatah, A.Elabbassy, A.M.Graham, Yik Lun Tan та інші вчені. Водночас, незважаючи на наявність глибоких і ґрунтовних наукових праць вітчизняних і зарубіжних науковців, проблема реформування та розвитку ринку послуг з наземного обслуговування в аеропортах в умовах глобалізації світової економіки теоретично і практично недостатньо розкрита.

**Формулювання завдань та цілей статті.** Метою статті є дослідження процесів лібералізації ринків послуг з наземного обслуговування в аеропортах в умовах глобалізації світової економіки.

**Викладення основного матеріалу дослідження.** Глобалізація світового ринку авіаперевезень стала причиною трансформаційних процесів на ринку послуг з наземного обслуговування в аеропортах: у світі інтенсивно реалізуються процеси його лібералізації, формуються інтегровані мережеві компанії-оператори, розвивається аутсорсинг даного виду робіт, формується конкурентний сектор профільних типів ринків.

На сучасному етапі розвитку світового авіатранспортного ринку сформувалися три основні види наземного обслуговування в аеропортах: а) самообслуговування, яким займаються самі авіакомпанії (власними силами або за рахунок часткового аутсорсингу); б) централізоване обслуговування, коли адміністрація аеропорту бере на себе всю організацію хендлінгу; в) незалежне наземне обслуговування, тобто всі послуги виконує третя сторона.

# В останні десятиріччя країни, які лібералізували ринки послуг з наземного обслуговування в аеропортах, надавали перевагу останньому виду. Економічно розвинені країни перейшли зі стадії формування «національних лідерів» до розвитку стратегічних міжнародних інтегрованих структур, мережевих операторів з наземного обслуговування, як от Swissport International (функціонує в 260 аеропортах в 45 країнах світу), Servisair (дочірня компанія Swissport, обслуговує 175 аеропортів), **Menzies Aviation (присутня у 146 аеропортах 31 країни),** DNATA (надає послуги з наземного обслуговування в 75 аеропортах 38 країн).

У США значна частка ринку належить безпосередньо авіакомпаніям, однак у приватних аеропортах поширена модель незалежних спеціалізованих постачальників послуг з наземного обслуговування або створення спільних підприємств з американськими авіакомпаніями. На відміну від США, у більшості канадських аеропортів послуги з наземного обслуговування надаються незалежними агентами.

Щодо забезпечення паливно-мастильними матеріалами, як компоненти наземного обслуговування, то паливозаправні компанії в аеропортах США створюються консорціумом авіаперевізників або базової авіакомпанії, або ж консорціумом авіаперевізників наймається незалежний оператор. Американська модель більшою мірою відповідає конкурентній політиці, оскільки авіакомпанії-перевізники краще знають свої потреби і краще організовують процеси паливозаправки за часом і тарифами.

В аеропортах Європейського союзу лібералізацію ринків послуг з наземного обслуговування стимулювало прийняття Директиви 96/67/ЄС про доступ до ринку послуг з наземного обслуговування в аеропортах ЄС (1996 р.), метою якої є розвиток конкуренції в сфері послуг аеропортів. У даній директиві визначено категорії послуг з наземного обслуговування в аеропортах, основні положення забезпечення недискримінаційного доступу споживачів до даних послуг, до надання послуг з наземного обслуговування з використанням об’єктів інфраструктури аеропортів, порядок забезпечення цього доступу при наявності обмежень в аеропорті, захист інтересів учасників ринку, підвищення прозорості відносин між операторами аеропортів та авіакомпаніями, створення умов для розвитку конкуренції між операторами аеропортових послуг тощо.

Директива 96/67/ЄС сприяла структурній демонополізації авіапідприємств, розмежувавши бізнес оператора аеропорту та наземного обслуговування; конкретизувала послуги з наземного обслуговування в аеропортах (управління та нагляд на землі; обслуговування пасажирів; переміщення багажу; обробка фрахту та пошти; управління операціями на злітній смузі; послуги з чищення та обслуговування повітряних суден (ПС); забезпечення паливно-мастильними матеріалами; технічне обслуговування ПС; операції польоту та координація екіпажу; наземний транспорт; кейтерінг). Даною директивою встановлено, що аеропорт з пасажирообігом не менше 2 млн. чол. або вантажообігом 50 тис. тон повинен мати мінімум два оператори з наземного обслуговування пасажирів та вантажів на пероні, авіапаливозабезпечення, обробки вантажів та пошти. До того ж мінімум один з постачальників послуг з наземного обслуговування не може бути безпосередньо підконтрольний головному оператору аеропорту або оператору, який обслуговує понад 25% пасажирів або вантажів. Невеликі аеропорти можуть мати тільки одну хендлінгову компанію, однак якщо пасажиропотік збільшується до 1 млн. пасажирів на рік і більше, то аеропорт автоматично зобов'язаний залучити ще хоча б одного додаткового провайдера [1].

Заправку паливом в аеропортах ЄС як правило здійснюють дочірні підприємства нафтових компаній (Air BP, Shell Air, AirTotal) або спільні з авіакомпаніями підприємства. Однак скоординована участь у тендерах на постачання палива може обмежити доступ нових компаній до ринку заправки авіапаливом.

Досвід європейських аеропортів показує, що залучення більшої кількості компаній для надання послуг з наземного обслуговування є одним із ключових факторів успішного розвитку ринку повітряних перевезень. Так у міжнародному аеропорті Вільнюса знято обмеження кількості хендлінгових і паливозаправних компаній. У результаті на сьогодні в аеропорту присутні 6 провайдерів з наземного обслуговування і 3 паливозаправні компанії, вдалося залучити такі авіакомпанії, як Ryanair, Wizz Air, SAS, Lufthansa, Norwegian Air Shuttle, Brussels Airlines, Turkish Airlines, Трансаеро, Ак Барс Аеро, Аерофлот, Rusline, ЮТейр та інших перевізників. Як наслідок, у період з 2009 до 2014 гг. пасажиропотік збільшився на 40%.

Результати запровадження Директиви 96/67/ЄС:

* вартість наземного обслуговування в 75% аеропортів Європейського союзу з 2002 до 2007 рр. знизилася на 5-10%, а за 2013 рік – на 10-15%;
* прибуток операторів з наземного обслуговування в умовах конкуренції майже у 2 рази більший, ніж в умовах монополії;
* збільшилося завантаження аеропортів у нічний час, зокрема за рахунок low-cost авіакомпаній;
* збільшилася кількість авіакомпаній, які самостійно надають послуги з наземного обслуговування;
* збільшилася кількість компаній з наземного обслуговування.

До негативних наслідків слід віднести навантаження на систему безпеки аеропортів унаслідок збільшення кількості персоналу і техніки [6].

Слід додати, що у 2009 році Європейський парламент затвердив Директиву 2009/12/ЄС про аеропортові збори, яка передбачає узгодження аеропортами, пасажиропотік яких переважає 5 млн. пасажирів на рік, зборів з авіакомпаніями, що користуються їхніми послугами. При цьому самі тарифи повинні бути прозорими і недискримінаційними [2].

В умовах глобального конкурентного простору ринок послуг з наземного обслуговування в аеропортах країн Азії характеризується консолідацією зусиль авіакомпаній у скороченні своїх витрат, як от об’єднання ресурсів і досвіду Air Asia і Jetstar на підставі спільності сфер діяльності. Тенденцією у Китаї виступає консолідація бізнесу аеропортів, авіакомпаній, постачальників послуг з наземного обслуговування тощо. Наприклад, створення спільних підприємств Singapore Airport Terminal Services (SATS) і Changi International Airport Services (CIAS) (що належать DNATA). SATS є дочірньою компанією Singapore Airlines, тоді як CIAS був сформований Port of Singapore і чотирма авіакомпаніями (Air France-KLM, China Airlines, Garuda Indonesia і Lufthansa) [7].

Монопольне положення аеропортів у наданні деяких видів послуг та обмеження доступу до ринку для іноземних компаній є особливістю ринку послуг з наземного обслуговування в аеропортах Японії. У Індії політика уряду також спрямована на захист внутрішнього ринку: для того, щоб здійснювати надання послуг з наземного обслуговування в аеропортах, компанія повинна бути дочірнім чи спільним підприємством національного перевізника або оператора аеропорту; незалежні ж компанії можуть потрапити на ринок на конкурсній основі.

Лібералізація ринків послуг з наземного обслуговування в аеропортах пов’язана з певними економічними ризиками та проблемами. Показовим є досвід Казахстану. У результаті проведення ліберальної політики тарифному регулюванню в аеропортах цієї країни підлягає лише 10% послуг (зліт-посадка ПС, авіаційна безпека тощо), до нерегульованих відносяться буксування ПС, протиожеледня обробка, надання трапів й ін. Та хоча політика лібералізації враховує аеропорти як суб’єкти природних монополій, однак вартість послуг з наземного обслуговування в аеропортах Казахстану є найбільш високою серед країн Азії.

У Росії ринок послуг з наземного обслуговування в аеропортах функціонує в умовах дефіциту аеропортових потужностей, спричиненого недостатньою технічною оснащеністю значної кількості аеропортів. Недостатньо активно запроваджуються конкурентні методи паливозаправки і технічного обслуговування ПС; не в усіх аеропортах впроваджено систему автоматизованої реєстрації; альтернативні хендлінгові компанії присутні лише в деяких аеропортах.

Кроком до лібералізації ринку послуг з наземного обслуговування в аеропортах РФ стало прийняття постанови Уряду №599 від 22.07.2009 «Про порядок забезпечення доступу до послуг суб'єктів природних монополій в аеропортах». У даній постанові визначено загальні принципи та порядок забезпечення доступу споживачів до послуг суб'єктів природних монополій в аеропортах з метою запобігання створенню умов, які ставлять споживача у нерівне становище порівняно з іншим споживачем при доступі до об'єктів інфраструктури аеропортів і до послуг в аеропортах. До послуг з наземного обслуговування в аеропортах, здійснення яких підлягає державному регулюванню (відповідно до зазначеної постанови) відносяться: забезпечення зліт-посадки, стоянки ПС; надання аеровокзального комплексу; забезпечення авіаційної безпеки; обслуговування пасажирів [4].

Слід зауважити, що в російських аеропортах наземне обслуговування надається безпосередньо самими аеропортами (частковий аутсорсинг або спільний бізнес застосовується стосовно кейтерінгу, заправки авіапаливом тощо) та переважно працює по одній хендлінговій компанії. Наприклад, в міжнародному аеропорту Домодєдово наземне обслуговування здійснює одна компанія, яка належить до аеропортового комплексу, аналогічна ситуація й в аеропорту Шереметьєво. Тільки у Внуково працює в загальній кількості вісім хендлінгових компаній. Процес лібералізації ринку послуг з наземного обслуговування в аеропортах передбачає збільшення кількості хендлінгових компаній для забезпечення конкуренції, а це у свою чергу стимулювало у РФ створення мережевих хендлінгових компаній аеропортовими холдингами, як от «Ренова» (управляє аеропортами Єкатеринбургу, Самари, Ростова-на-Дону, Саратова) або «Базел-аеро» (Сочі, Краснодар, Анапа, Геленджик).

Альтернативні паливозаправні компанії присутні лише у 19 аеропортах РФ. У більшості аеропортів Росії паливозаправні компанії є монопольними структурами і нав'язують авіаційне пальне за цінами, що часто перевищують ціни закордонних аеропортів, які, як правило, мають конкуруючі сервісні організації.

Якщо в економічно розвинених країнах на сьогоднішній день відбувається глобалізація ринків послуг з наземного обслуговування в аеропортах, конкуренція між світовими стратегічними альянсами, то Українатільки стоїть на шляху до його лібералізації, а сам ринок знаходиться на стадії формування. Постановою Кабінету Міністрів України від 14.07.2010 №590 «[Про затвердження переліку спеціалізованих послуг аеропортів](http://zakon.rada.gov.ua/go/590-2010-%D0%BF)» визначено перелік надання аеропортами послуг, які відносяться до ринків природної монополії (забезпечення зліт-посадки ПС; забезпечення авіаційної безпеки; забезпечення приймання, зберігання, контролю за якістю та видачею авіаційного пального для заливу у паливозаправник або заправлення баків ПС; забезпечення наднормової стоянки ПС; забезпечення обслуговування пасажирів в аеровокзалі). Це дозволяє чітко встановлювати ті ринки послуг на території аеропортів, які залишатимуться в стані монополії через неможливість запровадження конкуренції з міркувань безпеки, та інші сфери, де необхідно розвивати конкуренцію [3].

Прийнятий 19 травня 2011 року новий Повітряний кодекс України дозволяє експлуатантам аеропортів передавати права на наземне обслуговування в аеропорту юридичним і фізичним особам, що дає змогу створити конкуренцію на ринку. Однак вітчизняний авіаційний ринок повільно рухається в сторону демонополізації ринку послуг з наземного обслуговування в аеропортах. Ще 2010 року Мінінфраструктури підготувало проект постанови Кабінету Міністрів «Про затвердження положення про доступ до ринку наземного обслуговування в аеропортах». Цей документ мав забезпечити процедуру відбору постачальників авіапального на конкурсній основі з урахуванням, зокрема, Директиви Ради ЄС №96/67/ЄС, передбачити рівні та прозорі умови доступу підприємств, що реалізують авіаційне пальне із заправкою ПС, до інфраструктури аеропортів. Однак Постанову досі не прийнято [5]. Україна не зможе впоратися з наслідками зростання ринку та лібералізації, якщо не буде мати відповідної правової, регулятивної і організаційної інфраструктури, людських і фінансових ресурсів.

Останніми роками на вітчизняному ринку збільшується кількість гравців: у головному аеропорту України – «Борисполі» пасажирське та наземне обслуговування здійснює безпосередньо власна служба аеропорту, а також ТОВ «Аерохендлінг», ТОВ «Інтеравіа», ТОВ «ТРАНС-АЕРОХЕНДЛІНГ», ТОВ «Українська хендлінгова компанія», заправку авіаційним пальним – ТОВ «ЛУК-Авіа Ойл», ТОВ «КРЕБО ІНТЕРНЕШНЛ», ТОВ «ТНК-Індастріз Україна», забезпечення бортхарчуванням – ТОВ «СКАЙ ФУД СЕРВІС» та ТОВ «ДО ЕНД КО КИЇВ». В міжнародному аеропорту «Київ» (Жуляни) функціонує хендлінгова компанія «**Мастер-Авіа», яка** проводить повне наземне обслуговування рейсів, що відлітають і прибувають до аеропорту.

Залучення більшої кількості постачальників послуг з наземного обслуговування найбільш актуально для великих міжнародних аеропортів. Там зосереджені основні пасажиропотоки і в даному випадку аеропорти (і провайдери наземного обслуговування) мають перевагу при веденні переговорів з перевізниками. Однак невеликі аеропорти, які не в змозі забезпечувати завантаження літаків на 70-80%, практично позбавлені можливості залучати нові авіакомпанії і навіть утримувати існуючих операторів. Через невисокий пасажиропотік та високі ціни за наземне обслуговування авіакомпанії не відкривають нові напрямки, а провайдери послуг не прагнуть заходити в новий аеропорт. У подібних ситуаціях при запуску нового напрямку підписується тристороння угода між аеропортом, авіакомпанією і хендлінговим провайдером. Це дозволяє знизити витрати на запуск нового напрямку для авіакомпанії, забезпечити завантаження для постачальника хендлінгової послуг, а аеропорту – збільшити пасажиропотік і підвищити мобільність населення.

**Висновки.** Проведення ліберальної політики щодо ринків наземного обслуговування в аеропортах (доступу до ринку, залучення авіакомпаній, компаній з наземного обслуговування, ціноутворення та комерційних можливостей) може дати країні, галузі та споживачам зокрема багато економічних переваг, як от поява на ринку більшої кількості авіаперевізників, збільшення обсягів авіаперевезень, збільшення кількості варіантів обслуговування, посилення цінової конкуренції, створення робочих місць тощо. Однак багаторічний досвід лібералізації та дерегулювання, накопичений провідними країнами світу, в силу низки економічних, політичних та адміністративних причин навряд чи може бути в найближчій перспективі повністю впроваджений на вітчизняному авіаринку. Проте вже на даному етапі слід аналізувати доцільність, можливі переваги та недоліки для вітчизняної авіаційної галузі від впровадження існуючих механізмів вільної конкуренції – насамперед в інтересах українських авіакомпаній, що виконують міжнародні авіаперевезення, в яких, по суті, є тільки один вибір: прийняти правила гри у вільну конкуренцію або піти.

**Список використаних джерел**

1. Директива №96/67/ЄС від 15 жовтня 1996 року про доступ до ринку послуг з наземного обслуговування в аеропортах ЄС.
2. Директива №2009/12/ЄС від 11 березня 2009 року про аеропортові збори.
3. Постанова Кабінету Міністрів України від 14.07.2010 №590 «[Про затвердження переліку спеціалізованих послуг аеропортів](http://zakon.rada.gov.ua/go/590-2010-%D0%BF)».

# Постановление Правительства РФ от 22.07.2009 №599 «О порядке обеспечения доступа к услугам субъектов естественных монополий в аеропортах».

1. Коссе І. Європеїзація авіапростору України: переваги і проблеми, пов’язані з підписанням угоди про спільний авіаційний простір. – К.: Інституту економічних досліджень та політичних консультацій, 2011. – 18 с.
2. Смирнова О.О., Смирнов О.А. Развитие конкурентных отношений на рынках наземного обслуживания в аэропортах: практика Российской Федерации и ЕС. – М.: Litres, 2012. – 7с.
3. Yik Lun Tan. Differences in Ground Handling in the Global Market [Electronic recourse]. – Accessed mode: <http://www.fzt.haw-hamburg.de/pers/Scholz/arbeiten/TextLunTan.pdf>