

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

На правах рукопису

МИХАЛЬЧЕНКО ІННА ГРИГОРІВНА

УДК 339.942.017:656.7.072(477):061.5(043.5)

ІНСТИТУЦІОНАЛЬНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ
ВІТЧИЗНЯНИХ АВІАКОМПАНІЙ НА СВІТОВОМУ РИНКУ
АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ

08.00.02 – світове господарство і міжнародні економічні відносини

Науковий керівник:

к.е.н., професор

Матвеев В'ячеслав Васильович

Київ – 2015

ЗМІСТ

ВСТУП.....	4
РОЗДІЛ 1. МЕТОДОЛОГІЯ ДОСЛІДЖЕННЯ ІНСТИТУЦІОНАЛІЗАЦІЇ СВІТОВОГО РИНКУ АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ.....	13
1.1. Роль та значення інститутів в регулюванні секторальних ринків.....	13
1.2. Інституціональне забезпечення як детермінанта функціонування секторальних ринків.....	34
1.3. Трансформація секторальних ринків в глобальній економічній динаміці.....	51
Висновки до розділу 1.....	65
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ІНСТИТУЦІОНАЛЬНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ АВІАКОМПАНІЙ НА СВІТОВОМУ РИНКУ АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ.....	68
2.1. Особливості трансформації світового ринку авіаперевезень.....	68
2.2. Механізми інституціонального забезпечення функціонування авіакомпаній на світовому ринку авіаперевезень.....	88
2.3. Роль міжнародних організацій в інституціональному забезпеченні світового ринку авіаперевезень.....	111
Висновки до розділу 2.....	122
РОЗДІЛ 3. ІНСТИТУЦІОНАЛЬНА МОДЕРНІЗАЦІЯ ДІЯЛЬНОСТІ ВІТЧИЗНЯНИХ АВІАКОМПАНІЙ НА СВІТОВОМУ РИНКУ АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ.....	126
3.1. Глобальна модернізація інституціонального забезпечення функціонування авіакомпаній на світовому ринку авіаперевезень.....	126
3.2. Оптимізаційні підходи інституціонального забезпечення функціонування авіакомпаній на світовому ринку авіаперевезень.....	144
3.3. Інституціональне позиціонування вітчизняних авіакомпаній на світовому ринку авіаперевезень.....	157
Висновки до розділу 3.....	170

ВИСНОВКИ.....	174
СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ.....	178
ДОДАТКИ.....	199

ВСТУП

Актуальність теми. Економічне зростання країн, в тому числі розширень окремих секторальних ринків, характеризується різним рівнем їх інституціоналізації та ступенем впливу на світові економічні процеси. Від рівня розвитку ринкових інститутів окремої країни залежить її економічний вигравш від наслідків глобалізації, яка є процесом виходу все більшої кількості країн на світовий ринок, поглиблення їх взаємозв'язків та подальшої активізації торговельних відносин. Внаслідок впливу країн з високим рівнем інституціонального забезпечення на секторальні ринки наявними стають тенденції поглиблення спеціалізації і міжнародного поділу праці, економії на масштабах виробництва, отримання переваг від вільної торгівлі, що створює для них максимально вигідні умови світового господарювання. Країни з низьким рівнем інституціонального забезпечення опиняються під впливом високорозвинених країн і отримують значно менші вигоди від процесів глобалізації.

Розв'язання глобальних проблем і відповіді на суперечності економічного розвитку потребують теоретико-методологічного та науково-практичного дослідження сучасного стану світового господарства та окремих його складових, серед яких особливе місце посідає світовий ринок авіаперевезень як провідник та драйвер поширення глобальних процесів у світі. Динамічне становлення та розвиток світового ринку авіаперевезень стимулює уряди до вдосконалення механізмів функціонування національних авіаринків з метою максимізації переваг в діяльності національних авіакомпаній. Тим не менше можливості окремих країн є обмеженими, а своєчасна реакція на глобальні виклики стає неможливою. Тому проблема ефективного функціонування світового ринку авіаперевезень як каталізатора національних ринків є

актуальною та розглядається в даному дослідженні через призму модернізації інституціонального забезпечення світових авіаперевезень.

У різні часи обґрунтуванням та визначенням методичних підходів інституціонального дослідження ринку займалися як вітчизняні, так й іноземні вчені-економісти: Агапова І., Аузан О., Белокрилова О., Бендукидзе К., Веблен Г., Вольчик В., Гайдай Т., Гриценко В., Дюркгейма Е., Іншаков О., Кармазіна М., Кірдіна С., Коммонс Д., Кузьминов Я., Малков С., Норт Д., Одинцова М., Олейник О., Ролз Дж., Саблука П., Ткач А., Точилін В., Усюк Т., Фролов Д., Шмоллер Г., Шпикуляк О., Юдкевич М. та ін.. Сучасним розвитком теорії та практики щодо вирішення проблемних питань функціонування та розвитку ринку авіаперевезень займалися такі вчені України як: Астапова Г., Ареф'єва О., Голляк Ю., Єлагін В., Загорулько В., Коба В., Кулаєв Ю., Ложачевська О., Матвеев В., Мова В., Подреза С., Сич Є., Чужиков В., Юн Г.

Проте слід зазначити, що у наукових працях досі поглиблено не розглядалося питання впливу інституціонального забезпечення на функціонування світового ринку авіаперевезень пасажирів. Теоретичне та прикладне значення розв'язання вказаних проблем зумовлює актуальність обраної теми, визначає мету, завдання та логіко-структурну побудову дисертаційної роботи.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційну роботу виконано в межах комплексних напрямів науково-дослідної діяльності кафедри міжнародної економіки Інституту економіки та менеджменту Національного авіаційного університету МОН України. А саме «Стратегія розвитку авіаційної галузі України в системі міжнародних відносин» (державний реєстраційний номер 67/11.01.01а), у рамках якої автором сформовано та обґрунтовано науково-практичні рекомендації щодо удосконалення інституціонального забезпечення функціонування авіакомпаній України в глобальних умовах розвитку, та «Управління суб'єктами міжнародного авіаринку в умовах змін у глобальному середовищі» (державний реєстраційний номер 0112U007298), у рамках якої автором розроблено

методичний підхід оптимізації інституціонального забезпечення функціонування авіакомпаній на світовому ринку авіаперевезень.

Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційної роботи є розроблення і обґрунтування теоретичних, аналітичних та прикладних засад інституціонального забезпечення функціонування вітчизняних авіакомпаній на світовому ринку авіаперевезень та формування на цій основі ефективних механізмів регулювання характеру, напрямів і динаміки міжнародних авіаперевезень.

Поставлена мета зумовила необхідність вирішення наступних завдань:

- здійснити теоретичний аналіз сутності інституціонального забезпечення ринкових взаємодій суб'єктів господарювання;
- визначити функціональні можливості інститутів в регулюванні секторальних ринків;
- виокремити етапи еволюції глобалізаційних процесів та встановити специфіку сучасних умов розвитку, які безпосередньо впливають на функціонування світового ринку авіаперевезень;
- проаналізувати глобальні виклики економічного розвитку світового ринку авіаперевезень і діючі механізми інституціонального забезпечення функціонування авіакомпаній;
- визначити місце та роль міжнародних організацій в інституціональному забезпеченні світового ринку авіаперевезень;
- розробити оптимізаційні підходи інституціонального забезпечення функціонування вітчизняних авіакомпаній на світовому ринку авіаперевезень;
- здійснити інституціональне позиціонування вітчизняних авіакомпаній на світовому ринку авіаперевезень.

Об'єктом дослідження є процеси посилення трансформації інституціонального забезпечення функціонування авіакомпаній на світовому ринку авіаперевезень.

Предметом дослідження є механізми та інструменти інституціонального забезпечення функціонування авіакомпаній на світовому ринку авіаперевезень.

Методи дослідження. Методологічну основу дисертації становлять методи, які використовуються на емпіричному й на теоретичному рівнях дослідження. Робота базується на використанні принципу єдності теорії і практики.

У процесі дослідження використано *методи порівняння та узагальнення* (при дослідженні дефініцій «інститут» та «інституція», «регулювання» та «управління» (п. 1.1, 1.2)); *формалізації та вимірювання* (для відображення у знаковій формі за допомогою мови математики логічної структури інституту (п. 1.1) та економічної ефективності інституціонального забезпечення світового ринку авіаперевезень (п. 3.2)); *системно-структурний метод* (при відображенні інституційних зв'язків економічних агентів (п. 1.1), під час побудови системи глобалізаційних процесів (п. 1.3), при встановленні взаємозалежності чинників розвитку авіаперевезень пасажирів (п. 2.1), при розробці механізмів інституціонального забезпечення світового ринку авіаперевезень (п. 2.2), при встановленні ролі міжнародних організацій в інституціональному забезпеченні (п. 2.3), під час розробки методичних підходів до побудови моделі інституціонального забезпечення світового ринку авіаперевезень (п. 3.1, 3.3)); *методи індукції та дедукції* (використовуються для дослідження еволюції глобалізаційних процесів у світі (п. 1.3), динамічності розвитку та функціонування світового ринку авіаперевезень (п. 2.1)); *моделювання* (для розробки методичного підходу до моделювання інституціонального забезпечення світового ринку авіаперевезень (п. 3.1)), а також *методи візуалізації, встановлення причинно-наслідкових, логічних та формування функціональних зв'язків* (під час обробки і узагальнення теоретичного матеріалу, статистичних даних та їх відображення у найбільш інформативній формі – таблиці, рисунки, діаграми: всі розділи).

Інформаційну базу дослідження склали економічні дослідження вітчизняних та зарубіжних вчених, матеріали українського і зарубіжного періодичного друку, дослідження науково-дослідних центрів, статистичні дані Державіаслужби, експертні оцінки рейтингових агенцій, офіційна міжнародна

інформація, зокрема СОТ, МВФ, Світового банку, ЮНКТАД, публікації, огляди і доповіді ІСАО, ІАТА та інших міжнародних організацій, матеріали Інтернет.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в розробці наукових, теоретичних положень та обґрунтуванні методичних підходів інституціонального забезпечення вітчизняних авіакомпаній на світовому ринку авіаперевезень через пошук оптимізаційних варіантів функціонування в умовах глобального авіаційного простору.

Найсуттєвішими теоретичними й практичними результатами, які характеризують наукову новизну, є:

вперше:

- запропоновано концептуальні положення інституціонального забезпечення світового ринку авіаперевезень, в основу розробки яких покладено оптимізаційний підхід до формування передумов функціонування авіакомпаній в інституціональному середовищі множинності параметрів-змінних глобального авіаційного простору, головними параметрами-значеннями яких виступають доступ до ринку, тарифи авіаперевізників та провізна ємність, які узгоджуються між країнами на двосторонньому рівні та встановлюють обмеження діяльності авіакомпаній. Даний підхід полягає в інституціональному позиціюванні вітчизняних авіакомпаній на світовому ринку авіаперевезень, яке здійснено в результаті оцінки діючих міжнародних угод про повітряне сполучення, які в сукупності відображають рівень відкритості окремого національного ринку, за допомогою розмежування значень індексу авіаційної лібералізації (ALI) за групами інституціональних параметрів, які відображають умови регулювання, дерегулювання та лібералізації окремого ринку, розробленого Секретаріатом Світової організації торгівлі; підхід спрямований на розроблення механізмів підвищення економічної ефективності світового ринку авіаперевезень.

удосконалено:

- логічну структуру визначення інституту за допомогою методу формалізації його сутнісної характеристики, а саме зосереджено увагу на

діяльності гаранта інституції щодо застосування санкцій до порушників слідування інституції, тобто особи або органу, яка відповідає за належне виконання або дотримання правил, норм передбачених інститутом, що відображає обмежені можливості гаранта виявити порушення, його суб'єктивні інтереси, власні мотиви, вплив інших факторів, що має прояв в опортуністичній поведінці – незастосуванні санкції; це дозволяє пояснити низький рівень інституціонального забезпечення економічного розвитку окремих країн світу;

- моделювання структури інституціонального забезпечення діяльності авіакомпаній на світовому ринку, яке відображає глобальний вимір ринку, поєднуючи в собі механізми національного, регіонального, міжнародного регулювання авіаційних перевезень, які представлені авіаційними та неавіаційними державними установами та недержавними сторонами, регіональними й міжнародними організаціями відповідно; це дозволяє відобразити взаємозалежність та одномоментність національного, міждержавного та багатостороннього рівнів інституціонального забезпечення міжнародних авіаперевезень, іманентність та трансцендентність функціонування окремого національного ринку та окремих авіакомпаній;

дістали подальшого розвитку:

- періодизація еволюції світового ринку авіаперевезень, яка відображає сутність трансформаційних особливостей за принципом історичної обумовленості, який відображає рівень технологічності, інтернаціоналізації надання послуг авіаперевезень, міжнародної конкуренції кожного періоду, що дозволило виділити п'ять етапів та визначити тенденції розвитку: 10-20 рр. ХХ ст. – зародження авіації, 30-ті рр. - 1944 р. – формування національних авіаперевізників, 1944-1978 рр. – початок інституціоналізації ринку, 1978-1993 рр. – дерегулювання авіаперевезень, 1993 р. - теперішній час – лібералізація ринку;

- систематизація урядових та неурядових авіаційних організацій світу, які формують інституціональне середовище функціонування національних авіаперевізників на міжнародних ринках, з метою встановлення їх впливу та

значущості в процесі регулювання світового ринку авіаперевезень, що дозволило розробити модель концептуальної структури інституціонального забезпечення діяльності авіакомпаній на світовому ринку авіаперевезень, яка розглядається на національному, регіональному та міжнародному рівнях та відображає інституційні умови функціонування авіакомпаній.

Практичне значення отриманих результатів. Практичне значення проведеного дисертаційного дослідження полягає в тому, що розроблені автором методичні підходи моделювання інституціонального забезпечення світового ринку авіаперевезень створюють можливості покращити умови функціонування вітчизняних авіакомпаній за допомогою вдосконалення міжурядових угод про повітряне сполучення на основі встановлення відповідності національних пріоритетів функціонування та інтересів перевізників.

Результати дисертаційної роботи були використані в практичній діяльності Державного авіаційного підприємства «Україна» (акт впровадження від 15.09.2014 р.), Державної авіаційної служби (акт впровадження від 17.11.2014 р.), Європейського регіонального навчального центру ІКАО з авіаційної безпеки (довідка про впровадження від 21.11.2014 р.) з метою модернізації діяльності вітчизняних авіакомпаній на глобальному ринку авіаперевезень за допомогою формування передумов їх функціонування на основі міжурядових узгоджень між країнами.

Методичні розробки, схеми та алгоритми у лапідарному вигляді впроваджено в навчальний процес. Зокрема, їх використано у: а) теоретико-методичному забезпеченні розробки навчальних та робочих програм фундаментальних дисциплін по кафедрі міжнародної економіки Національного авіаційного університету МОН України; б) методичних матеріалах до вивчення навчальних дисциплін «Інституціональна економіка», «Міжнародні організації», «Міжнародні транспортні послуги», «Міжнародна комерційна діяльність на авіаційному транспорті» (акт впровадження НАУ МОН України від 21.11.2014 р.).

Особистий внесок здобувача. Дисертація є завершеним науковим дослідженням, в якому викладено персональний авторський підхід і особисто отримані теоретичні та прикладні результати розробки й обґрунтування теоретико-методичних засад інституціонального забезпечення світового ринку авіаперевезень.

Апробація результатів дослідження. Основні теоретико-методичні положення й висновки дисертації відображені в публікаціях автора і доповідались на 20 міжнародних та загальнонаціональних науково-методичних і практичних конференціях: II Міжнародній науково-практичній конференції «Сучасні проблеми глобальних процесів у світовій економіці» (м. Київ, 2007 р.), VIII Міжнародній науковій конференції студентів та молодих вчених «Політ» (м. Київ, 2008 р.), IV Міжнародній науково-практичній конференції «Сучасні проблеми глобальних процесів у світовій економіці» (м. Київ, 2009 р.), X Міжнародній науковій конференції студентів та молодих вчених «Політ» (м. Київ, 2010 р.), Всеукраїнська науково-практична конференція для студентів та молодих вчених «Сучасні підходи до креативного управління економічними процесами» (м. Київ, 2010 р.), XI Міжнародній науковій конференції студентів та молодих вчених «Політ» (м. Київ, 2011 р.), II Всеукраїнській науково-практичній конференції для студентів та молодих вчених «Сучасні підходи до креативного управління економічними процесами» (м. Київ, 2011 р.), VI Міжнародній науково-практичній конференції «Спецпроект: аналіз наукових досліджень» (м. Дніпропетровськ, 2011 р.), III Міжнародній науково-практичній конференції «Якість економічного розвитку: глобальні та локальні аспекти» (м. Дніпропетровськ, 2011 р.), VI Міжнародній науково-практичній конференції «Сучасні проблеми глобальних процесів у світовій економіці» (м. Київ, 2011 р.), III Всеукраїнській науково-практичній конференції для студентів та молодих вчених «Сучасні підходи до креативного управління економічними процесами» (м. Київ, 2012 р.), XII Міжнародній науковій конференції студентів та молодих вчених «Політ» (м. Київ, 2012 р.), XLI Науково-практичній конференції молодих учених, аспірантів і студентів

«Залізничний транспорт: сучасні проблеми науки» (м. Київ, 2012 р.), VII Міжнародній науково-практичній конференції «Сучасні проблеми глобальних процесів у світовій економіці» (м. Київ, 2012 р.), XIII Міжнародній науковій конференції студентів та молодих вчених «Політ» (м. Київ, 2013 р.), Міжнародна науково-практична конференція «Економіка, управління, фінанси: теорія і практика» (м. Хмельницький, 2013 р.), VIII Міжнародній науково-практичній конференції «Сучасні проблеми глобальних процесів у світовій економіці» (м. Київ, 2013 р.), XIV Міжнародній науковій конференції студентів та молодих вчених «Політ» (м. Київ, 2014 р.), X Міжнародній науково-практичній конференції «Европейская наука XXI века» (м. Перемишль (Польща), 2014 р.), IX Міжнародній науково-практичній конференції «Сучасні проблеми глобальних процесів у світовій економіці» (м. Київ, 2014 р.).

Публікації. Основні результати і висновки дисертаційної роботи опубліковані у 30 наукових працях, обсягом 5,8 д.а. З них 8 – у виданнях, визнаних фаховими з економічних наук; 2 - наукових фахових виданнях, що включені до міжнародних наукометричних баз даних; 20 – у матеріалах конференцій різного рівня; 1 – в науковій праці, що додатково висвітлює наукові результати; а також 1 колективна монографія.

Структура й обсяг роботи. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів та висновків до розділів, загальних висновків, переліку використаної літератури, додатків. Робота виконана на 217 сторінках комп'ютерного тексту, основна частина – на 177 сторінках, і містить: 28 рисунків, 14 таблиць, 9 формул, 204 найменування списку використаних джерел на 21 сторінці, 10 додатків на 19 сторінках.

РОЗДІЛ 1

МЕТОДОЛОГІЯ ДОСЛІДЖЕННЯ ІНСТИТУЦІОНАЛІЗАЦІЇ СВІТОВОГО РИНКУ АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ

1.1. Роль та значення інститутів в регулюванні секторальних ринків

Функціонування секторальних ринків є відображенням процесів, що діють у світовому господарстві, при чому рівень впливу тих чи інших процесів на кожну країну відрізняється. Це насамперед пов'язано з рівнем інституціонального забезпечення кожної країни та світу загалом. Таким чином важливу увагу заслуговує роль інститутів як основних регуляторів суб'єктів господарської діяльності, адже саме інститути виступають провідниками та глибинною субстанцією ринкових відносин в економіці.

Інституціональний аналіз економічних процесів та явищ ґрунтується на дослідженні розвитку та функціонуванні економічних інституцій. Але існує протиріччя у дослідженні визначення самої категорії «інституції». Один із засновників інституціоналізму, економічної теорії, в основі якої лежить дослідження природи інституцій, Коммонс Дж. розглядає широке розмаїття трактувань даної категорії, серед них: «під інституціями розуміють систему законів, в рамках якої індивіди діють як ув'язнені; припускається поведінка цих індивідів...» [1, С. 648-657]. Тобто розуміння інституції містить в собі різноманітні аспекти, об'єднати які в одне загальне визначення досить важко. Крім того у пострадянській літературі відбувається ототожнення категорій «інституції» та «інституту».

Це пов'язано з тим, що в результаті некоректного перекладу поняття «institution», в науковий вітчизняний обіг потрапила категорія «інститут» замість «інституція», що призвело до значних перекручувань змістовності та втрати їх суттєвості. Вони «то вживаються як синоніми, то протиставляються

один одному. Кожен використовує їх з тим більшою легкістю, чим менше знає, що саме вони означають. Але коли намагаєшся ці поняття визначити і відокремити один від одного, виникає безліч проблем і труднощів» [2, С.11]. Внаслідок цього виникла штучна термінологічна неузгодженість та подвійність сутності даних категорій.

Цілком достовірним є твердження Іншакова О. та Фролова Д., стосовно того, що «у науковій мові не може бути синонімів. У цьому полягає її принципова відмінність від побутової, повсякденної мови. В науковій теорії кожному явищу має відповідати єдине поняття як завершений, визнаний і вкорінений результат синтезу його багатьох визначень. Синонімізація – некоректний шлях розвитку понятійного арсеналу наукового аналізу, який знижує його ефективність і глибину. Він змушує дослідника плавати по поверхні явищ, не пропускаючи до проникнення в їх сутність» [3, С. 54].

Останнім часом дослідженню відмінностей категорій «інститут» та «інституція» приділено значно уваги. Серед пострадянських науковців можна виділити Гайдай Т. [4], Гриценко В. [5], Іншакова О. [3], Кармазіну М. [6], Кірдіну С. , Малкова С. [7], Ложачевську О., Полторацьку О. [8], Саблука П. [9], Усюка Т. [10], Шпикуляка О. [11] та ін. Більшість дослідників під інституціями розуміють правила, норми, традиції, звичаї, представлені формально та неформально, в той час як під інститутами – організаційно-правові структури, установи, організації (табл. 1.1).

Тим не менш, багато вчених у власних наукових інституціональних дослідженнях не використовують поняття інституцій, охарактеризовуючи останні як інститути. Прибічниками даного погляду є Агапова І. [12], Аузан О. [13], Белокрилова О. [14], Бендукидзе К. [15], Вольчик В. [16], Кузьминов Я., Одинцова М. [17], Олейник О. [18], Ткач А. [19] та ін.

Проведені дослідження понятійного апарату дозволяють визначити причини, що зумовлюють розбіжності сутності інституту:

- поверхневе вивчення та розуміння основних постулатів інституціональної теорії;

- використання у власних дослідженнях джерел інституціональної економіки з недостовірним перекладом основних категорій;

Таблиця 1.1

Дослідження відмінностей категорій «інституція» та «інститут»

<i>Дослідники</i>	<i>Поняття «інституція»</i>	<i>Поняття «інститут»</i>
<i>Зотов В., Пресняков В., Розенталь В. [20]</i>	Звичаї, традиції, правила і норми соціальної поведінки, згідно з якими люди діють у різних сферах життя суспільства (у тому числі в економічній) саме через свою причетність до інститутів.	Специфічні функціональні й організаційні форми колективної діяльності, які є сталими структурними утвореннями
<i>Кірдіна С. [7]</i>	Інституції пов'язано з «формалізацією необхідних правил, що забезпечують виживання і розвиток економіки...»	Інститути є соціальними структурами, властиві суспільствам і спрямовані на організацію не тільки економіки, а й усієї соціальної системи
<i>Інишаків О., Фролов Д., [3]</i>	Інституцію слід розуміти онтологічно - як форму соціалізації функції індивідуального або асоційованого агента, а гносеологічно - як зведення, систему знань із здійснення цієї функції, як її опис для передання інформації про неї, для навчання і формування відповідних компетенцій.	Інститути - це типові комплекси інституцій, які виступають функціональними генотипами організацій, моделями, що еволюційно склалися, їх функціональної структури
<i>Шпикуляк О. [11]</i>	Сформовані еволюційним шляхом, а також під впливом держави відповідні правила, норми, традиції.	Утворення як власність, національна економічна ментальність, а також організаційно-правові структури, установи, організації, які консолідуєть і спрямовують людські взаємодії в економіці
<i>Усюк Т. [10]</i>	Представлені формальними та неформальними правилами і нормами, які забезпечують розподіл необхідних ресурсів, формують ефективну систему мотивації, сприяють залученню інвестицій та підготовці висококваліфікованих працівників.	Закріплення правил у законах (нормах, обмеженнях), а також це сукупність установ та організацій, які регламентують ці норми.
<i>Саблук П. [9]</i>	Правила, формальні і неформальні зв'язки, обмеження, які структурують людську взаємодію, забезпечують регулювання життєвого простору.	Організації, кодекси правил, установи, закони.
<i>Гриценко В. [5]</i>	Інституціям відводиться другорядне значення. Вони є символічними, етичними, моральними, семіотичними стереотипами і цінностями у суспільстві.	Інститутам, у свою чергу, відведено функцію відтворення цих стереотипів і цінностей у дію (зокрема, інвестиційним).
<i>Кармазіна М. [6]</i>	Встановлення, традиція, порядок, заведений у суспільстві. Інституціям відводиться значення символічних, звичаєвих, семіотичних значень та практик.	Закріплення звичаїв і порядків у законах і правових нормах. Соціальні організації, в яких відбувається закріплення і відтворення інституцій.
<i>Ложачевська О., Полторацька О. [8]</i>	Розглядається як організація, тобто група індивідів (гравців), пов'язаних єдністю досягнення визначеної мети.	Норми, правила поведінки, що встановлюють обмеження для вільної поведінки суб'єктів.

Джерело: розроблено автором на основі [3,5-11,19]

- синонімія категорій «інститут» та «інституція», їх ототожнення з поняттям організації;
- наявність різноманітності трактувань інститутів та інституцій в різних науках, що демонструє неприйнятність визначень, сформованих в суміжних сферах знань.

Так, поняття інституту широко використовується в соціальних науках, зокрема, в соціології він трактується як встановлений порядок правил і стандартизованих моделей поведінки. Термін використовується в різних напрямках і, отже, часто буває двозначним. Соціальний інститут відноситься до утворень, що охоплюють великі маси людей, чия поведінка управляється нормами і ролями. У трактуванні Веблена Т. інституція визначалась як «стереотип думки», «звичні способи реагування на стимул-реакції», «поширений образ думки в тому, що стосується окремих стосунків між суспільством і особою та окремих виконуваних ними функцій» [21].

Визначення інститутів та інституцій також можна знайти в роботах з політичної філософії і соціальної психології. Наприклад, категорія інституції є однією з центральних в роботі Ролза Дж. «Теорія справедливості» [22, С. 61-62.], в якій під інституціями розуміється публічна система правил, які визначають посаду і положення з відповідними правами і обов'язками, владою і недоторканістю, та ін. Ці правила визначають певні форми дій як дозволені, а інші як заборонені, по ним же карають одні дії і захищають інші, коли відбувається насильство. Прикладами інституцій в даній роботі наведено ігри, ритуали, суди і парламенти, ринки і системи власності.

Гриценко В. у своїх дослідженнях стверджує, що економісти асоціюють інститути з певним механізмом регулювання ринкових відносин у країні; юристи розглядають інститути та інституції як чіткі формальні закони і правила у суспільстві; соціологи вивчають інститути та інституції в контексті «повсякденного знання» і практичного досвіду; філософи досліджують ці категорії з точки зору добра, справедливості та моралі, які притаманні членам

суспільства у громадському житті; і нарешті, історики акцентують увагу на еволюційних етапах становлення й розвитку інститутів та інституцій [5, С.37].

На думку Кармазіної М. існують невід’ємні (для пояснення інституційних утворень) характеристики інститутів, які певною мірою відрізняють їх від ознак інституцій. Серед характеристик інституту виокремлюють психологічність, зазначаючи при цьому, що будь-який суспільний інститут за своєю генезою є психологічним утворенням, стійким продуктом обміну діяльністю. Наступною важливою характеристикою інституту є історичність: інститути позиціонуються як певний кінцевий продукт історичного розвитку суспільної сфери. Іншими не менш важливими ознаками інституту є структурність та функціональність. Структурність є підтвердженням того, що кожен інститут існує як наслідок своїх взаємодій з іншими інститутами соціальної системи. Функціональність означає, що інститути існують доти, доки виконують визначені для них суспільством функції, сприяючи інтеграції суспільства й досягненню гомеостазу [6].

У своїй науковій доповіді Саблук П. зазначає, що у використанні категорій інституціоналізму потрібно враховувати таку особливість, як можливість інституції набувати форми інституту на певному етапі суспільного розвитку та ринковому механізмі [9]. З огляду на це, інституції можуть втілюватися в інститутах, тоді як інститути потребують інституцій для забезпечення розвитку соціально-економічних формацій, які відповідали б сучасним вимогам суспільства.

Інститути важливо розуміти як складні чинники суспільного виробництва, що є видовими комплексами взаємодії інституцій і організацій, які закріплюють ефективні інституції в рамках господарської системи. Як стверджують Іншаков О. та Фролов П., інститути – це типові комплекси інституцій, які виступають функціональними генотипами організацій, моделями, що еволюційно склалися, їх функціональної структури [3]. Кожен інститут має у своєму розпорядженні унікальний склад інституцій, що забезпечує можливість різноманітних форм організації людської діяльності.

Інститут закріплює видовий статус організацій. Це, образно кажучи, сума організацій, у якій «розчиняються» їх конкретні специфічні характеристики, такі як організаційно-правова форма, юридична адреса, структура або штатна чисельність. Економічний інститут – агрегована аналітична категорія, абстрактно об'єднуюча всю сукупність організацій, що діють у господарстві країни, групи країн або світу (залежно від масштабу аналізу) на основі їх загального видового статусу [3].

Враховуючи відмінності між інститутом та інституцією, «інституційний» трактується як такий, що характеризує будь-яку економічну поведінку суб'єкта та представляє взаємозв'язок інституційних утворень та інфраструктурних складових, які регулюють його діяльність і призначені сприяти ефективному розвитку економіки. Разом з тим, «інституціональний», за своїм змістом, відображає процес формування інституцій та інститутів у процесі еволюції ринкового механізму [10].

Поява інституціональної наукової думки не є історично спонтанним явищем. Категорія економічного інституту зустрічається в роботах таких представників класичної політичної економії як Сміт А., Гоббс Т., Юм Д., Спенсер Г. та ін. [23, 24]. Для класичного підходу до економічних інститутів характерна одна спільна риса – це соціальна ефективність будь-яких інститутів незалежно від способу їх формування. Але представники класичної політичної економії аналізують лише окремі фрагменти інститутів, завдяки чому під дану категорію у них підпадають різні аспекти. Тобто про якийсь відносно єдиний класичний підхід щодо даного феномену говорити важко.

Хоча перші спроби досліджень природи інститутів були зроблені в період класичної політичної економії, для неокласичної теорії характерною була відсутність подальшого інституціонального дослідження, що пов'язано з основними розбіжностями постулатів представників даної економічної думки з представниками інституціоналізму (додаток А). Агапова І. називає неокласичну теорію як «теорію без інститутів, оскільки її основна увага зосереджена на аналізі проблем розподілу обмежених ресурсів за допомогою цінового

механізму та заданих передумов повноти інформації та існування неісторичного суб'єкта, раціонального і компетентного, що прагне максимізувати власні вигоди» [12, С. 38-39]. Незважаючи на значні розбіжності поглядів, в рамках неоінституціоналізму присутні окремі твердження неокласичної теорії, зокрема стосовно раціональної поведінки індивіда як вихідної передумови аналізу [12, С. 52].

В дослідженні генезису розвитку інститутів особливе місце займає традиційний інституціоналізм як альтернатива неокласичного напрямку економічної теорії [25] (додаток Б). Традиційні інституціоналісти, серед яких можна виділити Шмоллера Г. [26], Веблена Г. [27], Дюркгейма Е. [28], Коммонса Д. [1] та інші, дотримуються ідеї про взаємодіючі і частково схильні до впливу фактори, що взаємопов'язані в мережу відносно довгострокових і самовідтворюючих інститутів. Вони розглядають індивідуалізм як заданий, тобто із заданими функціями цілей і переваг. Всі традиційні інституціоналісти, від Веблена до Гелбрейта, розглядали людину як індивіда, який формується під впливом культурних та інституційних чинників, що здійснюють на неї вплив [15, С. 94].

Ранні інституціоналісти, незважаючи на незначні відхилення у відтінках значень, під інституціями (інститутами) переважно розуміли сукупність сталих звичаїв, традицій, способів мислення і поведінкових стереотипів індивідів, соціальних груп і суспільства в цілому. Це – вироблені попереднім соціальним розвитком і успадковані подальшими його фазами сталі ментальні і поведінкові зразки, які регулюють, регламентують взаємодію людей на рівні звичаїв та права. Як зазначав Блауг М., інституціональна теорія містила в собі аналіз звичаїв, які використовувались у вигляді економічних інституцій [4].

В 80-90-х роках ХХ ст. виникає неоінституціональний напрям економічної теорії, який пов'язаний з недосконалістю традиційного інституціоналізму, який Коуз Р. назвав «економічною теорією класної дошки» та охарактеризував наступним чином: «Те, що вивчається, є системою, яка живе в уяві економістів, а не в дійсності» [29]. Даний напрям сформований

дослідженнями Норта Д. [30, 31], Остром Е. [32], Шоттера Е. [33], Уільямсона О. [34], Ходжсона Д. [35], Коуза Р. [29], в якому основна увага приділяється на індивіда як економічну субстанцію, концентруючись також на поведінкових аспектах, але вони вивчалися вже з точки зору економіки, що має велике значення.

В даний час в рамках сучасного інституціоналізму найбільш поширеним є визначення інституцій Дугласом Нортом – «правила гри в суспільстві, тобто створені людиною обмежувальні рамки, які організують взаємовідносини між людьми» [29, С.3]; «правила, механізми, що забезпечують їх виконання, і норми поведінки, які структурують взаємодії між людьми, що повторюються» [30]. Основна увага тут приділяється правилам, які потребують подальшого дослідження.

В реальному житті, крім існуючих з економічної теорії ресурсних, часових та інформаційних обмежень щодо вибору напрямів дій та способів використання ресурсів, існують також інші типи обмежень, які пов'язані з існуванням правил та норм. Правила – це моделі або зразки поведінки, які визначають, як слід себе поводити в тій чи іншій ситуації [13, С. 18]. В неокласичній економічній теорії категорія правила відсутня. Справді, якщо інформація для прийняття рішення повна, безкоштовна та миттєва, необхідності в виникненні правил і введення їх в економічну теорію не має. Однак насправді отримати повну, безкоштовну та миттєву інформацію практично неможливо.

Правила, що виникають на основі культурних цінностей учасників різних соціальних груп, в ролі гаранта дотримання яких виступає будь-який учасник групи, називають неформальними правилами. Правила, що існують у формі офіційних текстів або засвідчені третьою стороною усних домовленостей, в ролі гарантів яких виступають індивіди, що спеціалізуються на цій функції, називаються формальними правилами [14, С. 34].

Неформальні правила мали велике значення в період, коли відношення між суб'єктами не регулювались формальними правилами. Тим не менш в

неформальні обмеження характерні і для сучасної економіки. Виникаючи як засіб координації повторюваних форм взаємодії між індивідами, неформальні правила являються:

- 1) продовженням, розвитком та модифікацією формальних правил;
- 2) соціально санкціонованими нормами поведінки;
- 3) внутрішніми, обов'язковими для виконання стандартами поведінки [29].

Хоча неформальні правила є достатньо жорсткими обмежувачами поведінки індивідів, вони в більшості випадків не зафіксовані в письмовій формі та захищені недержавними механізмами примусу до їх виконання. Вони виникають на ранніх стадіях розвитку суспільства і передаються соціальними механізмами, наприклад через наслідування, навіювання інтересів. Неформальні правила є частиною культури, під якою розуміється передача знань, цінностей та інших факторів, які впливають на поведінку, від одного покоління до іншого шляхом навчання та імітації [12, С. 11].

Неформальні правила можуть доповнювати формальні, які регулюють діяльність лише до певного моменту. В той же час неформальні правила можуть підтримувати та доповнювати існуючі формальні правила, тобто неформальні правила можуть формалізуватися, що дозволяє доповнити діючі механізми примусу його до виконання також і формальними правилами. Також вони можуть вступати в конфлікт з формальними правилами. Це виникає внаслідок того, що формальні правила можна ввести наказово, а неформальні еволюціонують дуже повільно і не можуть бути прийняті суспільством в наказовому порядку. Крім того формальне правило може бути введене для протидії неформальним нормам, що склалися, які оцінюються державою негативно. Неформальні правила можуть витіснити формальні, якщо останні породжують невиправдані витрати суб'єктів, не приносячи відчутних вигод ні державі, ні безпосередньо гарантам таких правил. Характеристика формальних та неформальних правил наведена на рисунку 1.1.

Основним елементом неформального інституціонального середовища є норма, яка є базовим регулятором взаємодій індивідів. Норма визначає як

повинен вести себе індивід в різноманітних ситуаціях. Норма являє собою розпорядження певної поведінки, обов'язкове для виконання і таке, що підтримує порядок в системі взаємовідносин [12, С. 13]. В свою чергу норми є складовими цінностей, які є основним елементом культури, оскільки саме цінності задають вектор діяльності людини. Саме від їх характеру залежить, які знання та навички буде накопичувати індивід.

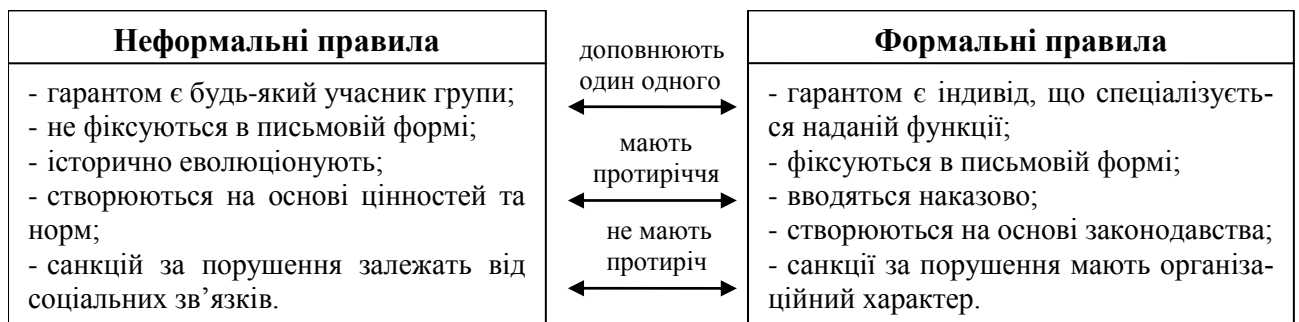


Рис. 1.1. Характерні риси формальних та неформальних правил

Джерело: розроблено автором на основі [12, С.15]

Потрібно відмітити, що між правилами та нормами є дві принципові різниці. Норми не орієнтовані на досягнення конкретного результату. Правила ж визначають поведінку в конкретних ситуаціях вибору і дають можливість оцінити ефект від використання тієї чи іншої стратегії. Норми володіють певною мотиваційною складовою: індивід слідує нормам, будучи впевненим, що ними потрібно керуватися. Правила ж розглядаються як певні об'єктовані рамки, їх не можна визнати або не визнати, як у випадку норм, а можна тільки дотримуватись або порушувати [15, С. 69].

Завдяки своїм властивостям координації, кооперації та розподілу правила в межах світової економічної системи в цілому формують трирівневу систему (рис. 1.2), яка представляє собою взаємодію індивідів та інститутів різних типів: тих, які є інституційними угодами, і тих, які є складовими інституційного середовища [13, С. 41]. Дана система сукупності інститутів демонструє ієрархічний характер відносин індивідів, який існує у світовій економіці.

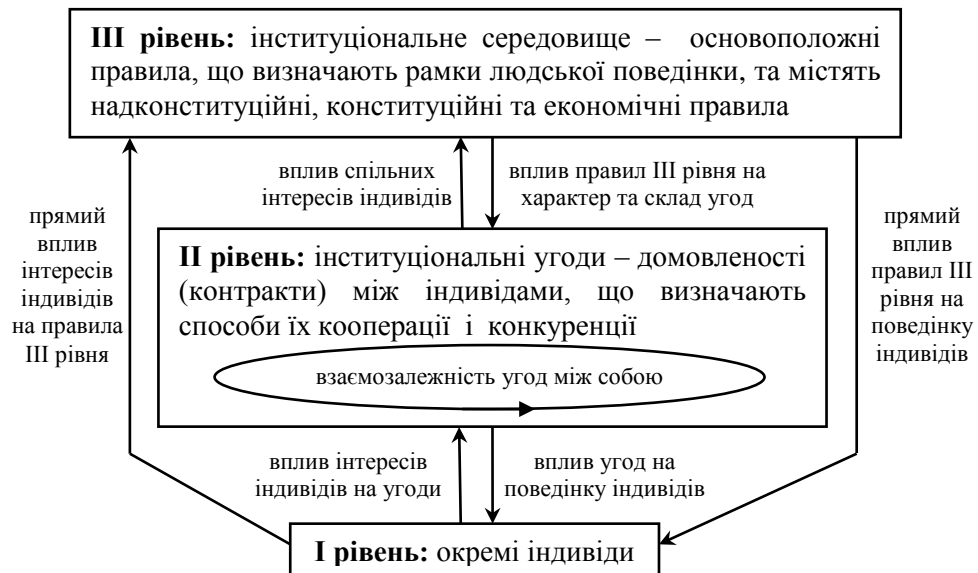


Рис. 1.2. Трирівнева система аналізу інституційних правил

Джерело: розроблено автором на основі [19]

Правила, які відносяться до таких рівнів системи як інституціональне середовище та інституціональні угоди, характеризуються підпорядкованістю, тобто правило нижчого порядку уточнює та розкриває зміст правила вищого порядку [36]. Інституціональне середовище формують глобальні правила, що безпосередньо визначають альтернативи для формулювання інших правил та змінити які можливо із значними витратами [37].

В межах інституціонального середовища виділяють надконституційні, конституційні та економічні правила [30], які є метаправилами і визначають порядок і зміст другорядних правил. Вони можуть мати як формальний так і неформальний характер. Під надконституційними правилами розуміють найбільш загальні та важко змінювані неформальні правила, які тісно пов'язані з переважаючими стереотипами поведінки, релігійними уявленнями і т.д., що перейшли в розряд стереотипів поведінки великих груп населення різних держав [13, С.43]. Вони визначають ієрархію цінностей, яку розділяють широкі верстви населення держав, відношення людей до влади, масові психологічні установки щодо кооперації чи конкуренції тощо.

Конституційні правила, по-перше, встановлюють ієрархічну структуру держав; по-друге, визначають правила ухвалення рішень щодо формування державних органів влади, наприклад, правила голосування в демократичних державах, правила спадкоємства в монархіях; по-третє, визначають форми і правила контролю дій держав з боку суспільств [13, С.44]. Вони можуть мати як формальний так і неформальний характер та виділятися як на рівні окремих держав, так і на рівні міжнародних об'єднань та окремих підприємств. Їх функцію на рівні міжнародних об'єднань виконують міжнародні норми та стандарти, на рівні окремих підприємств – статuti, корпоративні кодекси і т.п.

Економічними називаються правила, що безпосередньо визначають форми організації господарської діяльності, в рамках яких окремі індивіди або групи кооперуються один з одним або вступають в конкурентні відношення. До економічних правил можна віднести заборону на злиття двох компаній однієї галузі, якщо результатом буде перевищення індексу концентрації заздалегідь визначеного критичного значення; встановлення граничних цін на товари та ресурси, що визначають відповідно рамки обміну на конкретному ринку; введення обмежень на імпорт (засобами квотування, підвищення митних зборів, посилювання екологічних вимог і т.п.); терміни дії патентів; правила власності та відповідальності [36, С.131].

В момент виникнення правила соціальної взаємодії, виникає і проблема відхилення від даного правила. Тому паралельно процесу формування правил завжди відбувається процес створення санкцій за їх порушення. За порушення неформальних правил, які створені на основі цінностей та норм, постраждалою стороною накладаються персональні або колективні санкції. Останні реалізуються групою, куди входить порушник, та виражаються в соціальному осудженні чи виключенні з групи. Вони є дуже дієвими, коли агент не може існувати без групи. Чим міцніші та інтенсивніші соціальні зв'язки, тим ефективнішими є такі санкції і відповідно тим більший вплив неформальних правил.

З розвитком суспільства соціальні зв'язки між окремими агентами втрачаються, тоді різко збільшуються колективні витрати. Канали, по яким передається інформація про порушника, стають менш дієвими, відношення перестають бути такими ж безальтернативними, як у випадку міцних соціальних зв'язків, у порушника з'являється можливість налагодити нові соціальні та економічні зв'язки в межах інших груп. Стимули щодо порушення неформальних правил зростають і все більшу роль починають відігравати формальні правила, санкції за порушення яких мають організаційний характер і не залежать від соціальних зв'язків. Дж. Коммонс виділив наступні види санкцій: економічні, що існують в грошовій формі, політичні – у вигляді обмеження або розширення свободи, моральні – у вигляді морального осудження або несхвалення [1]. Оскільки апарат реалізації таких санкцій допускає більшу віддачу від масштабу, то порівняльними перевагами в їх здійсненні на макрорівні володіє держава. Саме держава встановлює і формальні правила, і санкції за їх правопорушення на макрорівні.

Система контролю за дотриманням правил була запропонована Елліксоном Р., в якій автор розглядає три сторони, які здійснюють контроль [38]. Перша сторона – це індивід, який стежить за дотриманням тих норм поведінки, які стали його внутрішнім переконанням, і він сам карає себе, якщо порушує їх. Друга сторона – це особа, якій при взаємодії, наприклад, укладанні контракту, надається гарантія по виконанню зобов'язань (кредитор за договором). Вона стежить за виконанням встановлених зобов'язань та надає винагороди або застосовує санкції залежно від того, чи виконує інша сторона свої зобов'язання перед нею. Контроль третьою стороною, відрізняється від контролю другої сторони тим, що в цьому випадку діють правила, на які контрольована особа не давала явної згоди, а санкції здійснюються індивідами, що не приймали участі у вихідній взаємодії. Третьою стороною, що здійснює контроль, за Елліксоном можуть бути неорганізовані у формі ієрархії соціальні групи, організації, або держава.

Однак на думку автора правила та санкції можуть створюватись як на рівні соціальної групи, організації, держави, так і на міжнародному рівні, де гарантом прав та обов'язків виступають міжнародні організації. Тому на нашу думку система контролю за дотриманням правил третьою стороною складається з чотирьох рівнів: рівня соціальної групи, організації, держави та міжнародних об'єднань (табл. 1.2). Таким чином виконання та розвиток правил є невід'ємною складовою реалізації підтримуючих ці правила санкцій, їх еволюцію та систему контролю.

Таблиця 1.2

Система контролю за дотриманням правил

Сторона, яка здійснює контроль	Правила	Санкції за порушення правил	Система контролю
Перша сторона: індивід	Власні моральні та етичні норми	Внутрішні санкції, які залежать від норм моралі (відчуття вини)	Самоконтроль
Друга сторона: інші індивіди – учасники взаємодії	Неформальні контракти	Санкції, які здійснюються другою стороною власноруч	Обов'язки, які лежать в основі контракту
Третя сторона: а) соціальна група	Моральні та етичні норми, прийняті в соціальній групі	Санкцій, що накладаються соціальною групою	Неформальний контроль з боку соціальної групи
б) організація	Внутрішні правила організації	Система примусу, прийнята в організації і здійснювана нею	Система контролю, прийнята в суспільстві
в) держава	Державні закони, формальні контракти	Державна система примусу	Система права
г) міжнародні об'єднання	Міжнародні акти	Міжнародна система примусу	Система міжнародного права

Джерело: розроблено автором на основі [15]

Дослідження поглядів на природу інститутів, сутності правил дозволяє виділити основні елементи інституту: правило, взаємодія, що повторюється, на яке воно направлено і яку структурує, механізм примусу, який забезпечує

виконання правила. Тамбовцев В. стандартизує інститут перетворюючи його у логічну структуру, яка включає складові: зміст (А); умови застосування (Сп); суб'єкт (St); характер (М); перелік санкцій (Р); гарант норми (G). Зміст правила охоплює дію, яка може, повинна або не повинна бути виконана; умови застосування – це зазначена в правилі ситуація, з настанням якої потрібно або допустимо реалізовувати передбачені даним правилом дії; суб'єкт – особа або група осіб, яким адресовано правило [39]. Характер правила залежить від того, зобов'язує воно, дозволяє чи забороняє виконати певну дію.

Таким чином інститути не можна зводити до норм і правил. Рухаючись від зовнішніх форм прояву до змісту, інститути можна розглядати як системи соціальних правил і норм взаємодії агентів, об'єднаних у сталу структуру на основі ефективного розподілу функцій у процесі спільної діяльності.

Інститути формуються у процесі філогенезу глобальної економічної системи, закріплюючи результати еволюції видового різноманіття господарських структур. Розмежування інституцій та інститутів дає можливість системно подати єдність форм економічних відносин – функціональних (інституцій), структурних (організації) та генетичних (інститути) [3].

Основна функція інститутів як базового елемента середовища функціонування господарюючих суб'єктів полягає в активізації структурування відносин господарюючих суб'єктів, але не спонтанно, а за даною структурою інститутів, визначених ними відповідних механізмів функціонування, підпорядкованістю інститутів в економічній системі [40]. Економічні інституції є обов'язковими компонентами стійких відносин між агентами, які забезпечують взаємодію й узгодження інтересів на основі дотримання формальних правил і неформальних норм господарської поведінки [41].

Структура базисних економічних інститутів включає інституціональні утворення, які забезпечують господарську взаємодію членів суспільства у таких сферах, як виробництво благ (власність, праця, домогосподарства, підприємства); кругообіг благ (інститути, які забезпечують взаємодію попиту і пропозиції, обмін, гроші, фінанси); управління економічною діяльністю

(підприємництво, державне управління, податки, способи зворотного зв'язку) [42]. Зотов В.В. визначає економічні інститути як «суспільно визнані функціонально-організаційні форми колективної економічної діяльності, через які реалізуються функції економіки» [43]. Іншаков під ними розуміє фірми, які реалізують виробничу функцію, домогосподарства, організації, фінансово-промислові групи, банки, біржі, профспілки, парламент, гроші тощо. [44]. На думку Якубенко В.Д. базисними економічними інститутами є власність, влада, управління, праця як констатуючі інституціональну підсистему економіки [45].

Економічні інститути, що сприяють якісним змінам у добробуті країни й ефективності ринку, формуються у процесі розвитку суспільства. Вони структурують людську взаємодію, формуючи мотивації господарської діяльності. Але за кожного типу суспільної формації, моделі державного устрою вони по-різному функціонують і використовуються економічними агентами, формують механізми взаємодії [46].

Ще одним аспектом, що потребує подальшого вивчення є ефективність інститутів. До критеріїв ефективності інститутів Каспер В. та Стрейт М. відносять наступні [47]:

1. Інститути повинні мати загальний характер.
2. Інститути повинні бути пізнаваними; суб'єкти регульованих відносин повинні розуміти інституціональні правила, знати наслідки їх порушення і бути впевненими в застосовності цих правил до їхніх дій.
3. Інститути повинні бути відкритим, тобто дозволяти діючим суб'єктам реагувати на нові обставини інноваційними рішеннями.

Однак визначити універсальні критерії якості, які можна було б застосовувати до окремих інститутів, практично неможливо, оскільки необхідно аналізувати економічну систему в цілому та «про правильні інститути можна говорити лише тоді, коли саме суспільство влаштовано правильно» [15], тобто якщо існуюча інституціональна структура сприяє довготривалому економічному зростанню, ефективній реалізації прав власності тощо. Важливими є не лише економічні фактори, до яких можна віднести

можливість самореалізації громадян. Коли в суспільстві потенціал зростання мають ті індивіди, які належать до певного стереотипу, а талановиті не мають можливості самореалізації, влаштованість суспільства неможна назвати правильною.

Неоднозначність розуміння користі має місце за будь-яких критеріїв. Можна розглядати інститут як структуру, що мінімізує трансакційні витрати, та оцінювати його за даним критерієм. Але проблема в тому, що інститут спроможний забезпечити локальну мінімізацію трансакційних витрат і водночас створювати глобальну неефективність. Чим складніший інститут, тим неоднозначніший вектор його впливу на суспільство.

Ефективність інституту в першу чергу залежить від наявності санкції за порушення правил, що формують їх сутність, та механізму примусу для їх слідування. На відміну від формальних правил, ефективні механізми примусу неможливо запозичувати, їх доводиться створювати кожній країні окремо. Якщо розглядати аналогію Норта Д. стосовно спортивних ігор, то можна стверджувати, що «проблема полягає не в заміні застарілих правил, а в тому, щоб знайти суддів, які б чесно судили, не йшли в змову з командами, і взагалі приходили судити» [48].

Сутність примусу стосовно слідування встановлених правил визначають як здатність накладати витрати різноманітними методами, до яких відносять і грубіянство, використання фізичної сили, відмову мати з кимось справу або зіпсування його репутації і т.д. [17, С.57]. Фізичне насильство є лише одним з методів примусу, який використовується у тому випадку, коли зіпсувати репутацію неможливо. У довгострокових стосунках фізичне насильство може бути використане, але у нього немає переваги в порівнянні із зіпсованою репутацією. Використання насильства відрізняється від інших способів покарання, по-перше, тим, що воно часто буває дешевшим в порівнянні з іншими способами; по-друге, воно більшою мірою загрожує конфіскацією [49]. Єдина сторона, яка володіє законним правом використовувати насильство, – це держава. Державу можна визначити як ієрархічну організацію, що володіє

юридичними повноваженнями заподіювати шкоду особам (в межах національних територій, на які поширюється її юрисдикція), які не обов'язково добровільно підкорюються її владі [17, С.57].

Неефективність інститутів можна охарактеризувати з точки зору слідування власним інтересам. Формальні правила виникають під впливом особистих політичних та економічних інтересів та створюються для того, щоб задовольнити потреби тих індивідів, хто в силу позицій, які займають, можуть впливати на формування нових правил [12, С.17]. Інститути з одного боку, зменшуючи невизначеність вибору та забезпечуючи передбачуваність результатів, полегшують процес взаємодії між індивідами, а з іншого – являючись правилами, що обмежують доступ до ресурсів як економічних, так і політичних, формують межі розподілу. Саме тому в світі ведеться боротьба за можливість змінити правила, тобто боротьба за доступ до обмежених ресурсів.

За таких все більше актуальними стають неформальні інститути, такі як інститути довіри, взаєморозуміння, поваги, репутації, доброї волі, пунктуальності, гнучкості – людські якості, без яких неможливе налагодження взаємовигідної, повноцінної та довгострокової взаємодії між партнерами [4].

На думку Асемоглу Д. ефективні інституції відповідають трьом основним характеристикам: дотримання прав власності широкої верстви населення таким чином, щоб у більшості були стимули інвестувати та впливати на економіку країни; обмеження дій еліти, політиків та інших впливових груп так, щоб вони не могли конфіскувати доходи та інвестиції інших або створити надмірно не вигідні умови діяльності; забезпечення визначеного ступеню рівних можливостей для широкої верстви населення так, щоб індивіди могли інвестувати, особливо в людський капітал, та приймати участь у виробничій діяльності [50]. підкреслює Асемоглу, що розуміння важливості інституцій та інститутів в тому числі в економічному розвитку та часом значні бар'єри на шляху інституціональних реформ є першим кроком у напрямку значного прогресу, початком швидкого зростання світової економіки. Родрік Д. та

Субраманіан А. вважають, що якість інституцій є єдиною та важливою детермінантою рівня доходів країни [51].

Ефективність інститутів може бути оцінена з точки зору якості державного регулювання, в тому числі корупції, політичних прав, ефективності приватного сектору, а також труднощів, пов'язаних з даним процесом; рівня правового захисту приватного сектору, в тому числі ефективності дотримання законів; а також обмежень, встановлених для політичних лідерів. Дана оцінка якості є не об'єктивною, а скоріше суб'єктивною, і може бути здійснена відповідними національними експертами або резидентами з врахуванням рекомендацій міжнародних та недержавних організацій.

Кауфманом Д., Краєм Ф. запропонована методика оцінювання інститутів та інституцій за допомогою індексу регулювання, який являє собою середнє значення наступних шести складових:

1) право вибору та відповідальність – порядок проведення виборів та політичні права громадян, їх свобода;

2) політична стабільність та відсутність насильства – ймовірність того, що уряд не застосовує надконституційні або насильницькі засоби правопорядку;

3) управлінська ефективність – якість, компетентність та політична незалежність державних комунальних служб;

4) регулюючий «тягар» - відносна відсутність контролю уряду над ринком товарів, банківською системою та міжнародною торгівлею;

5) верховенство закону – захист від насильства та крадіжок, незалежна та ефективна судова система;

6) відсутність хабарництва – відсутність використання суспільної власності для власної вигоди чи корупції [52].

На основі проведених досліджень сутності інститутів пропонуємо оцінювати ефективність інститутів з точки зору дотримання чи не дотримання правил (норм) та застосування чи не застосування санкцій до порушників правила [53]. Дана методика розроблена на основі логічної структури визначення інституту, запропонованого В. Тамбовцевим. Вона враховує

можливості та бажання не тільки індивіда слідувати правилу, але і можливості та бажання гаранта цього правила застосовувати санкції. За даних умов інститут має наступне логічне визначення:

$$\{ (A, Cn, St, M, P, G) = dfI \} = \forall(x \in St) \& \forall t\{ [Cn(x, t) \Rightarrow M(A(x, t))] \cup \\ \cup [Cn(x, t) \& M(A(x, t)) \Rightarrow G(P(x, t + \Delta t))] \cup [Cn(x, t) \& M(A(x, t)) \& \\ \& a G(P(x, t + \Delta t))] \}, \quad (1.1)$$

Ця логічна формула може бути визначена таким чином: набір (A, Cn, St, M, P, G) є інститутом, тобто $(A, Cn, St, M, P, G) = dfI$, тоді і тільки тоді, коли будь-який індивід, який є суб'єктом норми ($\forall(x \in St)$), у будь-який момент часу ($\forall t$), опинившись в умовах застосування норми ($Cn(x, t)$), виконує приписані нею дії відповідного характеру ($M(A(x, t))$), тобто $Cn(x, t) \Rightarrow M(A(x, t))$, чи, якщо він перебуває в ситуації застосування норми та не діє передбаченим способом ($Cn(x, t) \& M(A(x, t))$), то гарант норми через деякий час ($t + \Delta t$, $\Delta t \geq 0$) застосовує щодо індивіда відповідні санкції $G(P(x, t + \Delta t))$, тобто $Cn(x, t) \& M(A(x, t)) \Rightarrow G(P(x, t + \Delta t))$ або за деякими причинами не застосовує їх $Cn(x, t) \& M(A(x, t)) \& a G(P(x, t + \Delta t))$.

Змінна a – це сукупність факторів, які впливають на діяльність гаранта, завдяки яким він не встановлює та не застосовує санкції. Під змінною a розуміємо обмежені можливості виявити порушення, власні мотиви гаранта, вплив інших факторів.

Якщо оцінювати ефективність інститутів від 0 до 1, то інститут є високоефективним, тобто його ефективність рівна 1, якщо індивід (суб'єкт правила) дотримується або не дотримується правила, але в разі його недотримання гарант застосовує до порушника санкції. Інститут є малоефективним, тобто його ефективність рівна 0, якщо індивід (суб'єкт правила) не дотримується правила та гарант не застосовує до порушника санкції.

Інституційний розвиток країни має велике значення для економіки, оскільки впливає на важливі макроекономічні показники: темп зростання ВВП, рівень інфляції, інституціоналізація фондового ринку, коливання валютного курсу тощо. Інертний розвиток інститутів призводить до стагнації економіки, вона стає більш вразливою до зовнішніх потрясінь і фінансових криз, що, як наслідок, призводить до консервації несприятливого інвестиційного клімату у країні, гальмує нормальне функціонування ринкових механізмів і збільшує трансакційні витрати виробництва.

Інститути відіграють дуже важливу роль у економіці будь-якої країни, вони є вирішальним фактором економічних змін. Для того, що оцінити важливість інститутів як детермінантів функціонування економіки країни Міжнародний валютний фонд запропонував економетричну модель, яка регресує макроекономічні показники країни і оцінюючи рівень макроекономічної політики та сукупності екзогенних змінних [54]:

$$X_i = a + b [Institutions] + c [Policy] + d [Z] + u, \quad (1.2)$$

$$Institutions = f [Z] + e, \quad (1.3)$$

де X_i – макроекономічний результат країни і;

Institutions – показник інституціонального розвитку країни;

Policy – показник ступеня розвиненості макроекономічної політики;

Z – зовнішні фактори (політичні, демографічні, географічні та інші);

b, c, d – параметри, які відображають результат впливу інститутів, макроекономічної політики та зовнішніх факторів на економічну ситуацію.

В результаті проведеного теоретичного аналізу сутності інституціонального забезпечення ринкових взаємодій суб'єктів господарювання, яке полягало в дослідженні сутності інституцій та інститутів, їх функціональності та системності, виявляється, що критерієм оцінювання їх ефективності є не тільки наявність чітких, зрозумілих, адекватних,

доступних, відповідних конкретним умовам правил, норм та санкцій до їх порушників, але і справедливе застосування санкцій у випадках даних порушень. Відмінності в ефективному інституціональному забезпеченні країн є фундаментальною причиною різних рівнів їх економічного розвитку. Від ефективності інституціонального забезпечення залежить добробут світу в цілому.

1.2. Інституціональне забезпечення як детермінанта функціонування секторальних ринків

Детермінантою функціонування секторальних ринків є інституціональне забезпечення, тобто наявність ефективних адекватних сучасним умовам розвитку інститутів, які задають інституціональні параметри функціонування суб'єктів у глобальному економічному просторі. В свою чергу параметри функціонування мають свій прояв в межах встановлених правил або інституцій.

Більшість існуючих в суспільстві правил можна умовно розділити на три групи: правила, які забезпечують координацію діяльності агентів в економічних та соціальних взаємодіях; правила, які регулюють відношення кооперації між агентами; правила, які розподіляють результати спільної діяльності [15, С. 69]. Даний розподіл правил є достатньо умовним, оскільки в реальному житті одне і те саме правило може вирішити відразу декілька проблем. За типом правил, що створюють основу діяльності конкретних інститутів, виділяють їх три домінантні функції: координації, кооперації, розподілу (рис. 1.3) [25].

Обмежуючи можливі способи дій і характер поведінки або навіть встановлюючи тільки один дозволений спосіб дій, правила координації встановлюють відповідну поведінку економічних агентів. Виконання функції координації дій економічних агентів породжує та обумовлює виникнення координаційного ефекту, який полягає в забезпеченні економії для економічних агентів на витратах дослідження та прогнозування поведінки інших економічних агентів, з якими вони взаємодіють в різноманітних ситуаціях.

Координаційний ефект реалізується через зниження рівня невизначеності середовища, в якому діють економічні агенти. Виконуючи дану функцію, інститути створюють умови для взаємовигідного обміну.



Рис. 1.3. Характеристика домінантних функцій інститутів

Джерело: розроблено автором на основі [12, 13, 15]

Інститути забезпечують взаєморозуміння між агентами, формуючи погоджені очікування при мінімальному обміні інформацією. Звідси їх важливою функцією є вирішення проблем кооперації. Нерідко між короткочасними та довгочасними цілями індивіда або між його цілями та цілями суспільства виникає конфлікт. Проблема узгодження індивідуальних та суспільних інтересів може бути вирішена, якщо, в суспільстві діють правила, що змушують кооперуватись, недотримання яких призводить до встановлених витрат. В такій взаємодії орієнтація агентів на максимізацію власних інтересів призводить до встановлення рівноваги, в якій всі учасники будуть поводитись кооперативно, що забезпечить ефективний результат.

Будь-який інститут, обмежуючи множину можливих дій, впливає на розподіл ресурсів між економічними агентами, виконуючи функцію розподілу. Витрати розподілу можуть складати значну долю прибутку і, таким чином, негативно впливати на стимули кооперації. Саме тому, щоб уникнути подібних проблем, учасники взаємодії встановлюють певні правила стосовно розподілу витрат та переваг.

Розглянуті правила ефективні в умовах тісного соціального і культурного зв'язку, спільних цінностей. Але правила мають ряд недоліків. Перш за все не всі правила явно фіксуються, до них відносяться неформальні правила. Вони можуть інтерпретуватися учасниками по-різному. Це вносить у відношення елемент непередбачуваності – очікування однієї сторони відносно поведінки іншої не завжди здійснюються.

Відношення в межах певної групи регулюються не лише правилами, які спонтанно виникають в її межах, але і правилами нав'язаними зовні. Дані правила не є результатом консенсусу учасників взаємодії, вони є результатом рішень окремих індивідів або групи індивідів, які наділені відповідними повноваженнями. В більшості випадків дані правила зафіксовані в письмовій формі, тобто є формальними. Вони є невід'ємним атрибутом держави, яка забезпечує їх дотримання.

Необхідними умовами існування і гармонійного розвитку кожного суспільства є узгодження інтересів різних його членів, встановлення і підтримання у стосунках між ними певного порядку. В економічних взаємодіях індивідів узгодження інтересів та дотримання домовленостей є основними чинниками високої ефективності очікуваних результатів. Однак в сучасних умовах розвитку довіра та чесність не є основними гарантами дотримання угод. Діяльність індивідів потребує регулювання вищими інстанціями з метою уникнення хаосу та впорядкування дій. Дане завдання виконують інститути, сутність яких була розглянута вище.

Будь-які інститути потрібно розглядати з точки зору не лише їх безпосереднього впливу на результати чи поведінку економічних агентів, а й

непрямого впливу, що виявляється через стимулювання агентів. В процесі функціонування в залежності від етапу застосування інститути здійснюють три головні функції – регулювання, оперативну функцію та функцію контролю, кожна з яких характеризується основними процесами (рис. 1.4).

Регулююча функція полягає у прийнятті рішень, що визначають цілі, принципи, правила поведінки суб'єктів, що діють в межах інституту, або є його членами. Такого роду рішення володіють лише морально-політичною обов'язковою силою. Резолюції роблять серйозний вплив як на правотворчий, так і на правозастосовний процес.

Контрольні функції полягають в здійсненні контролю за відповідністю поведінки даних суб'єктів, а також резолюцій. У цих цілях інститут має право збирати й аналізувати відповідну інформацію, обговорювати її і висловлювати свою думку в резолюціях.

Оперативні функції полягають у досягненні встановлених цілей, інститути надають науково-технічну допомогу, консультаційні послуги. Між наведеними вище функціями відбувається постійна взаємодія та зв'язок.

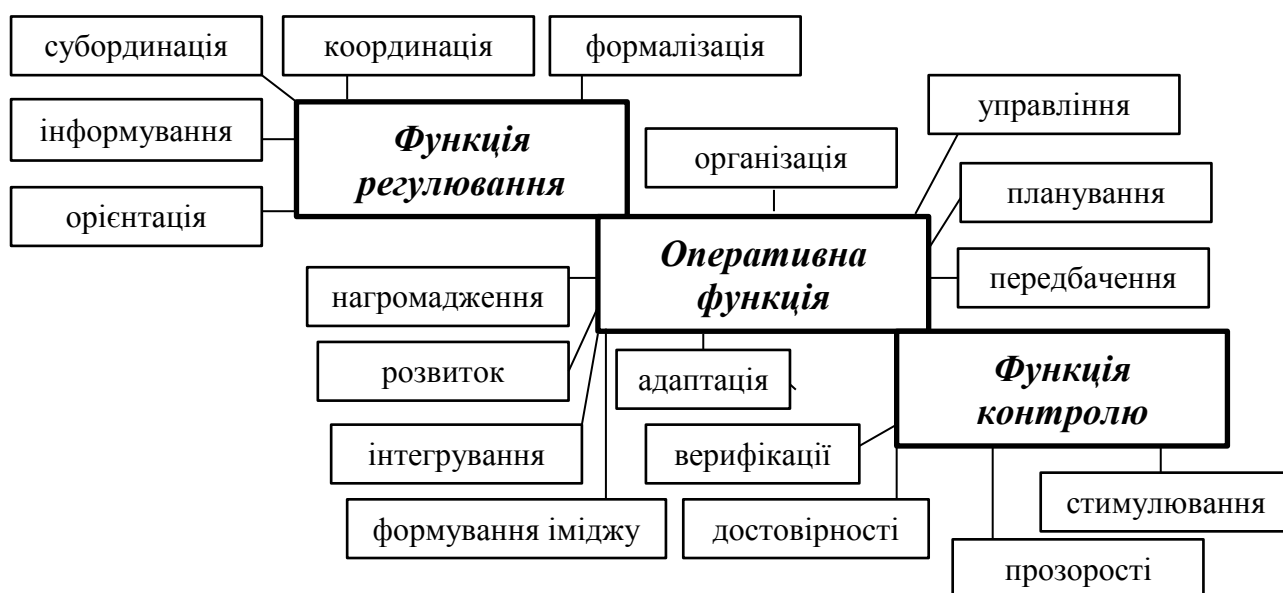


Рис. 1.4. Функціональність інститутів

Джерело: розроблено автором

Дослідження закономірностей регулювання інститутів потребує встановлення сутності дефініції «регулювання». Регулювати (від лат. *regulo* - впорядковуую) означає впорядковувати, вносити порядок в певну діяльність; встановлювати правильну взаємодію частин механізму [55]. З правової точки зору регулювання можна охарактеризувати як процес дії за допомогою правових норм та інших юридичних засобів на поведінку людей з метою упорядкування, охорони та розвитку суспільних відносин [56]; здійснюване державою за допомогою права і сукупності правових засобів упорядкування суспільних відносин, їх юридичне закріплення, охорона і розвиток [57].

Ринкове регулювання – це усвідомлена та вольова координація, упорядкування товарно-грошового обміну, узгодження потреб та інтересів різноманітних учасників ринкової сфери – суспільства в цілому, регіонів, галузей, підприємств і т.д. [58, С.117]. Регулювання ринкових відносин тісно пов'язано з процесом управління: і регулювання, і управління являються впорядковуючими, координуючими процесами. Однак між ними існують певні відмінності. Регулювання є лише одним з видів управління, а саме в основному індикативне (рекомендаційне) управління. Воно не має всеохоплюючого, директивного характеру, хоча повністю не виключає адміністративних та навіть силових методів впливу на господарську діяльність. Регулювання розуміють як «м'яке», опосередковане управління господарською діяльністю [58, С.118].

Однак регулювання й управління, маючи спільну сферу застосування, передбачають різний за характером вплив на об'єкти управління з метою досягнення певних результатів, тобто реалізації встановлених цілей та завдань управлінського впливу. При цьому регулювання охоплює порівняно з управлінням ширшу сферу організаційної діяльності. Управління означає цілеспрямований вплив саме на об'єкти управління, використання методів, що передбачають підпорядкування цих об'єктів управлінському впливу з боку суб'єкта управління. Регулювання ж пов'язане не стільки з впливом на об'єкти управління, скільки на оточуюче середовище. Воно передбачає високий ступінь альтернативності поведінки керованих об'єктів [59].

І регулювання, і управління відображають організаційну діяльність, яка спрямована на впорядкування певних суспільних інтересів та явищ. Проте така діяльність з впорядкування можлива тоді, коли певні об'єкти вже організаційно оформлені. Оскільки неможлива ситуація, коли щось засобами управління або регулювання утворюється з нічого: завжди існує певний організований об'єкт, з якого утворюється новий об'єкт або новий стан організованості. Отже, регулювання та управління відображають різні форми організаційної діяльності, яка забезпечує упорядкованість соціальних об'єктів та організацію цілеспрямованого впливу на них.

Необхідність в координації ринкових відносин значно посилюється за умов, коли економічні зв'язки під впливом глобалізації значно ускладнюються, стають різноманітнішими та масштабнішими.

У світовому господарстві процес регулювання ринкових відносин відбувався поступово. Впродовж декількох тисячоліть ринок функціонував практично повністю стихійно. В другій половині XVIII ст. дане положення було навіть теоретично закріплене поглядами Сміта А. стосовно «невидимої руки» [60], якими обґрунтовувалась роль некерованого ринку. З того часу дану теорію активно пропагандували інші класики буржуазної політичної економії, неокласики, ліберальні теоретики, а з середини минулого століття і монетаристи [61, 62, 63].

Активне втручання державної влади в ринкову економіку починається з розвитком капіталізму. В епоху первісного накопичення капіталу дана тенденція виявляється у вигляді політики протекціонізму, яка полягала в заохоченні з боку держави тих національних галузей, які були найбільш прибутковими для буржуазії, що зароджувалась в ті часи. Дана політика проводилась в Англії та Франції вже в XVII ст., а в Росії – з часів Петра I, при чому в більшій мірі регулювалась зовнішня торгівля. Подальша активізація ролі державної влади відбулася в часи Першої світової війни. Наступний етап посилення координуючої ролі пов'язаний з «новим курсом» Рузвельта Ф. в США, що в значній мірі оснований на кейнсіанських теоретичних положеннях

[64]. Також активне ринкове регулювання відмічають в часи Другої світової війни та післявоєнний період. Значний державний вплив на товарно-грошовий оборот, як і на економіку в цілому, характерний майже у всіх значних капіталістичних країнах. В деяких з них, наприклад, в Японії та Франції, створені центральні органи влади, що займаються прогнозуванням та плануванням [58, С.127].

Таким чином, відбувається процес еволюції регулювання ринку. Відповідно до політекономічної концепції, ринок – продукт регулювання, породжений регуляторними впливами агентів і держави, інститутів та інституцій, створених для втілення в життя ринкової моделі розвитку, через створення умов, «правил гри» для суб'єктів економіко-соціальних відносин. Інституціональна концепція стверджує, що ринок – це сукупність інститутів, правил поведінки у повсякденному житті і способи підтримки цих правил, які сформовані людьми у процесі життєдіяльності [11].

Економічний підхід реалізується через аналіз «економіко-фінансових механізмів функціонування господарської системи в класичному розумінні товарообмінних процесів», інституціональний – «в сукупності ринкових і державних інститутів забезпечення ринкового процесу» [65]. Інституціональний підхід до розуміння ринку на думку Прилуцького А. дозволяє збагатити традиційний класичний та неокласичний підходи, представити його не схематичним і абстрактним, а живим, органічним. Він дозволяє ширше поглянути на питання сутності і функцій, ролі і місця ринку в економіці і суспільстві [66].

На думку вчених структурно-інституціонального аналізу ринків реального сектора економіки України, очолюваних Точиліним В., методологічну основу інституціонального підходу до з'ясування категорії «ринок» утворюють системні ринкові інститути, які можна впорядкувати відповідно до загальних інститутів цілісної економічної системи. Відповідно до інституту власності на товар, ринок постає як взаємодія чинних та майбутніх власників товару у процесі його обміну. Відповідно до часово-просторового інституту, ринок тлумачиться як

географічний простір, місце купівлі-продажу товару. Відповідно до інституту грошей – процес організованого обміну, товарно-грошових відносин. З точки зору інституту посередника, ринок – це сфера обігу й купівлі-продажу, а інституту ціноутворення, ринок – місце товарообміну й формування ціни товару в процесі взаємодії попиту і пропозиції. Відповідно до інституту конкуренції, ринок – це взаємодія між покупцем і продавцем у системі товарно-грошових відносин, вільного підприємництва й боротьби за споживача. Крім того вчені розглядають ринок як систему соціальних інститутів, які регламентують зміну прав власності учасників ринку в процесі децентралізованого товарного обміну та розподіл між ними обмежених виробничих ресурсів для товарного виробництва продукції [67].

У своїх дослідженнях Тамбовцев В. використовує поняття «інституціонального ринку», під яким розуміє локус, де укладаються неявні інституціональні угоди, суть яких міститься в тому, що одночасно з конкретною товарною угодою здійснюється *ipso facto* і вибір визначеної інституціональної форми, в якій відбувається дана товарна угода [68]. Прикладами неявних інституціональних угод дослідник наводить укладання угоди на постачання товару за передоплатою, укладання тієї ж угоди в бартерній формі, реєстрація підприємства у формі товариства з обмеженою відповідальністю, усне, а не письмове визначення порядку взаємодії співробітників організації і т. д.

Цілком погоджуємося з думкою Прилуцького А., що ринок є як регульованим, так і регулюючим взаємодії суб'єктів господарювання. Ринок як інституціональна система в рамках економічної теорії, є перш за все господарською системою, в якій реалізуються економічні потреби й інтереси її учасників. Разом з тим він є господарською системою, інтегрованою через численні зв'язки ринкової взаємодії в інші сфери людської життєдіяльності. З іншого боку, як інституціональна система, він знаходиться під регуляторним впливом держави, самоврядних інститутів громадського суспільства, які обмежують його дії [66].

На думку Родріка Д. та Субраманіана А. інституції здійснюють функції формування, регулювання, стабілізування та легітимності ринку [51, С. 32]. Інституції виконують функцію ринкового формування захищаючи права власності та гарантуючи виконання контрактів; ринкового регулювання – маючи справу з зовнішнім оточенням, економією масштабу, недосконалою конкуренцією, наприклад, регулювання телекомунікацій, транспорту, фінансових послуг. Функція ринкового стабілізування полягає в гарантуванні низького рівня інфляції, мінімального рівня макроекономічної нестабільності, запобігання фінансових криз. Інститутами та інституціями, що виконують дану функцію виступають центральні банки, режими обміну валют, бюджетні та фіскальні правила. Ринкова легітимність полягає в забезпеченні соціального захисту, страхуванні. Даний тип функцій відображає пенсійна система, служби зайнятості та інші соціальні фонди.

З точки зору інституціональної теорії механізм функціонування ринку Шпикуляк О.Г. визначає як систему інституцій та інститутів, які опосередковують обмін, забезпечують укладення міжагентських контрактів, контролюють їх виконання сторонами [7]. Від інституціональних факторів залежить раціональність економічних взаємодій, а також ефекти контрактацій. Ринкова економіка – це процес безперервних змін, які мають не лише натурально-речовий і вартісний характер, до них можна віднести і часті прояви асиметрій у регулюванні ринку, інформаційному забезпеченні виробників і споживачів, конкуренції, розвитку підприємницької діяльності й ціноутворенні.

Кожна держава характеризується притаманними для неї умовами ринкових взаємодій, тобто за визначенням Норта Д. «правилами гри», які визначають перспективи і добробут. Інституції, тобто умови ринку, характеризують систему відносин між державою, індивідами та господарськими структурами. Відносини між суб'єктами в економіці реалізуються через систему інституцій та інститутів.

В даний час погляди на проблематику регулювання міжнародних відносин зазнають серйозних змін, що в основному пов'язано зі структурними

змінами у світовій економіці. Глобалізація світогосподарських зв'язків активізує дискусії довкола регулювання міжнародної торгівлі та інших сфер світової економіки. Практика звертається до теорії, до пошуку нових критеріїв тлумачення і оцінки подій, що відбуваються.

В загальному вигляді під міжнародним регулюванням розуміють управління окремими міжнародними процесами з метою уникнення їх потенційних негативних наслідків для світового співтовариства [69]. Однак дана дефініція не є загальноприйнятою, оскільки процес дослідження практики регулювання та його окремих рис є незавершеним [70]. Дослідженням сутності регулювання займалися такі науковці як Айкенбери Дж. [71], Базилевич В. [72], Булл Х. [73], Грум А. [74], Заблоцька Р. [75], Зінченко Ф. [76], Масікотте М. [77], Розенау Дж. [78, 79], Спаез К. [80], Темніков Д. [69], Угрин Л. [81], Фінгер М. [82], Фінкельштейн Л. [83], Фридрихс Дж. [84], Царенко О. [85], Янг О. [86].

Темніков Д. розглядає два підходи щодо інтерпретації регулювання міжнародних відносин – реалістичний та інституціональний [69]. Реалістичний підхід розглядає регулювання як механізм урівноваження держав, якому характерні дві концепції, які хронологічно слідують одна за одною – теорія балансу і теорія гегемоністичної стабільності.

Теорія балансу розглядає регулювання як постійний процес балансування інтересів різних держав, що конфліктують між собою, та загроз, які надходять від даних держав. Регулювання як пошук рівноваги між інтересами та загрозами історично здійснювалось шляхом створення тимчасових союзів держав, цілями яких було протистояння певному суб'єкту, концентрація сили якого загрожувала існуючій стабільності. В тому випадку, якщо концентрація сили у одного суб'єкта досягала ступеню, що дозволяв йому самостійно проводити власну політику, не узгоджуючи її з іншими державами, наставав гегемоністичний порядок. Сутність гегемоністичної теорії полягає в тому, що стабільність міжнародної системи досягається через домінування однієї країни [87, 88]. Така однополярність світу визначала відповідне відношення до

регулювання, яке розглядалось як механізм реалізації гегемоном власних уявлень стосовно міжнародного порядку.

Неспроможність однієї міжнародної організації управляти світом підтвердила той факт, що управління різноманітними сторонами міжнародних відносин може здійснюватись лише широким спектром міжнародних інститутів [89]. Саме тому широкого застосування зазнає інституціональний підхід, якому властиві акценти на інструментарії регулювання, яким виступають міжнародні інституції, а також на питання, пов'язані зі становленням універсального багатостороннього управління і занепадом державного регулювання на базі двосторонніх відносин і співпраці вузького кола держав.

Первинно визначення сутності регулювання в межах інституціонального підходу формувалось під впливом теорії режимів. Регулювання розглядалось як інституціоналізований спосіб дії на поведінку суб'єктів за допомогою створених ними ж режимів [69]. Однак відсутність чіткого визначення сутності режиму, сприяла подальшому пошуку теоретичних основ, що сприяло утворенню неінституціональної теорії, в межах якої регулювання розглядається як сукупність формальних та/або неформальних інструментів та механізмів, що організовують та координують соціально-економічні відношення суб'єктів [77,79].

В даний час існує тенденція поєднання реалістичного та інституціонального підходів до сутності регулювання міжнародних відносин. Дана спроба була зроблена Дж. Айкенбері, який вважав, що «створення інститутів як механізмів політичного контролю визначається двома змінними: відмінностями в силовому потенціалі і типах правління» [71]. Чим більші відмінності в потенціалі, тим сильніше бажання провідної держави закріпити статус-кво за допомогою інститутів, з одного боку, і тим виразніше прагнення інших держав обмежити поведінку гегемона рамками інститутів – з іншого. Вчений також відзначав, що демократична природа інститутоутворюючих країн полегшує формування міжнародних інститутів, сприяє поглибленню

співпраці між державами і створює перешкоди на шляху реалізації альтернативних політичних ідей та утопій [71].

За логікою Айкенбері Дж., створення системи інститутів з подібними сферами компетенції вводить додаткові обмеження проти «реваншу сили» і веде до встановлення «конституційного» порядку. Конституційність передбачає певну «точку відліку», в якості якої виступають правила і норми. При цьому під принципом «конституційності» вчений розуміє не лише відповідну загально визнаним правилам (нормам) поведінку учасників міжнародної взаємодії, але і поведінку, яка враховує інтереси менш сильних країн в процесі їх взаємодії з сильнішими. Регулювання відтворює нормативні і когнітивні моделі дії суб'єктів, тим самим значно впливаючи на їх політичну ідентичність та соціальну ціль. Таким чином, регулювання – це конституційний (легальний) спосіб створення загальних моделей поведінки, у відповідності з якими суб'єкти міжнародних відносин реалізують власні інтереси.

Виділяють кілька основних концепцій з можливої організації глобального регулювання, які передбачають або створення нових інститутів, покликаних найбільш адекватно відповідати новим глобальним процесам, або еволюцію та трансформацію функцій уже існуючих міжнародних організацій [72]:

1. «Світовий уряд». Дана концепція являє собою збільшену модель національної держави, керівництво якої вирішує поточні внутрішньополітичні питання вже не на національному, а на глобальному рівні.

2. Трансформація існуючої системи ООН. Дана концепція має два варіанти: перший – поступове підвищення рівня легітимності Ради Безпеки ООН і її ефективності; другий – перетворення існуючої Ради Безпеки ООН на свого роду квазіуряд, а Генеральної Асамблеї ООН – на квазіпарламент. Така форма глобального управління знаходить більше прихильників, ніж ідея «світового уряду».

3. Політичне управління глобальним розвитком. Відповідно до цієї концепції провідні політичні актори у світі будуть «підштовхувати» глобалізацію в потрібне русло і розв'язувати нові глобальні проблеми вузьким

колом «гравців». Ними можуть бути домінуюча у світі супердержава або конгломерат великих держав (у рамках групи G-8 або ж іншої структури).

4. Корпоративне глобальне управління. У цьому випадку до колективних зусиль держав щодо вирішення глобальних проблем і планування глобального розвитку приєднуються найбільш значущі приватні «актори» (найбільші транснаціональні корпорації, міжнародні неурядові організації тощо).

Перехід від поняття «government», що в перекладі з англійської мови означає «уряд», до поняття «governance», що означає «регулювання», характеризує еволюцію від одного актора – держави, до глобальних установ, що відображають стратегічну взаємодію багаточисельних акторів [86]. Глобальними акторами в даному розумінні виступають окремі держави, транснаціональні корпорації (ТНК) та міжнародні неурядові організації (МНО).

В західній науці поширені кілька підходів до розуміння «Global Governance», які по-різному відповідають на питання суб'єктності [81]. Насамперед, це неоліберальна концепція «управління без уряду», яка акцентує увагу на неформальних консенсусних механізмах прийняття міжнародних рішень; концепція інституціональних трансформацій, що розглядає посилення повноважень міжнародних інституцій, насамперед інститутів ООН. Неорелістські традиції розвиває теорія інституціоналізованої гегемонії, яка розглядає основними суб'єктами міжнародні інституції, створені могутніми державами для співпраці та колективного управління міжнародними економічними кризами, тобто відбувається зміна лідерства однієї держави, колективним лідерством наймогутніших держав, потенціал яких дає їм змогу виконувати роль глобального менеджера в рамках міжнародних інститутів. До таких інститутів передовсім відносять G-7 (G-8) та меншою мірою МВФ, Світовий банк, які займаються вирішенням проблеми економічної і енергетичної безпеки, формуванням нових стандартів поведінки в міжнародних відносинах.

Глобальне регулювання розглядається як «інститут, або точніше ряд інститутів, які складаються з організацій (тобто держав, МНО та ТНК), кожна з

яких не має достатньої влади, щоб «регулювати» самостійно [82]. Під глобальним інституціональним регулюванням розглядають «сукупність наднаціональних механізмів управління міжнародними процесами на універсальних правових підставах, з метою упорядкування взаємодії всіх його суб'єктів, що складають глобальне цивільне суспільство у всій його розмаїтості, запобігання потенційних негативних наслідків міжнародних процесів для світового співтовариства, а також підвищення сукупної ефективності взаємодії для всіх його численних учасників» [76].

Сутність глобального регулювання можна розкрити наступними положеннями [70]:

1. Глобальне регулювання як результат економічної глобалізації. Глобальне регулювання тісно пов'язано з економічною глобалізацією. Незважаючи на те, що з одного боку глобалізація призводить до кризи традиційної економічної політики, а з іншого – до гіперліберального бачення саморегулюючого ринку, очевидно, що глобалізація породжує потребу в існуванні певного функціонального еквіваленту до державного правління, який розкриває сутність «глобального регулювання». Зниження ролі держави як арбітра на міжнародній арені призводить до нерегульованого плюралізму глобальної державної політики. Економічна глобалізація приводить не лише до зниження ролі держави, але і до утворення глобального цивільного суспільства, створюючи можливість, щоб глобальне регулювання виступало заміником міжнародної політики держав. Сутність глобального регулювання полягає в тому, щоб заповнити нішу, яка знаходиться між економічною глобалізацією та зниженням ролі держави.

2. Глобальне суспільство як суб'єкт глобального регулювання. Помилково вважати, що глобальне суспільство складається лише або переважно з людей, які мають добрі наміри. Немає доказів вважати, що глобальне суспільство має сильніший імунітет від корупції, ніж окремі держави. Глобальне регулювання може мати як позитивне, так і негативне значення в залежності від того, хто його здійснює.

3. Дефініція «глобальне регулювання» має англо-американський культурний відбиток. Дане положення полягає в тому, що прямий переклад дефініції «регулювання», яке походить від англійського «governance», на інші європейські мови має певні труднощі. Італійська, німецька, французька і інші європейські наукові школи трактують цей термін у відповідності з власним культурно-науковим контекстом, однак дане поняття в більшості випадків було асимільоване з англійської мови, яка набула широкого застосування у міжнародному співтоваристві як «lingua franca».

4. Глобальне регулювання має Трансатлантичний організаційний вплив. Наддержавне регулювання здійснюється міжнародними неурядовими організаціями, які мають нерівномірне розміщення у світі. За даними Щорічника міжнародних організацій 59% з них мають свої штаб-квартири у Європі та 26% у Америці, які разом складають 85% [90]. Таким чином можна стверджувати, що незахідний світ взагалі займає другорядні позиції глобального регулювання. Очевидним стає твердження Р. Арона: «Коли кількість дійових осіб (на міжнародній арені) зростає..., кількість головних дійових осіб не зростає в тій самій пропорції, а часто й взагалі не зростає» [91].

5. Глобальне регулювання носить в основному суто економічний характер. Значна частина літератури, що розкриває сутність глобального регулювання, має неоднозначний зв'язок з політикою та політологією. З одного боку, глобальне регулювання вважається політичним наслідком глобалізації та другорядної ролі держави. З другого, в загальному значенні воно визначається як «регулювання без уряду», і тому не відповідає традиційному розумінню політики. Таким чином, сутність глобального регулювання полягає в інституціональній, а не політичній складовій.

Глобальне регулювання може здійснюватися в різних формах. Основними з них є глобальне співробітництво, за якого вирішальну роль у проведенні узгодженої загальносвітової політики будуть відігравати існуючі суверенні держави, і глобальне регулювання, за якого наднаціональні міжнародні організації були б автономні від держав у процесі прийняття рішень [85].

Регулювання міжнародних відносин економічних агентів здійснюється на міжнародному, регіональному, міждержавному, національному рівнях в залежності від їх приналежності даним рівням. Окремі рівні регулювання міжнародних відносин економічних агентів мають характерні суб'єкти, об'єкти та інструменти регулювання, які в сукупності формують глобальне середовище (табл. 1.3). До інструментів відносимо міжнародні, регіональні, міждержавні та національні правила функціонування економічних агентів. При цьому міжнародні, регіональні, міждержавні правила функціонування економічних агентів носять характер рекомендацій та обов'язків, а національні – мають відображення в законах та нормативних документах.

Таблиця 1.3

Рівні регулювання міжнародних відносин економічних агентів

<i>Рівень регулювання</i>	<i>Суб'єкт регулювання</i>	<i>Об'єкт регулювання</i>	<i>Інструменти</i>
Міжнародний	Міжнародні установи – урядові та неурядові міжнародні організації	Міжнародні та національні відносини економічних агентів	Міжнародні правила функціонування економічних агентів (рекомендації, обов'язки)
Регіональний	Регіональні установи – урядові та неурядові регіональні організації	Регіональні та національні відносини економічних агентів	Регіональні правила функціонування економічних агентів (рекомендації, обов'язки)
Міждержавний	Уряди держав, які приймають участь у взаємодії	Міждержавні відносини економічних агентів	Міждержавні правила функціонування економічних агентів (рекомендації, обов'язки)
Національний	Національні органи влади	Національні відносини економічних агентів	Національні правила функціонування економічних агентів (закони, нормативні документи)

Джерело: розроблено автором

Як уже зазначалось, глобальне регулювання здійснюють міжнародні організації, які є основною інституціональною формою співробітництва держав

у міжнародному або глобальному базисі, виступаючи організатором міждержавного спілкування в процесі глобальної економічної інтеграції та виконуючи притаманні їм функції (рис. 1.5).

Міжнародні організації є суб'єктами міжнародного права, норми визначають «межі дозволеного» в міжнародних відносинах, встановлюють своєрідні правила поведінки для суб'єктів, в тому числі для міжнародних організацій.

Міжнародні норми утворюються на основі узгоджень між учасниками міжнародних відносин офіційно у вигляді договорів та неофіційно у вигляді міжнародних звичаїв. Отже, можна стверджувати, що договори виступають формальними правилами, а звичаї – неформальними.

У зв'язку з порушенням норм поведінки окремими членами організацій, що є актуальним в даних умовах розвитку, міжнародне право передбачає застосування санкцій проти порушників. Найчастіші порушення можна згрупувати наступним чином: невиконання постанов організації, відхилення від статутних принципів, невиконання фінансових обов'язків, агресія проти іншої держави.

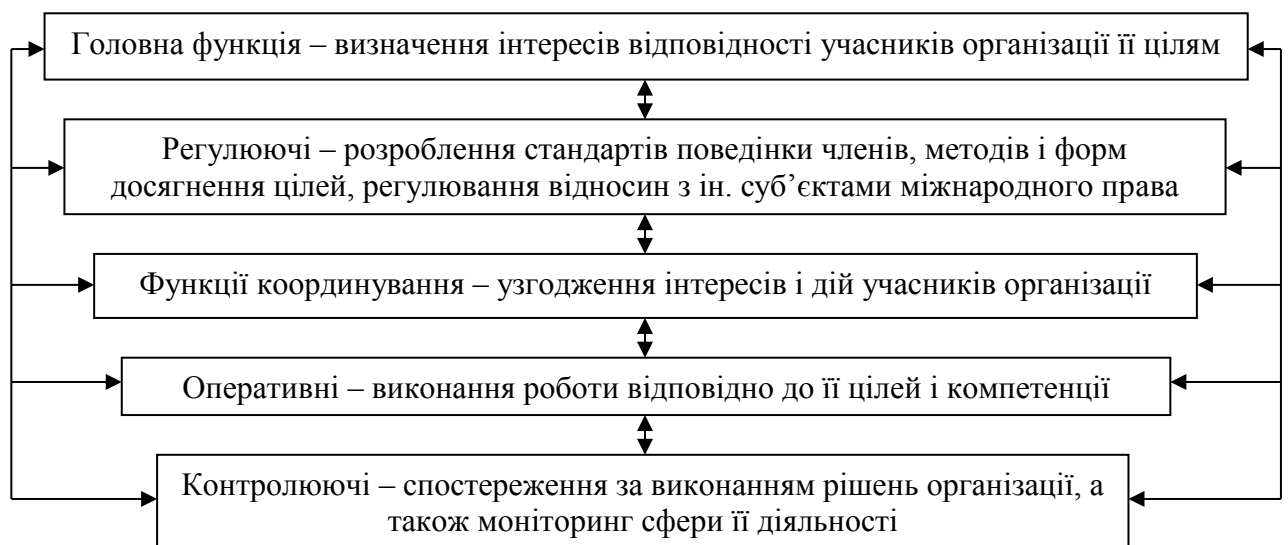


Рис. 1.5. Загальна характеристика функцій міжнародних організацій

Джерело: розроблено автором на основі [92]

Залежно від тяжкості порушення можуть бути застосовані санкції у вигляді припинення права голосування в органах організації, позбавлення технічної та фінансової допомоги, тимчасове припинення членства в організації, виключення з організації. Однак в основному правила міжнародних організацій мають рекомендаційний характер і встановлення санкцій за їх недотримання стає неможливим.

1.3. Трансформація секторальних ринків в глобальній економічній динаміці

Сучасним тенденціям світової економіки притаманна динамічність та циклічність, що визначається багатofакторним системним процесом глобалізації, розвиток та посилення масштабів якої здійснюється під впливом різноманітних чинників. Світ став не лише взаємозалежним, але і взаємовразливим. Доказом цього є результати кризових явищ в світовій економіці. Хоча взаємовразливість стає досить явно вираженою, все ж таки рівень впливу тих чи інших процесів на кожну країну відрізняється. Це насамперед пов'язано з рівнем інституціонального забезпечення кожної країни та світу загалом. Таким чином, світове господарство являє собою сукупність національних господарств різного рівня інституціонального забезпечення.

Внаслідок розвитку процесів глобалізації відбувається трансформація всіх секторів економіки, що об'єднують у своєму складі господарюючих суб'єктів з подібними ознаками функціонування. Кожен сектор виступає структурною складовою економіки, який на основі чітких ознак виокремлює певну сукупність видів економічної діяльності, організованих в єдину систему, що можуть функціонувати лише завдяки взаємодії з іншими видами економічної діяльності, і наявність яких обумовлена суспільним поділом праці, технологічною специфікою, економічними відносинами та механізмом господарювання [93].

У кожному суспільстві відповідно до моделі Фішера-Кларка за

принципом панування певної діяльності виділяють сектори: первинний – сільське господарство, рибальство, лісова промисловість та гірництво, також часто зараховують діяльність, пов'язану зі збором, пакуванням, очисткою і переробкою сировини на місці; вторинний – сектори економіки, які використовують матеріали первинного сектора і виробляючи на основі цієї сировини продукт, призначений для споживання, продажу або використання в інших сферах (виробництво і будівництво); третинний сектор економіки включає економічну діяльність, пов'язану з послугами – фінансова і банкова діяльність, транспорт, оптова і роздрібна торгівля, страхування, інформаційна галузь, медицина, освіта та індустрія розваг тощо. Інформаційні технології часто виокремлюють і включають у четвертинний сектор економіки.

Секторальні ринки в основному охоплюють такі сфери національної економіки як сільське господарство, обробна промисловість, видобувна промисловість та послуги. Починаючи з 1950-х рр., в економіці розвинутих країн відбувалися зрушення в бік зростання питомої ваги валової доданої вартості, створеної у сфері послуг, зумовлені передусім вищими темпами зростання продуктивності праці у промисловості порівняно зі сферою послуг, а також розширенням промислового застосування інформаційно-телекомунікаційних технологій. Крім того, велика кількість послуг тісно пов'язана з виробництвом. Послуги, особливо ділові, супроводжують товар протягом усього шляху від виробника до споживача. Іншою важливою тенденцією є передача промисловими компаніями великої кількості операцій (таких, як логістика, транспортування, маркетинг, інформаційно-телекомунікаційні технології та ін.) на аутсорсинг компаніям сфери послуг.

Динамічний розвиток зовнішнього ринку послуг розширює та посилює глобалізаційні процеси [94]. Це виникає не лише в результаті стрімкого збільшення кількості учасників ринку, об'ємів та різноманітності видів послуг, але і в радикальній зміні їх функцій. Досліджуючи генезис розвитку ринку послуг, можна відзначити їх використання як допоміжної складової у забезпеченні руху товарів, але це у минулому, а на сьогодні вони виступають у

своїй більшості в зовнішньоекономічному обороті в якості самостійних об'єктів. У світовому господарстві набули широкого використання транспорт, комунікації, фінансові галузі. Активно глобалізуються ділові та професійні послуги, перш за все наукоємні – інформаційні, комп'ютерні, консалтингові, інженерно-будівельні та ін. Серед широкої класифікації послуг, запропонованої такими міжнародними організаціями як Світовий банк, МВФ, СОТ (ГАТС), ООН (ЮНКТАД), особливе місце у світовому господарстві посідають транспортні послуги, оскільки беруть величезну участь у системі міжнародних господарських зв'язків

Зі стрімким поширенням процесів глобалізації в світовому господарстві роль транспорту, особливо авіаційного, залишається незмінно високою. В системі глобалізаційних процесів, що діє у світовому господарстві, транспорт займає особливе місце – виступає технічним чинником, зміцнюючи зв'язки між найвіддаленішими куточками планети (рис. 1.6) [95]. Транспортні послуги та процеси глобалізації являються взаємозалежними явищами у світовому господарстві. Транспорт функціонує на різних рівнях глобалізації, забезпечуючи доступ окремих компаній до світового рівня, який характеризується посиленням економічної взаємозалежності країн і регіонів, переплетенням їх господарських комплексів та економічних систем. В той же час окремі країни, компанії впливають на чинники глобалізації, створюючи нові транспортні технології, підвищуючи рівень транспортних послуг тощо.

Глобалізаційні процеси є невід'ємним атрибутом цивілізації починаючи від часів формування міждержавного, міжконтинентального товарного обміну. Однак головною проблемою, яка залишається нерозв'язаною, є неадекватність, невідповідність форм та механізмів практичного втілення нестримного бажання різноманітних людських спільнот до планетарних комунікацій. Особливо гострого характеру ці процеси набували між центром світової економіки та його периферією, між економічно розвинутою та слаборозвинутою частинами світу [96]. Тому, погоджуємося з думкою Філіпенко А., що актуальним питанням є наукове обґрунтування оптимальних форм, адекватних національних і міжнародних

інституцій та гармонійних механізмів реалізації глобалізаційних процесів в інтересах усіх без винятку учасників міжнародного економічного спілкування [97].

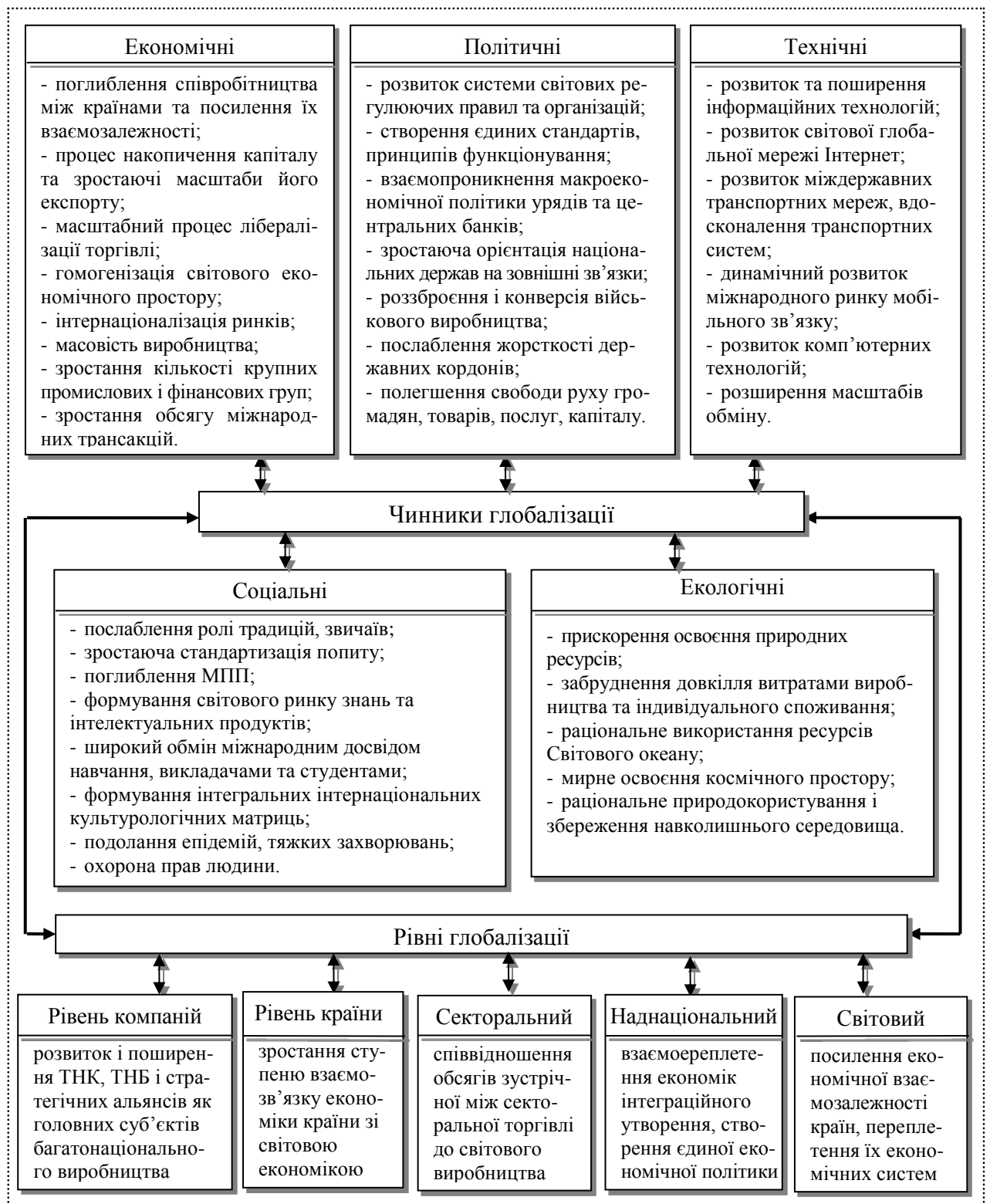


Рис. 1.6. Система глобалізаційних процесів

Джерело: розроблено автором

Розгортання процесу глобалізації відбувається насамперед економічною причиною, тобто має іманентні економічні складові, які отримують своє втілення у збільшенні обсягів та диверсифікації структури міжнародної торгівлі, зростанні ролі знань, технологій, менеджменту, маркетингу, що створюються у розвинутих країнах і використовуються в економічних системах, які поступово конвертуються у світові процеси, глобальної міграції робочої сили, міжнародних інвестиціях.

Семюельсон Р. визначає економічну глобалізацію як «всесвітню конвергенцію між пропозицією та попитом», Сорос Дж. характеризує глобальну економіку як «гігантську циркулярну систему» [98]. Останнє визначення розділяє і Кастельс М., вживаючи термін «глобальна мережа» [99]. Російські автори Аніліоніс Г. і Зотова Н. під глобалізацією розуміють лише «умовне і часткове наростання спільності» світового господарства [100].

Узагальнюючи наявні визначення економічної глобалізації, Філіпенко А. наголошує, що глобалізація у своїй розвинутій, зрілій формі є продуктом переходу від індустріальної до постіндустріальної стадії економічного розвитку, формування засад ноосферо-космічної цивілізації. Її суть полягає у посиленні єдності, системної цілісності світового господарства на основі ринкової парадигми та поглиблення планетарних інтеграційних процесів [97].

В умовах глобалізації відбувається зміна ролі національних ринків: дедалі більше орієнтуючись на глобальний ринок з його досить жорсткими умовами конкуренції, національне виробництво об'єктивно прагне до досягнення високої ефективності, повнішого та якіснішого задоволення внутрішнього попиту [101, С. 16-18].

Сучасна концепція економічної глобалізації є «модернізаційною», прагматичною і заснована на індивідуалізмі, принципі «економічної людини», відштовхується від визнання необхідності конкуренції як рушійної сили розвитку, вимагає відкритості країн, вільного руху капіталів, товарів, робочої сили тощо і не визнає самоідентифікації держав. Безперечним наслідком такої

концепції стало поглиблення розриву у рівнях економічного позиціонування країн і формування ООН новітньої ідеології – «наздоганяючого розвитку».

Небезпека поглиблення розриву і розшарування країн за рівнями економічного розвитку полягає не лише у його соціальних наслідках, що появляється у конфронтації розвинених країн і країн, що розвиваються: для економічної глобалізації, яка легко долає національні бар'єри, постає проблема у вигляді найнебезпечнішого економічного бар'єру – неспівставності ринків і, головне, звуженні ринку споживацького попиту, зумовлене низьким рівнем доходів і технологічною відсталістю [102].

Водночас з процесами глобальної інтеграції світу продовжуються потужні процеси соціально-економічної дезінтеграції, загострюються ресурсні й екологічні проблеми. Головним протиріччям стає відмінність між глобальним розвитком та інтересами окремих держав-націй. За умовами розвитку, ефективністю економічного відтворення, конкурентоспроможністю різних регіонів і країн світ залишається поділеним, неєдиним, дезінтегрованим [103].

Крім того фінансово-економічна криза вичерпала можливості світової економіки для боротьби з потрясіннями. Частота виникнення і серйозність ризиків для світової економіки збільшилися, тоді як спроможність систем світового регулювання боротьби з даними ризиками не зросла [104].

Тим не менш, на думку Дж. Сороса вигоди глобалізації перевищують породжувані нею витрати, оскільки створюване нею додаткове багатство дозволяє з надлишком покрити всі наслідки нерівності та виправити інші негативні моменти (до яких відносять і фінансову кризу), зумовлені глобалізацією [98]. Об'єктивні зрушення останніх десятиліть у сферах виробництва, комунікацій, торгівлі, закордонного інвестування й фінансів перетворили світову економіку в цілісний глобальний механізм, поєднаний великими за своїми масштабами, часом всесвітніми виробничо-збутовими структурами, глобальною фінансовою системою й планетарною інформаційною мережею. Світовий економічний простір усе більш стає єдиним полем для ділової взаємодії великого бізнесу, коли географія розміщення продуктивних

сил, галузева структура інвестицій, виробництва й збуту визначаються цими суб'єктами господарського життя з урахуванням глобальної кон'юнктури, а економічні підйоми й спади здобувають всесвітні масштаби [105].

На сучасному етапі інтеграція національних економік у світове господарство є глобальною світовою закономірністю та виступає одночасно тенденцією світового розвитку XX - початку XXI ст. й передумовою подальшої інтенсифікації процесів глобалізації. Одним з ключових факторів формування цілісної системи господарювання у світі виступає інтернаціоналізація світового господарства.

Історично глобалізація являє собою не новітній процес, що має пульсуючий та циклічний характер й не зупиняється і сьогодні, тому її не можна розглядати як найвищу чи останню стадію інтернаціоналізації [102]. Тому погоджуємось з думкою, що якісно новим і більш складним етапом інтернаціоналізації є економічна інтеграція, основною метою якої є більш тісне співробітництво і взаємопроникнення національних господарств та забезпечення умов концентрації виробництва [101], а також створення ширшого економічного простору між країнами, сподіваючись на економічний виграш, хоча можуть мати місце політичні чи інші цілі [97].

У світовій практиці міжнародної взаємодії використовуються два основні методи здійснення всіх типів економічної інтеграції. За першим методом інтеграція розпочинається, розвивається і поглиблюється інституційними, адміністративними заходами та акціями. Другий метод ґрунтується на принципах лібералізації економіки та зовнішньої торгівлі, яка обмежує адміністративні заходи на основі багатосторонніх угод і забезпечує вільний обмін товарами між країнами у великому ринковому просторі згідно з вимогами закону попиту та пропозиції. Відповідно до свого внутрішнього змісту та інструментарію перший метод дістав назву інституційного, а другий – функціонального [106].

Реальна економіка управляється за допомогою широкого кола правил, норм та інших інструментів урядової політики, які створюють проблеми

адаптації в міжнародній економічній інтеграції (національні санітарні норми, преференційні державні закупівлі, урядова промислова політика, а також система оподаткування і субсидій). Виникає необхідність гармонізувати ці політики та розробити певний спільний підхід, оскільки у протилежному випадку це підриває основи вільної та чесної конкуренції. Тому існує об'єктивна потреба в позитивній інтеграції, за якої гармонізація відповідних національних політик є необхідною для ефективного функціонування міжнародної інтеграції.

Таким чином, робиться акцент на усуненні дискримінації у взаємному співробітництві та відновленні в його переважних правах ринкового механізму регулювання економічних процесів і передбачає мінімальне державне втручання у сферу міжнародної інтеграції. Однак в реальній практиці і інституційний, і функціональний методи взаємодіють і переплітаються. Їхнє співвідношення залежить від форми (стану) інтеграції та регіону, в якому відбуваються інтеграційні процеси [97].

Загальний інтегральний ефект міжнародної економічної інтеграції являє собою сукупність різноманітних ефектів у довготривалому періоді. Крім переваг, пов'язаних з урегулюванням торговельних балансів, країни отримують вигоди від спеціалізації, ефекту масштабу та від зростанню добробуту [107]. Макроекономічний ефект інтеграції залежить від ряду змінних, до яких Філіпенко А. відносить поліпшення торговельного балансу, створення та втрати робочих місць у країнах, що інтегруються, зміни ставок заробітної плати, трансформація реального політичного курсу, зміни у ВВП, створення нових товарів і послуг, акумуляційний ефект (людський та фізичний капітал), збільшення обсягу та вдосконалення структури торгівлі товарами та послугами між партнерами, прямі іноземні інвестиції, відновлення відсталих країн (регіонів). При цьому найвищим рівнем економічної взаємозалежності характеризуються регіональні та інші об'єднання [97].

В даний час сутнісне розуміння регіональності ідентифікується на різних рівнях. На глобальному рівні під «регіоном» розуміємо наддержавні

географічні об'єднання (НАФТА, ЄС), на національному – сукупність адміністративно-територіальних одиниць, яким притаманні відповідні типи відтворення, спеціалізації, людського потенціалу, інфраструктури та характерних для даного типу господарських зв'язків

Визначення характеру та сучасних напрямів розвитку регіонів являє собою досить складну проблему через цілу низку принципових моментів, серед яких Чужиков В. виокремлює наступні [108]:

- різне тлумачення поняття «регіон» у системі соціально-економічних наук;
- відсутність чіткої індикативної бази для визначення моделі регіонального розвитку;
- невідповідність ієрархічних регіональних моделей у міжнародній і регіональній економіках;
- наявність паралельних наукових досліджень регіональної динаміки з різною інтерпретацією результатів, а відтак і невисокою їх валідністю;
- розмитість регіональних об'єктів наукового дослідження через різне тлумаченням меж локалізації та їхньої типології.

З точки зору даного вченого, сучасний регіон являє собою відкриту ієрархічну поліструктурну систему, яка базується на територіальній єдності, має подібну галузеву, соціальну та демографічну структури, сформовану спільну інфраструктуру та відповідну організаційно-управлінську різнорівневу таксономічну модель; теоретична модель регіоналізації світу складається з мета-, мега-, макро-, мезо-, мікрорегіонів та локальних регіональних утворень, виокремлених за допомогою географічного та інтеграційного підходів.

На початку ХХ ст. основною передумовою регіоналізації світового господарства був захист від ризиків геополітичної нестабільності. Наприкінці ХХ ст. у різних частинах світу активізувалась торгово-економічна передумова регіоналізації. Специфіка сучасного етапу розвитку глобалізаційного процесу проявляється в його діалектичній єдності з регіоналізаційними тенденціями, внаслідок чого ускладнюється будова глобального економічного простору.

В умовах викликів глобалізації взаємодія із сусідніми державами важлива майже для всіх країн, незалежно від їх ваги у світовому господарстві чи міжнародного поділу праці. Країни-члени регіональних об'єднань прагнуть підвищити ефективність не лише національної економіки, а й ефективність економіки усієї співдружності. Основною метою, що ставлять перед собою країни, які пішли шляхом регіональної інтеграції, є досягнення сталого економічного розвитку, що сприятиме підвищенню соціально-економічного та культурного добробуту всіх громадян країн-членів регіонального об'єднання на основі формування єдиного соціально-економічного і політичного простору [109]. Об'єктивно процес глобалізації світової економіки розвивається через регіоналізацію.

Глобалізація і пов'язані з нею виклики сучасності налаштовують на пошук таких управлінських стратегій, які не тільки нададуть можливості кожному регіону, кожній локальній спільноті зберегти власну унікальність (локальне), а одночасно стануть основою для їх єднання.

Процеси глобалізації світової економіки поглиблюються, проте, незважаючи на зростання, проявляється низка протиріч, які, модифікуючись, поступово переходять у нову сутність. Чим сильніший процес глобалізації, тим більш затребуваною стає локальна специфіка, яка, впливаючи на сам процес глобалізації, трансформує його, формуючи процес глокалізації.

Робертсон Р. визначив паралельність процесів глобалізації і локалізації та стверджував, що глобальні та локальні тенденції у кінцевому рахунку взаємодоповнювані і взаємопроникають один в одного, хоча в конкретних ситуаціях можуть прийти в зіткнення [110]. Наприкінці ХХ ст. у науковій соціологічній літературі терміном «глокалізація» широко позначаються специфічні форми переплетення культур, традицій, ментальних характеристик і комунікативних практик, що з'являються в результаті залучення регіональних особливостей у глобальні потоки [111].

Відповідно до значення в оксфордському словнику нових слів зазначено, що прикметник «глокальний» та іменник «глокалізація» утворені «злиттям

понять глобального і локального» [112]. Робертсон Р. дав визначення цьому поняттю як «універсалізація партикуляризації і партикуляризація універсалізації» [113]. Хондкер Х. назвав це процесом, об'єднуючим в собі процеси макролокалізації і мікроглобалізації [114]. Проте Гидденс Е. розглядає співвідношення між глобальним і локальним з інших позицій. Він стверджує, що глобалізація приводить до відродження локальних культурних ідентичностей [115]. Таким чином, на його думку, «локальне» – це відповідь «глобальним силам». Глокалізація означає імперативи зростання, що змушують «організації і нації розширюватися в глобальному масштабі і запанувати над локальним» [116]. Хоча термін «глокалізація» позбавлений якої-небудь концептуальної основи або теоретичного конструкту, він підтверджує той факт, що «глобалізація» і «локалізація» стали найважливішими трендами нового століття. Ще в 1990 р. Американське агентство з проблем міжнародного розвитку (USAID) охарактеризувало ці тренди як «створення відкритих ринків і рух до відповідальнішого і демократичнішого управління» [117].

Сутність явища глокалізації полягає у тому, що вона виступає специфічним регіональним сценарієм глобалізації. Причому, провідною позицією цієї дефініції є наявність у визначенні просторової прив'язки, яка характеризується історичними, географічними, етнокультурними особливостями розвитку території. Дана специфіка формує характер, силу і напрями змін всього процесу глобалізації. Проте, глокалізація не означає повного відновлення локальних особливостей до первинного стану. Вона виводить ці особливості за національні межі безпосередньо в глобальний світ, де, у свою чергу, вони додають нове звучання процесу регіоналізації та локалізації. Під впливом глобалізації відбувається трансформація суспільних відносин у сучасному світі, а також випереджаюче зростання локальних (внутрішньорегіональних, галузевих) потоків (торгівлі, прямих інвестицій, міграційних потоків трудових ресурсів, інформаційного, культурного і технологічного обміну) у порівнянні з їхньою загальною динамікою у світовому масштабі, до ускладнення і посилення різнорівневої конкурентної

боротьби в світових масштабах між різноманітними локальними утвореннями, що колективно відстоюють свої позиції на світовій арені [118].

Глокалізація стосується не тільки економічної сфери життя. Так, вона може проявлятися і в політичних, і в культурних, і в соціальних процесах. Саме держава, з одного боку є тією локальною одиницею яка прагне зберегти власну значущість та унікальність, а з іншого боку є основним регулятором ступенів проникнення глобального всередину. При цьому дуже важливо правильно розставити акценти та визначитись зі стратегією регуляції та реакції на виклики сучасності. Так, широке відкриття власної локальності для глобальних процесів може спричинити масовий суспільний супротив. А з іншого боку, перетворення країни на замкнену соціокультурну систему може спричинити соціально-економічну відсталість та занепад.

Таким чином, можна стверджувати, що в еволюції глобалізаційних процесів доцільно виділити декілька етапів, які виникали історично – інтернаціоналізація, регіоналізація, глобалізація, глокалізація, які є досить взаємопереплетеними, доповнюючими. Процес інтернаціоналізації, як усупільнення чинників виробництва і самого виробництва, досить загальний процес, що охоплює безліч сторін. На певному етапі він переростає в глобалізацію, проте залишається її об'єктивною і базовою основою. В той же час процес інтернаціоналізації не може не випробовувати на собі результати дії процесу глобалізації. У результаті процес інтернаціоналізації в умовах глобалізуючої економіки з'являється як перетворена, модифікована сутність у формі глокалізації – сучасного етапу розвитку глобалізаційного процесу, специфіка якого проявляється в його діалектичній єдності з регіоналізаційними тенденціями.

З появою процесів глобалізації можна прослідкувати тенденцію національного дерегулювання ринків, тобто зменшення обмежень держави, спрощення правил функціонування суб'єктів господарювання. При цьому в умовах націоналізації ринки характеризуються жорстким державним регулюванням, інтернаціоналізації – дерегулюванням, регіоналізації –

ліберальними проявами регулювання. В умовах стирання державних кордонів, тобто втрати їх ролі, урядове регулювання отримує мінімальну вагу, відбувається світова інтеграція національних ринків.

З першого погляду на цьому етапі досягається пік ринкового розвитку, проте на практиці дані процеси отримали свій прояв у вигляді фрагментації. Даний термін введений Дж. Розенау і означає поєднання процесів інтеграції і фрагментації [119]. Для фрагментації стає характерним розмитість межі між локальним та глобальним, центром і периферією, внутрішньонаціональним та інтернаціональним. Даний процес містить в собі формування і зміцнення (інтеграція) блоків і союзів країн у вигляді складних ієрархічних систем, які ведуть конкурентну боротьбу за вичерпні ресурси, при чому глобальні ринки діляться між цими угрупованнями в ході локальних воєн.

Під впливом розглянутих процесів відбувається трансформація секторальних ринків. Авіаційний сектор не є виключенням і також знаходиться під впливом всіх вищерозглянутих процесів, які задають тенденції його розвитку. В основі перетворення умов функціонування лежать характерні принципи, серед яких виділяємо принцип історичності, технологічності, міжнародної конкуренції, інтернаціоналізації виробництва. Принцип історичності полягає в єдності історії та прогресивного розвитку ринку. Він вимагає розгляду всіх історичних фактів, явищ і подій у відповідності з конкретно-історичними обставинами, в їх взаємозв'язку і взаємообумовленості. Будь-яке історичне явище треба вивчати в розвитку: як воно виникло, які етапи в своєму розвитку пройшло, чим в кінцевому рахунку стало.

Технологічність ринків передбачає сукупність способів виробництва та процеси, які на нього впливають. Принцип технологічності означає, що всі заходи, які забезпечують процес функціонування повинні бути впорядковані оптимальним чином та зведені в явний та зрозумілий для виконавців цих заходів алгоритм практичних дій.

Принцип інтернаціоналізації виробництва проявляється у посиленні економічної єдності і взаємозалежності між країнами у розвитку процесів

глобалізації, вимагає розвитку постійних і тісних зв'язків між суб'єктами світових ринків. Інтернаціоналізація виробництва сприяє підвищенню ефективності виробництва в окремих країнах, прискореному розвитку науки і техніки, підвищенню життєвого рівня населення. Тому вона економічно необхідна для кожної країни, що засвідчує таку особливість інтернаціоналізації виробництва, як необхідність і внутрішній характер таких зв'язків.

Принцип міжнародної конкуренції обумовлює постійну конкурентну боротьбу між суб'єктами світових ринків. Даний принцип передбачає постійне удосконалення товарів та послуг і зменшення витрат на виробництво, що в свою чергу підвищує їх якість та рівень задоволення споживачів.

Отже, глобалізація економічного розвитку є одним з вирішальних процесів сучасної цивілізації, яка охоплює практично всі фактори та умови виробництва, всі галузі й територіальні утворення. Всі країни різною мірою залучені до даного процесу, який найефективніше проявляється в розвинутих державах – центрах світової економіки. Економічно слабші країни знаходяться під впливом останніх. Це потребує створення національних та міжнародних механізмів, які б пом'якшували б негативний вплив глобалізації на внутрішній і світовий економічний розвиток. Сучасним проявом економічного розвитку є закріплення та домінування регіональних інтересів груп країн.

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 1

1. Інституціональний аналіз економічних процесів та явищ ґрунтується на дослідженні розвитку та функціонуванні економічних інституцій. В науковій літературі існують неточності та неоднозначність в їх визначенні, розбіжності в розумінні сутності «інституту» та «інституції» – пострадянські вчені взагалі ототожнюють дані поняття. Проведені дослідження понятійного апарату дозволили визначити причини, внаслідок яких існують розбіжності. Авторське розуміння інституції зводиться до правила, норми, традиції, яка є базисом і в сукупності з механізмами примусу до їх слідування формують інститути.

2. Методичні основи дослідження інституту в різних наукових течіях мають різні аспекти. Поява інституціональної наукової думки не є історично спонтанним явищем, а ґрунтується на неточностях економічних постулатів класичної, неокласичної школи політекономії. В дослідженні генезису розвитку інститутів особливе місце посідає традиційний інституціоналізм як альтернатива неокласичного напрямку економічної теорії.

3. В основі функціонування будь-якого інституту містяться характерні йому правила, тобто моделі або зразки поведінки, які визначають, як слід себе поводити в тій чи іншій ситуації. Завдяки своїм властивостям координації, кооперації та розподілу правила в межах світової економічної системи в цілому формують трирівневу систему, яка представляє собою взаємодію індивідів та інститутів різних типів і демонструє ієрархічний характер відносин між суб'єктами господарювання, який існує у світовій економіці.

4. На основі проведених досліджень сутності інститутів та виділенні основних його складових, беручи за основу дотримання правил (норм) та застосування санкцій до їх порушників встановлено логічну структуру визначення інституту, яка враховує можливості та бажання не тільки індивіда слідувати правилу, але і можливості та бажання гаранта цього правила застосовувати санкції. Вона пояснює, чому країни, маючи подібні природні та

територіальні умови, законодавчі бази, відрізняються різним рівнем економічного розвитку.

5. З метою зниження рівня невизначеності середовища, в якому діють учасники взаємодії інститути виконують три домінуючі функції – координації, кооперації та розподілу. Проте функціональний інституціональний ґрунт характеризується досить різноманітними властивостями і тому в залежності від етапу застосування інститути можна розглядати через призму процесів регулювання, оперативності та контролю, які містять в собі окремі функціональні складові.

6. Необхідність в координації ринкових відносин значно посилюється за умов, коли економічні зв'язки під впливом глобалізації значно ускладнюються, стають різноманітнішими та масштабнішими, тому виникає необхідність створення загальних моделей поведінки, у відповідності до яких суб'єкти міжнародних відносин реалізують власні та суспільні інтереси. Регулювання міжнародних відносин здійснюється на міжнародному, регіональному, міждержавному, національному рівнях, які мають характерні суб'єкти, об'єкти та інструменти регулювання і в сукупності формують глобальне середовище.

7. Сучасним тенденціям світової економіки притаманна динамічність та циклічність, що визначається багатофакторним системним процесом глобалізації, який має характерні економічні, політичні, технічні, соціальні, екологічні чинники, які мають свій прояв на рівнях компаній, секторів, країн та світу в цілому. Зі стрімким поширенням процесів глобалізації в світовому господарстві роль транспорту, особливо авіаційного, залишається незмінно високою – виступає технічним чинником, зміцнюючи зв'язки між найвіддаленішими куточками планети.

8. Складовими еволюції глобалізаційних процесів в міжнародних економічних відносинах виступає інтернаціоналізація, регіоналізація, глобалізація, глокалізація, кожній з яких характерні конкретні умови функціонування світових ринків. Специфіка сучасного етапу розвитку

глобалізаційного процесу проявляється в його діалектичній єдності з регіоналізаційними тенденціями.

9. З появою глобалізаційних процесів можна прослідкувати тенденцію національного дерегулювання ринків, тобто зменшення обмежень держави, спрощення правил функціонування суб'єктів господарювання. При цьому в умовах націоналізації ринки характеризуються жорстким державним регулюванням, інтернаціоналізації – дерегулюванням, регіоналізації – ліберальними проявами регулювання, глобалізації – тісними інтеграційними процесами, глокалізації – відбуваються фрагментарні прояви інтересів груп країн.

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ ІНСТИТУЦІОНАЛЬНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ АВІАКОМПАНІЙ НА СВІТОВОМУ РИНКУ АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ

2.1. Особливості трансформації світового ринку авіаперевезень

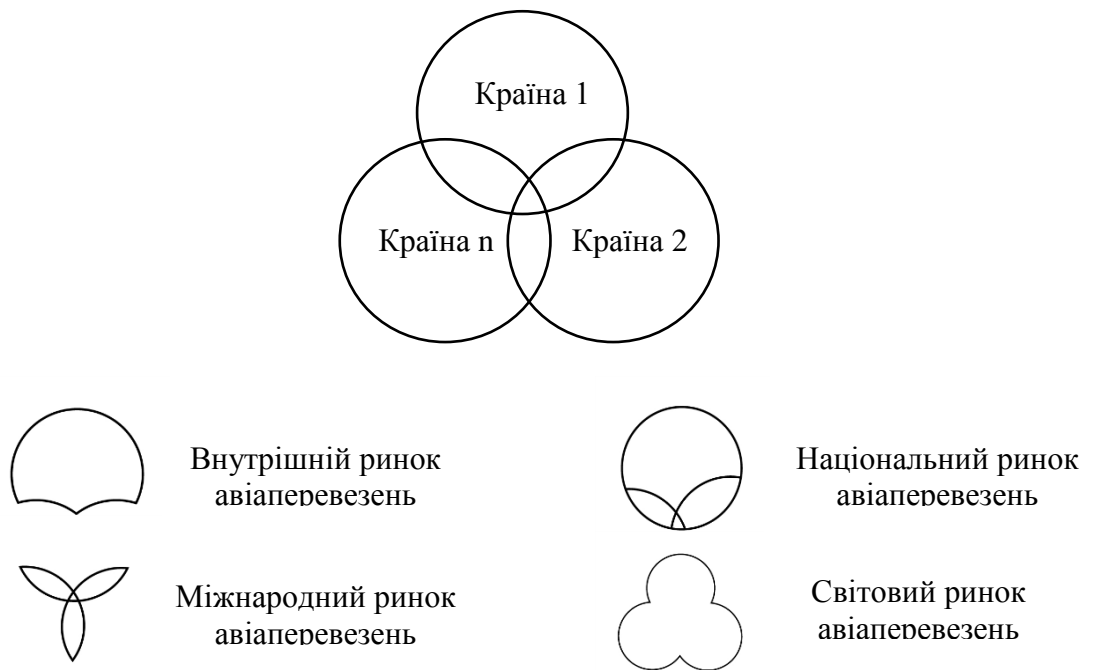
Авіатранспорт є одним з основних компонентів світової транспортної інфраструктури, найважливішим елементом транспортних систем світу. Серед основних видів міжнародного транспорту саме авіатранспорт активно глобалізує світове господарство, створюючи широкі можливості доступу до найвіддаленіших куточків планети. Інтернаціоналізація ринків і міжнародний характер конкуренції, формування загальносвітового економічного простору перетворюють повітряний транспорт на ключовий фактор розвитку сучасної глобальної економіки. В даний час авіатранспорт став одним з основних компонентів транспортної інфраструктури сучасної цивілізації.

Ринок авіаперевезень є складовою світового ринку транспортних послуг, відмінністю якого є те, що перевезення пасажирів здійснюються авіаційним транспортом. Як складова частина, даний ринок є регульованим, легальним та олігопольним.

За сферою дії ринок поділяють на внутрішній, національний, міжнародний, світовий (глобальний) [120]. Світовий ринок авіаперевезень задовольняє попит світового господарства в транспортних перевезеннях і є найвищим рівнем ринку, який охоплює внутрішні, національні, міжнародні ринки (рис. 2.1).

Сучасний глобальний ринок являє собою сукупність різноманітних інститутів, норм і правил, які визначають характер укладених угод, функціональне призначення його організаційних структур, сприяють

формуванню формальної і неформальної поведінки його учасників. Гайдай Ю. під глобальним ринком розуміє регульовану інститутами глобального економічного розвитку сукупність економічних відносин між суб'єктами глобальної економічної системи з приводу організації обміну матеріальними і нематеріальними продуктами відповідно до законів товарного виробництва [121].



де n – загальна кількість країн світового господарства.

Рис. 2.1. Схематичне зображення глобального ринку транспортних послуг
Джерело: адаптовано автором на основі [115, С. 30]

Глобальність світового ринку авіаперевезень можна охарактеризувати такими основними рисами:

1. Знаходиться під впливом світових тенденцій, до яких можна віднести коливання світового попиту та пропозиції.
2. Характерна масовість та загальність ринку, тобто вільний вибір форм діяльності на ринку.

3. Ємність світового ринку авіаперевезень менша, ніж сумарна ємність національних ринків.

4. На механізм світового ринку значно впливає політика держав, міжнародних об'єднань, організацій.

5. Послуги на даному ринку надаються високорозвиненими, потужними компаніями.

6. Споживачем послуги може бути резидент будь-якої країни.

7. Якість послуг відповідає встановленим міжнародним стандартам.

8. Наявна велика залежність від інших, супутніх транспортних ринків.

9. Зростання обсягів продажу послуг через Інтернет.

10. Вільний доступ суб'єктів ринку до джерел інформації щодо стану ринкового середовища [122].

Світовий ринок авіаперевезень є олігополістичним. На ньому представлено невелике число перевізників порівняно з їх сумарною кількістю на національних ринках. Послуги, що надаються міжнародними авіакомпаніями в основному є однорідними або дещо диференційованими, що пов'язано з різним рівнем наданого сервісу, географічною неоднорідністю тощо. Порівняно нечисленним продавцям даного ринку протистоїть значна кількість покупців всього світу. Особливою рисою даної олігополії є різноманітність у поведінці продавців: від гострої конкуренції до змови. Наприклад, на ринку авіаперевезень авіакомпанії для отримання більших вигод об'єднуються у авіаційні альянси. Поведінку учасників олігопольного ринку можна порівняти з грою в шахи, де за кожним ходом одного гравця слідує у відповідь хід суперника, так що кінцевий результат гри невідомий [123]. Олігопольна ситуація звичайно виникає внаслідок високих бар'єрів до вступу в галузь, що характерно і світовому транспортному ринку. До таких бар'єрів відносимо:

- наявність глобальної мережі маршрутів, під якою розуміємо наявність маршрутів авіакомпанії на національних ринках світу, тобто на міжнародних та внутрішніх іноземних ринках;

- наявність потужної виробничої бази, до якої відноситься власна мережа

транспортних засобів різного типу (в межах авіаційного виду транспорту), високий рівень їх обслуговування тощо;

- високий рівень сервісу послуг перевезень;
- високий рівень безпеки перевезень, відповідність міжнародним вимогам;
- високий рівень фінансової забезпеченості.

Специфіку світового ринку перевезень можна охарактеризувати з точки зору глобальності послуг, що надаються, яка характерна авіаційному і морському транспортам, як таким, що здійснюють міжконтинентальні перевезення по всьому світу, та які залежать від автомобільного і залізничного транспорту, як допоміжних складових глобального доступу, які відіграють основну роль в перших та останніх кілометрах (рис. 2.2).

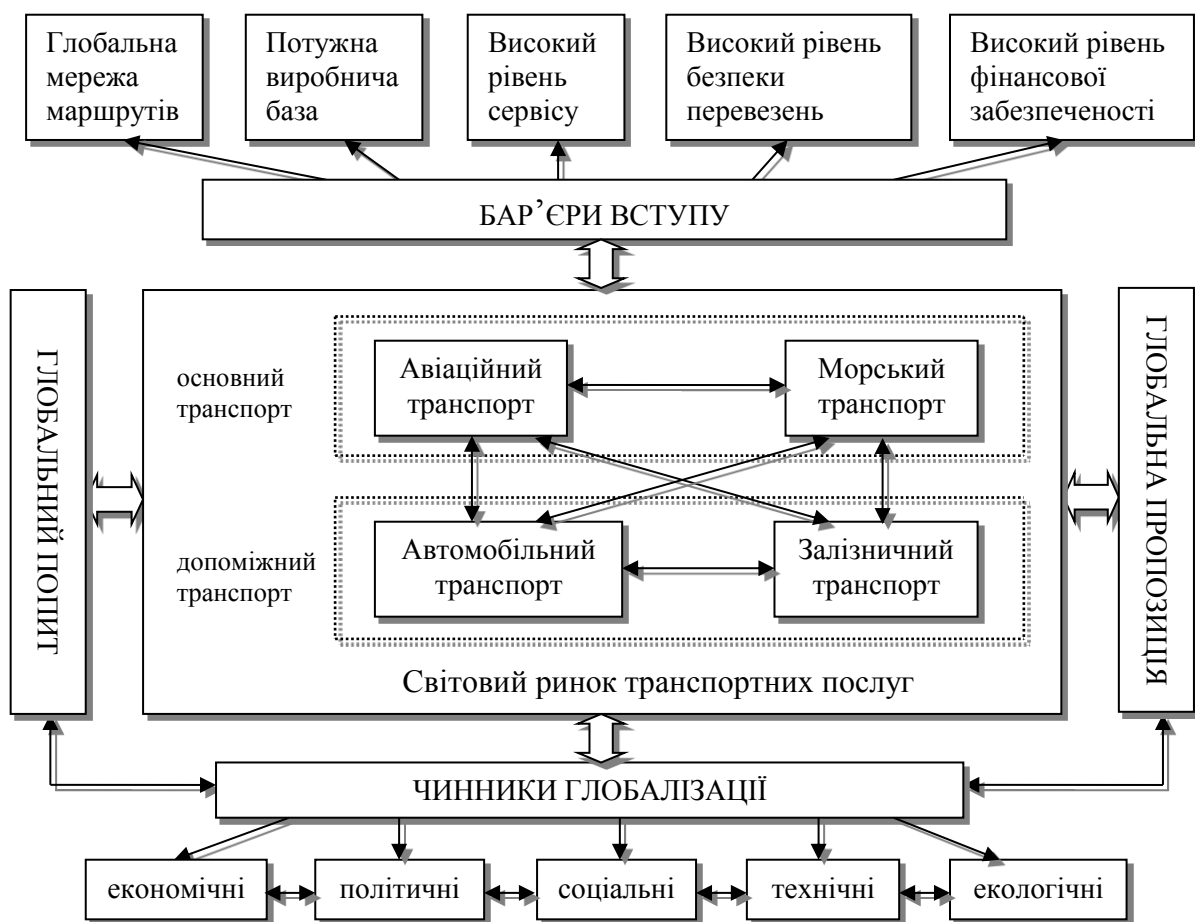


Рис. 2.2. Специфіка світового ринку перевезень

Джерело: складено автором

Основна частка світового ринку пасажирських перевезень належить авіаційному транспорту як основному на світовому ринку. Доказом цього є значно більша кількість перевезених пасажирів авіаційним транспортом порівняно з морським у світі, яка в 2011 р. становила відповідно 2479 млн. та 16,3 млн. пасажирів [124]. Таким чином, основу світового ринку транспортних послуг, пов'язаних з перевезенням пасажирів, становить ринок авіаперевезень.

Розвиток авіаційних перевезень (АП) знаходиться під впливом різноманітних чинників – економічних, екологічних, соціальних, технічних, політичних, які безпосередньо формують зовнішнє оточення окремого перевізника і прямо чи опосередковано впливають на його внутрішнє середовище (рис. 2.3). Крім того дані чинники характеризуються двостороннім зв'язком, на які в певній мірі впливає діяльність окремих авіаперевізників.

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.

В 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.

Швидкий розвиток авіаційної техніки та потреби у високошвидкісних перевезеннях після Першої світової війни сприяли формуванню ринку АП, який у своїй еволюції пройшов декілька етапів (табл. 2.1). Його розвиток відбувався стрімкими темпами. У 1939 р. повітряний транспорт забезпечив пасажирооборот близько 2 млрд. пас. км. [125].

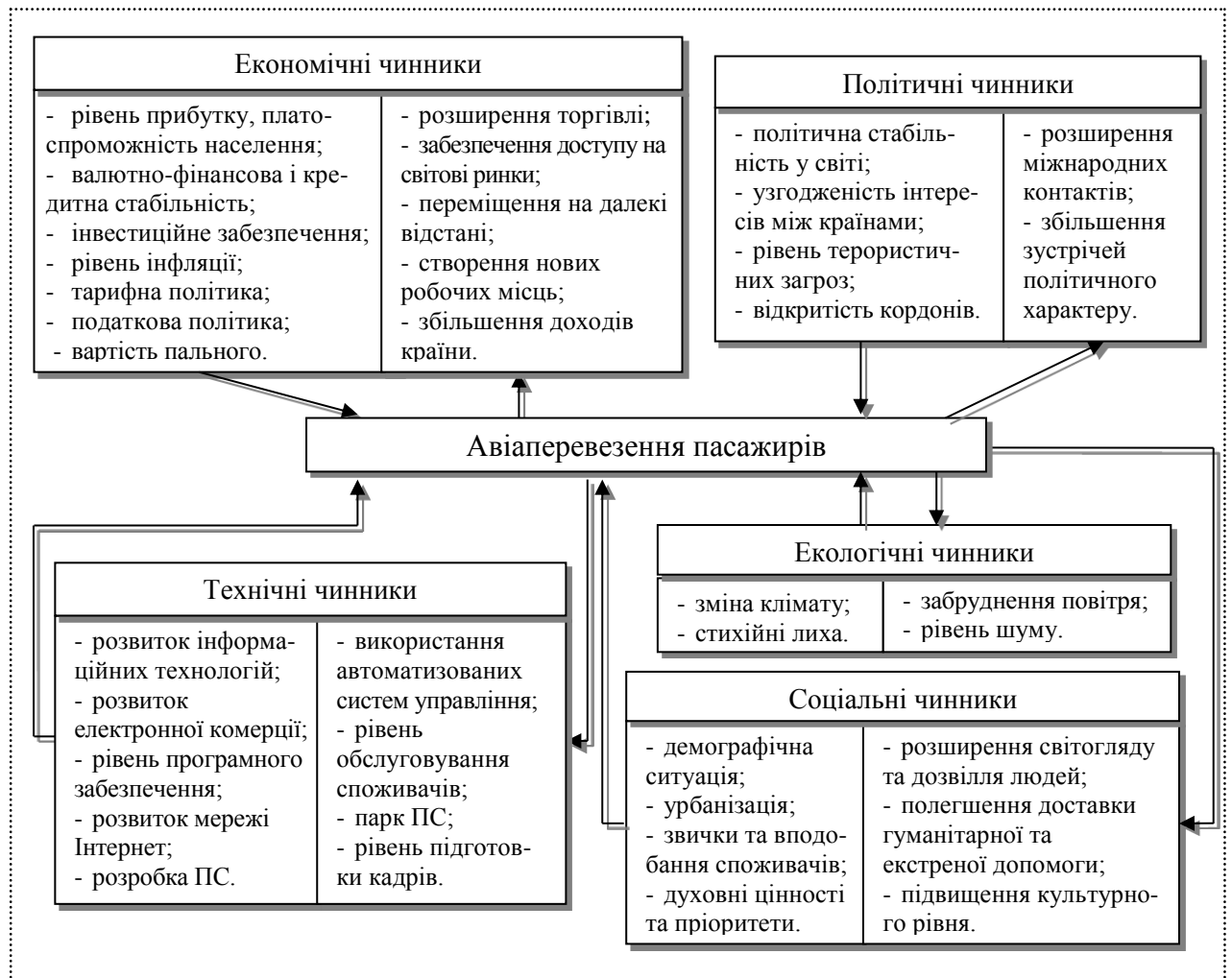


Рис. 2.3. Взаємозалежність зовнішніх чинників розвитку авіаперевезень пасажирів

Джерело: створено автором

На основі виділених принципів трансформації секторальних ринків розглянемо еволюцію світового ринку авіаперевезень, кожен етап якої має свої трансформаційні особливості (табл. 2.1).

Однак цивільний пасажирський авіатранспорт в 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. Становлення ринку авіаперевезень відбувалось досить швидко, по суті приблизно за 50 років [126], тобто за досить короткий історичний проміжок часу (рис. 2.4).

Таблиця 2.1

Еволюція світового ринку авіаперевезень

Назва етапу	Роки	Суть змін
Перший етап - зародження авіації	10-20 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.
Другий етап – 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.
Третій етап – початок інституціоналізації ринку	1944 – 1978 рр.	Визначення і закріплення авіаційних норм, правил, статусів і ролей, приведення їх в систему, здатну діяти у напрямі задоволення суспільної потреби в авіаперевезеннях; поява міжсекторальної конкуренції; поширення угод бермудського типу.
Четвертий етап – дерегулювання авіаперевезень	1978 – 1993 рр.	Зняття функціональних обмежень на діяльність національних авіакомпаній, що призвело до значного зростання конкурентності, зниження тарифів і як результат зростання завантаження рейсів; бум розвитку низькобюджетних авіакомпаній, поява хабової моделі перевезень та різноманітних форм співпраці авіакомпаній.
П'ятий етап – лібералізація ринку	1993 р. – теперішній час	Поступове зняття обмежень доступу до міжнародних ринків (спільний авіаційний простір), загострення міжнародної конкуренції, консолідація авіаперевізників, створення дочірніх авіакомпаній.

Джерело: розроблено автором

Значний вплив на зростання авіаперевезень формують основні процеси, характерні ринку. В 1978 р. вперше була застосована хабова модель 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 [127].

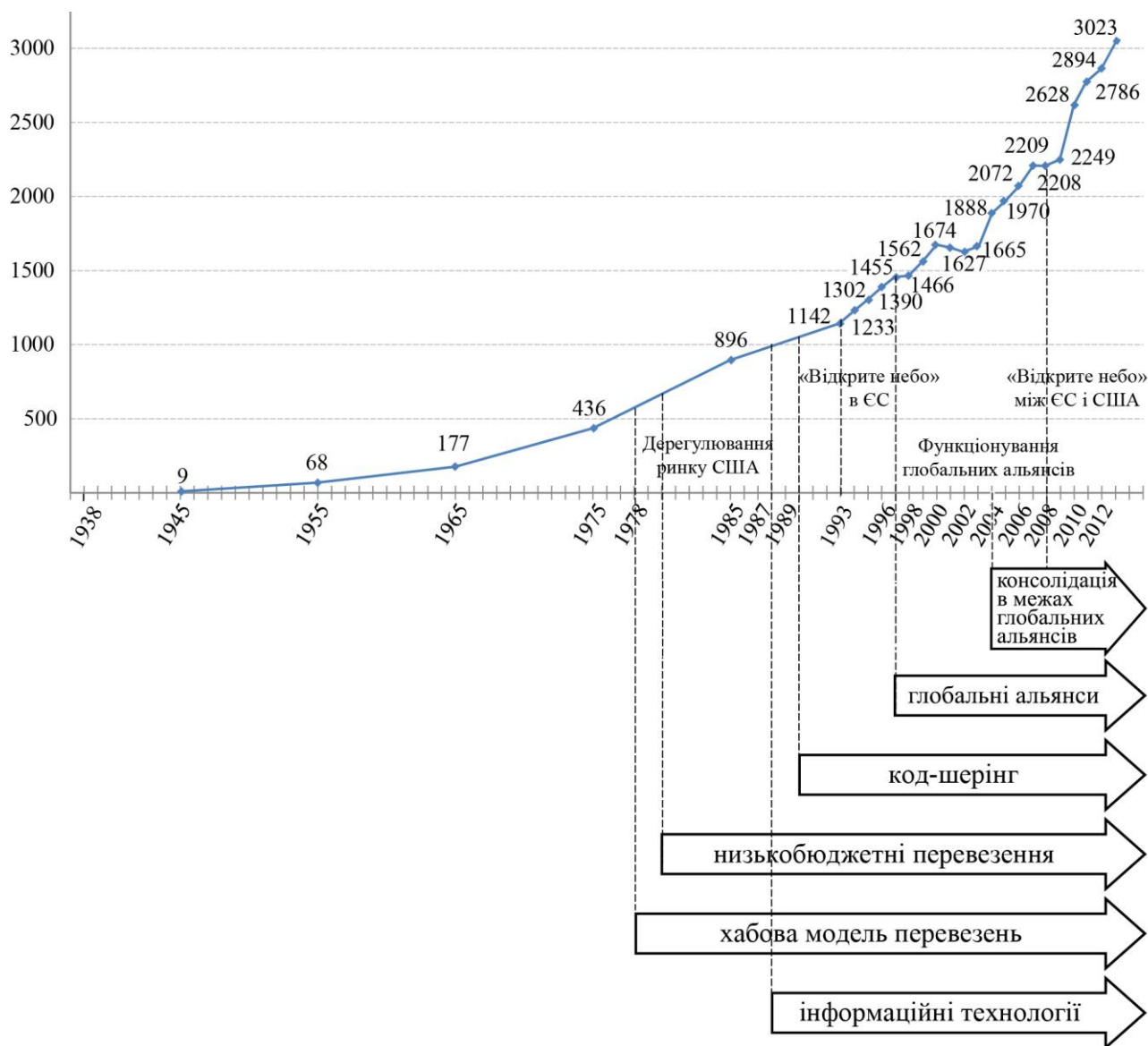


Рис. 2.4. Динамічність розвитку ринку авіаперевезень

Джерело: розроблено автором за даними Світового банку

Створення хабів дозволило надзвичайно розширити асортимент послуг, що надаються двом 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.

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 ринку США 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-і роки ця компанія знайшла собі нову ринкову «нішу», відновивши систему прямого авіасполучення.

У 90-і «Southwest Airlines» увійшла до першої десятки американських авіаперевізників. Її надзвичайно конкурентоздатні низькі ціни привели до різкого зростання попиту. Наприклад, в 1996 році, коли авіакомпанія ще не здійснювала перевезення в Провіденс, середньодобова кількість пасажирів, що користувалися послугами авіаперевезень, в цьому місті, складала 1471 людину. Наступного року після того, як «Southwest» призвела до зниження середньої ціни за квиток з 291 до 137 доларів, їх число зросло до 5100 чоловік на добу. «Southwest Airlines» - єдина у світі авіакомпанія, яка за період з 1973 по 2007 роки жодного разу не зазнала збитків [128].

Пізніше дана модель почала з'являтися на європейському ринку авіаперевезень [129]. В 1986 р. в Ірландії була створена низькобюджетна авіакомпанія «Ryanair». В умовах зняття державного контролю за авіаперевезеннями в Європі авіакомпанії даного 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% [128]. З 2002 р. «low cost» авіакомпанії почали з'являтися в країнах Азіатсько-Тихоокеанського регіону, який і в даний час характеризується більш довгими маршрутами та нестачею другорядних аеропортів в порівнянні з Європою та США.

За даними 2014 р. в світі функціонує 112 низькобюджетних авіакомпаній. При цьому лише за останні п'ять років в світі з'явилося близько 70 операторів даного 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. даний показник становив вже 18 мільйонів, а в даний час значно перевищує 100 млн. чоловік [126].

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 даного 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 зареєстроване дочірнє підприємство «Wizz Air Ukraine», базування якої розміщено в другорядному київському аеропорті «Жуляни».

Глобалізація авіаційного простору почалася 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 TAP (Португалія), Turkish Airlines (Туреччина), LOT (Польща) та цілий ряд інших створюють альянс «Qualiflyer Group», який не витримав кризового стану 2001 р. внаслідок терористичних актів в США та

припинив свою діяльність. В 1999 р. «American Airlines» та «British Airways» разом 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» [130-132].

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 [133]. 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 [126, 134-137].

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 АП. Крім того до економічних чинників можна віднести інфляційні процеси, супроводжувані зростанням цін і зниженням купівельної спроможності населення, зростання безробіття як в промислово розвинутих, 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 АП. Так в 2004 р. при зростанні ВВП на 4,2% кількість виконаних пас/км зросла на 14,9%, в той час як спад ВВП на 2,3% в 2009 р. характеризувався спадом виконаних пас/км на 2,1% (рис. 2.5).

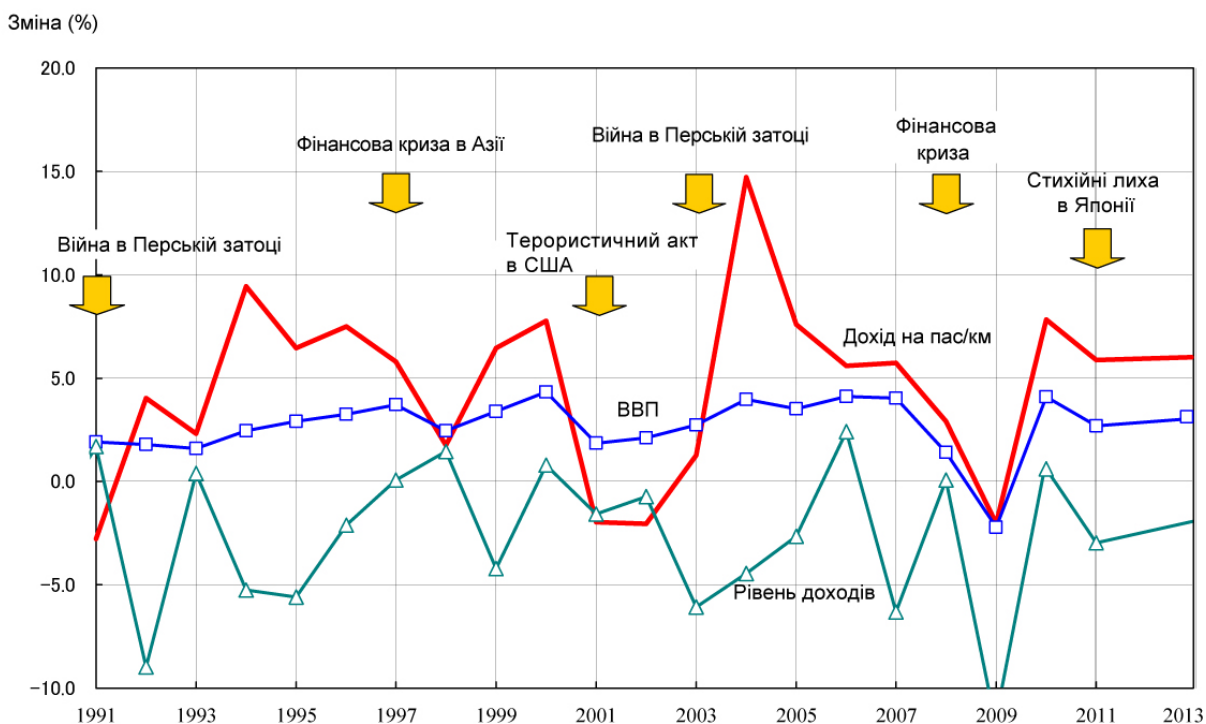


Рис. 2.5. Вплив зовнішніх подій на ринок авіаперевезень

Джерело: розроблено автором

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-го 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 даний показник знизився до 2,6% на рік, що пов'язано з більшою кількістю кризових ситуацій.

Період фінансової кризи 2008-2009 рр. значно позначився на показники авіаційної діяльності. За даними Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA) циклічний спад авіап перевезень 2009 р. був найбільшим за період з 1930 р., авіакомпанії втратили 9,9 млрд. доларів, пасажирський рух знизився на 2,1 %. Темпи зростання об'єму міжнародних пасажирських перевезень знизились з 4,2 % в 2008 р. до -3,3 % в 2009 р. [133].

В період фінансової кризи підприємства змушені адаптуватися до нових, менш сприятливих умов існування. Через фінансову нестабільність вони стають більш вразливими з боку своїх конкурентів, втрачають свої ринкові позиції. Тому за таких умов активно використовуються такі форми співробітництва як код-шерінг, поява якого припадає на початок 90-х років (рис. 2.4), інтерлайн-партнерство [135].

2010 р. продемонстрував значне зростання на глобальному ринку АП (рис. 2.6). 9,9 млрд. дол. США збитків авіакомпаній світу в 2009 р. обернулись прибутком в 2010 р. розміром 18 млрд. дол. США.

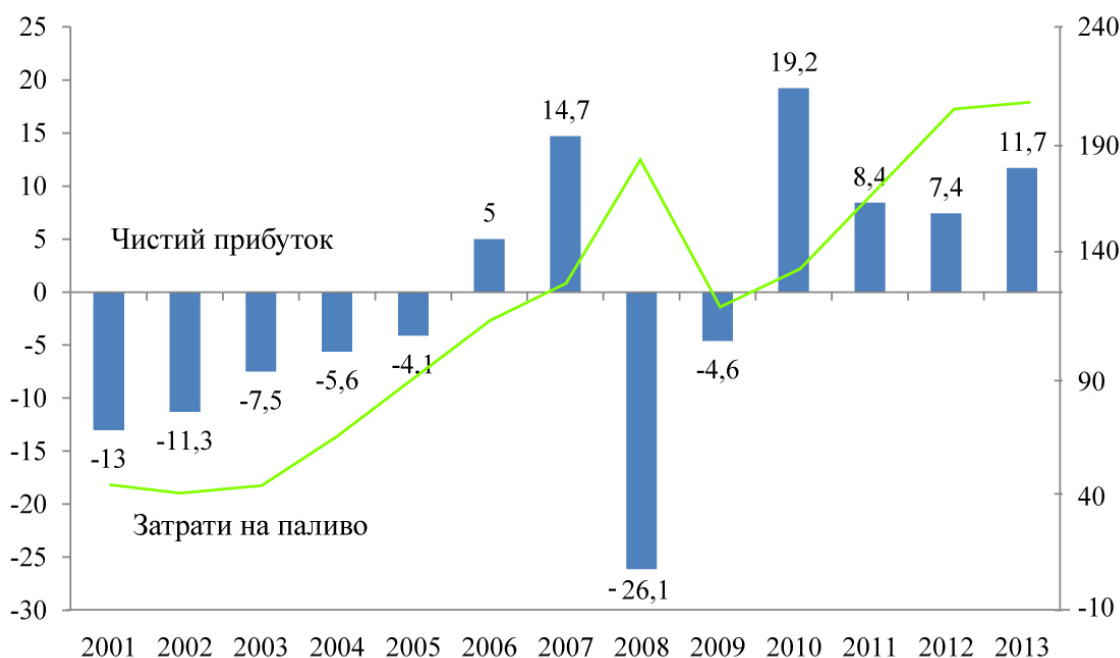


Рис. 2.6. Динаміка чистого прибутку від авіап перевезень та вплив на нього паливних витрат

Джерело: розроблено автором

Світове авіап перевезення, яке вимірюється кількістю виконаних пасажиро-кілометрів, зросло на 7,5 % після зниження на 1,9 % в 2009 р.. Міжнародні авіап перевезення зросли на 8,3 % після зниження на 2,5 % в попередньому році, в той час як внутрішні перевезення зросли на 6,1 % порівняно з попереднім роком, якому характерне зниження на 0,9 % [138].

Місткість глобального ринку авіап перевезень пасажирів в 2010 р. досягла до кризового рівня, при чому темп зростання ринку, тобто зростання кількості наявних крісло-кілометрів, значно перевищило коефіцієнт завантаження (рис. 2.7). Досягнувши рекордно високих показників, рівень завантаження пасажирів поступово зменшувався до кінця року. В середньому за рік загальна кількість наявних крісло-кілометрів зросла на 4,2 %, в той час як коефіцієнт завантаження – на 7,5 %.

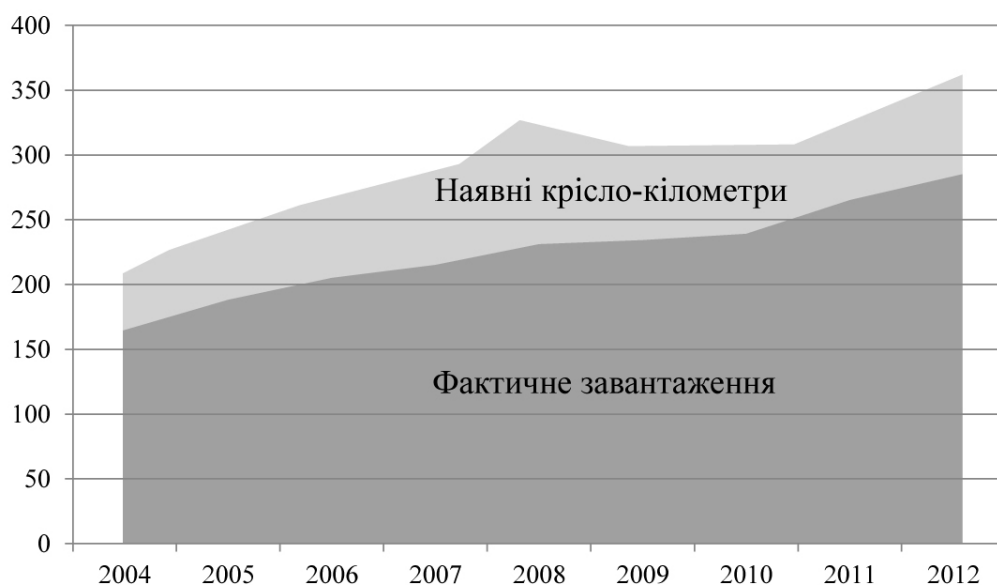


Рис. 2.7. Наповнення ринкової місткості ринку авіап перевезень

Джерело: розроблено автором

Значне відновлення завантаження спостерігалось протягом другої половини 2009 р., коли ємність ринку в даний період залишалась незмінною. Таким чином вищий темп середньорічного зростання завантаження за 2010 р.

пояснюється його високим рівнем на початок року, порівняно з низьким рівнем місткості ринку в даний період.

Однак перша чверть 2011 р. продемонструвала значну залежність діяльності авіакомпаній від політичних хвилювань з боку Близького Сходу та Північної Африки, а також трагічних землетрусів та цунамі в Японії. Крім того значно вплинула політична нестабільність, внаслідок якої ціни на паливо в середньому становили 129 дол. США за барель впродовж перших чотирьох місяців 2011 р., що на 45 % вище цін 2010 року [139].

Наявність форс-мажорних зовнішніх обставин, таких як теракти, військові заворушення, спалахи епідемій, природні катаклізми демонструють, що галузь повітряного транспорту є чутливою до проблем авіаційної і льотної безпеки, які впливають на довіру споживачів, і як результат на попит авіаперевезень та ємність глобального ринку (рис. 2.8).

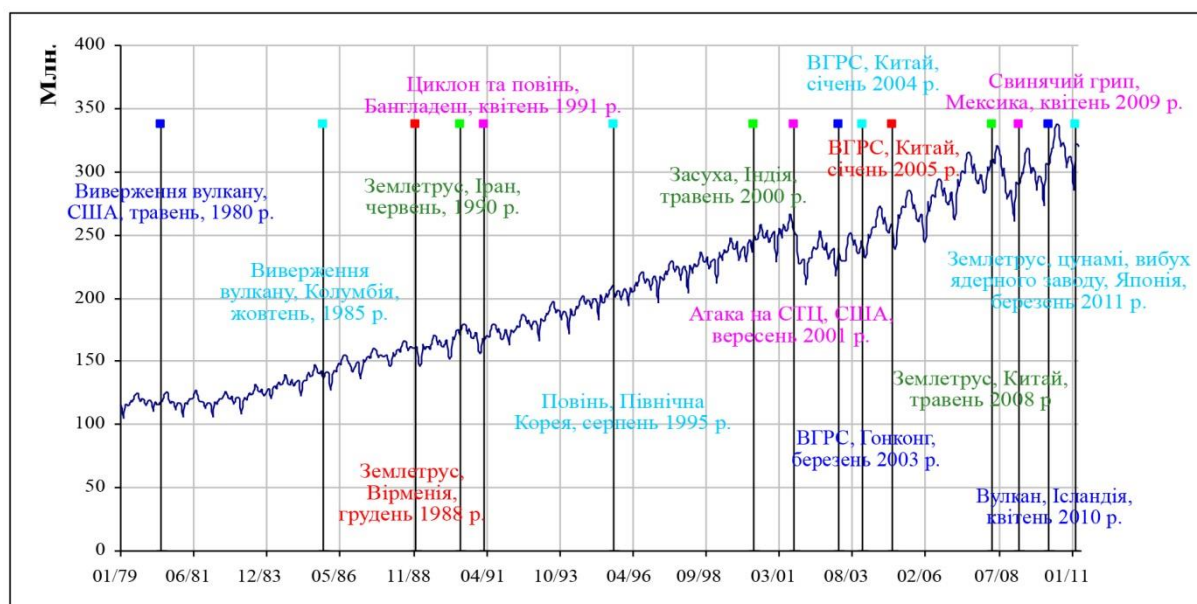


Рис. 2.8. Залежність світового авіаційного пасажиропотоку від форс-мажорних зовнішніх факторів

Джерело: розроблено автором на основі [140]

До чинників, які впливають на попит АП, відносять зміни у витратах авіакомпаній і, отже, в тарифах, нововведення в області регулювання та доступність повітряних перевезень і туризму. Швидке зростання АП в 1960-х рр. пояснюється заміною повітряних суден з поршневіми двигунами на реактивні повітряні судна, що привело до зниження реального рівня тарифів і зростання швидкості та комфорту польоту. Однак різкі зміни цін на нафту і авіаційне паливо (такі, як в 1973-1974 рр. і подальше підвищення в 1979-1981 рр.) мали значний негативний вплив на витрати авіакомпаній. Крім того до негативного впливу належать підвищення вартості страхування та забезпечення авіаційної безпеки.

Геополітичні заворушення значно впливають на коливання світових цін на нафту і, як результат, вартість авіаційного палива, яке становить приблизно 30% витрат деяких авіакомпаній. З 1990 р. до основних подій, які негативно вплинули на рівень вартості палива можна виділити війни в Перській затоці 1990 р. та 2003 р., енергетичну кризу Каліфорнії 2000 р., ураган Катаріна в США 2005 р., банківську кризу 2008-2009 рр. (рис. 2.9).



Рис. 2.9. Динаміка цін на авіаційне паливо, 1990-2011 рр.

Джерело: адаптовано автором на основі [140]

Таким чином, за останні 30 років в світі відбулося багато подій, які мали значний вплив на розвиток авіаперевезень. З точки зору глобальності вони

можуть бути поділені на місцеві, регіональні та глобальні (табл. 2.2). Місцеві події, тобто незначні, в першу чергу впливають на діяльність національного перевізника або великих перевізників в межах країни/міста, період відновлення яких складає до 3-х місяців.

Таблиця 2.2

Перелік кризових ситуацій на глобальному ринку авіаперевезень пасажирів,
1980-2011 рр.

№	Подія	Дата	Розмір	Період оновлення
<i>Природні лиха та спалахи епіdemій</i>				
1	Виверження вулкану в США,	05.1980 р.	місцева	до 3-х міс.
2	Виверження вулкану в Колумбії	10.1985 р.	місцева	до 3-х міс.
3	Землетрус в Вірменії	12.1988 р.	місцева	до 3-х міс.
4	Землетрус в Ірані	06.1990 р.	місцева	до 3-х міс.
5	Циклон та повінь в Бангладеш	04.1991 р.	місцева	до 3-х міс.
6	Повінь і Північній Кореї	08.1995 р.	місцева	до 3-х міс.
7	Засуха в Індії	05.2000 р.	місцева	до 3-х міс.
8	ВГРС в Гонконзі	03.2003 р.	регіональна	3-12 міс.
9	ВГРС в Китаї	01.2004 р.	регіональна	3-12 міс.
10	ВГРС в Китаї	01.2005 р.	регіональна	3-12 міс.
11	Землетрус в Китаї	05.2008 р.	місцева	до 3-х міс.
12	Свинячий грип в Мексиці	04.2009 р.	місцева	до 3-х міс.
13	Виверження вулкану в Ісландії	04.2010 р.	місцева	до 3-х міс.
14	Землетрус, цунамі в Японії	03.2011 р.	регіональна	3-12 міс.
<i>Фінансові та енергетичні кризи</i>				
1	Війна в Перській затоці	1990 р.	місцева	до 3-х міс.
2	Азіатська фінансова криза	1997 р.	місцева	до 3-х міс.
3	Енергетична криза в Каліфорнії	2000 р.	місцева	до 3-х міс.
4	Атака на СТС, США,	09.2001 р.	глобальна	12-36 міс.
5	Війна в Перській затоці	2003 р.	місцева	до 3-х міс.
6	Ураган Катаріна США	2005 р.	місцева	до 3-х міс.
7	Банківський криза	2008 р.	глобальна	12-36 міс.

Джерело: розроблено автором на основі [140].

Період відновлення регіональних подій, тобто середніх, таких як спалахи атипової пневмонії, землетрус та цунамі в Японії 2011 р., складає 3-12 місяців, при чому вони впливають як на національні, так і іноземні авіакомпанії, оскільки попит на подорожі до даного регіону знижується на тривалий період часу. Значні, глобальні події, такі як атака на торговий центр США 2001 р.,

фінансова криза 2008 р., впливають на всі розвинені авіакомпанії світу внаслідок значного скорочення попиту і, як результат, ємкості ринку. Із-за глобальності даних подій період відновлення ринку становить 12-36 місяців.

В світі за розміром попиту на авіап перевезення та інтенсивності руху виділяють три регіони: США, Європа і Далекий Схід, на яких в сукупності припадає 2/3 світового пасажирообороту. Окремо виділяється АП США, що пов'язано з їх швидким розвитком протягом довготривалого періоду. Інший крупний регіон по масштабах авіап перевезень розташований в Східній Азії і включає Японію, КНР, Сінгапур, Таїланд і Індонезію. В сукупності на них припадає до 1/5 світового пасажирообороту. Повітряний простір Європи густо насичений авіатрасами, які забезпечують як інтенсивні внутрішні європейські перевезення, так і сполучення з іншими континентами. На Європу припадає більше 1/5 світового пасажирообороту. Основна кількість АП припадає на Францію, Німеччину, Великобританію, Нідерланди, Іспанію і Швейцарію [141].

Значними були географічні відмінності в темпах післякризового відновлення 2008-2010 рр., що пов'язано з темпами економічного відновлення регіонів світу (рис. 2.10). Значне розширення авіаринків спостерігалось в країнах, що розвиваються. Доходи на пасажиро-кілометри авіакомпаній Близького Сходу зросли на 17,7 %, Африки на 12,2 %, Латинської Америки на 13,2 %, Азійсько-Тихоокеанського регіону на 9 %, але були стримані відносною слабкістю японського ринку. Менш успішними є європейські авіакомпанії та північноамериканські, дохід на пасажиро-кілометр яких зріс на 5 % та 7,4 % відповідно. Але навіть найменш успішні регіони за даними 2009 р. досягли своїх попередніх рівнів до кінця 2010 р. [138].

Зростання на внутрішніх ринках залежить як від економічних циклів, так і від структурних змін. Розвинені ринки США та Японії, досягнувши своєї зрілості та зазнавши значного негативного впливу від економічного спаду, отримують значно менші вигоди. Японський ринок фактично скоротився на 1,4%. На протигагу даним ринкам, швидко розвиваючими є ринки Бразилії, Індії та Китаю.

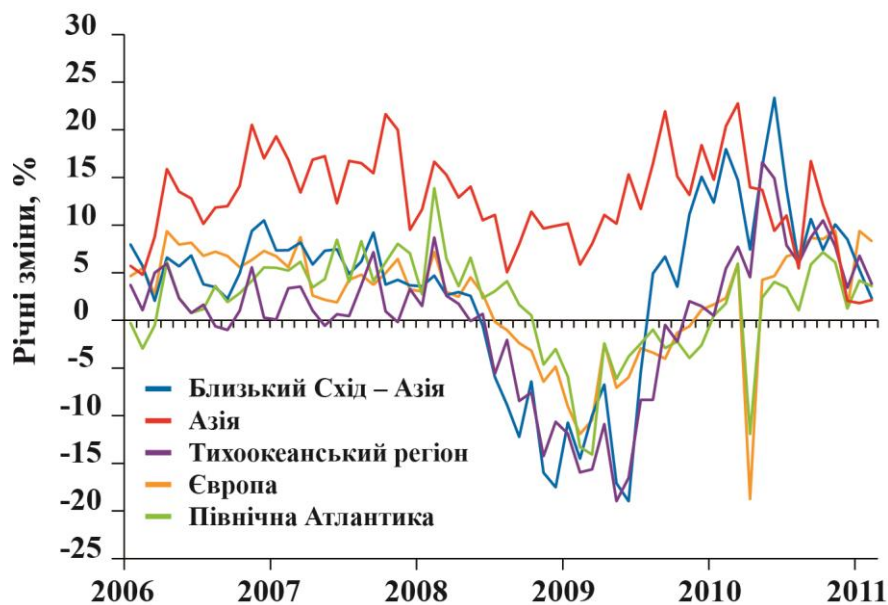


Рис. 2.10. Динаміка регіонального зростання авіап перевезень

Джерело: розроблено автором на основі [139]

За даними IATA в 2013 р. дохід на пасажиро-кілометри регіонів світу продовжував зростати, хоча коефіцієнт зростання знизився [142]. Це є доказом того, що авіакомпанії удосконалили методи управління ємністю перевезень. Продовжується очікування, що кількість перевезених пасажирів становитиме 3,3 млрд., що на 800 млрд. більше, порівняно з 2009 р. [143]. Очікується, що попит на міжнародні АП пасажирів в Азії зросте на 7,6 %. Китай, Японія та Гонконг будуть найбільшими міжнародними пасажирськими ринками регіону. Таким чином, акцент промисловості переміщується в східному напрямку.

Виключенням до тенденції зростання є авіап перевезення між Європою і Африкою, рівень яких знизився через низький приріст і політичну нестабільності в регіонах Африки та економічний спад в більшій частині Європи. Незначні темпи зростання ринків Європи та Північної Америки є результатом їх зрілості.

На світовому ринку авіап перевезень Україна має потенційні можливості, проте рівень конкурентоспроможності є низким. У 2014 році авіаційні перевезення виконували 35 вітчизняних авіакомпаній із 78, які мають діючий

сертифікат експлуатанта [144]. За статистичними даними перевезено 6475,2 тис. пасажирів та 78,7 тис. тонн вантажів та пошти (2.11).



Рис. 2.11. Динаміка обсягів перевезень пасажирів авіакомпаніями України, тис. чол.

На ринку пасажирських перевезень упродовж 2014 року працювало 25 вітчизняних авіакомпаній, основні пасажирські авіаперевізники - «Міжнародні авіалінії України», «Візз Ейр Україна», «Ютейр-Україна», «Роза Вітрів», «Авіалінії Харкова» та «Дніпроавіа». Регулярні польоти між Україною та країнами світу здійснювали 8 вітчизняних авіакомпаній до 35 країн світу, кількість перевезених пасажирів за підсумками року скоротилась порівняно з 2013 роком на 10,6 відсотка та склала 3924,7 тис. пасажирів. Одночасно до/з України виконували регулярні польоти 42 іноземні авіакомпанії з 28 країн світу, у тому числі 4 нові (з ОАЕ «Emirates Airline», з Греції «Ellinair», з Ірану «Taban Air» та «Vista Georgia» з Грузії) [145].

Що стосується вантажних авіаперевезень, у 2014 році традиційно більшу частину склали нерегулярні перевезення в інших державах в рамках гуманітарних та миротворчих програм ООН, а також згідно контрактів та угод з іншими замовниками. Загалом перевезення вантажів та пошти упродовж року здійснювала 21 вітчизняна авіакомпанія. Значні обсяги перевезень виконували

АНТК «Антонов», авіакомпанії «ЗетАвіа», «Максімум Ейрлайнс», «Міжнародні авіалінії України».

У 2014 році мало місце значне скорочення основних показників роботи авіаційної галузі. Серед основних чинників, які призвели до спаду попиту на авіаперевезення – сьогодняшня військово-політична ситуація в державі, анексія Криму, рекомендації з безпеки польотів низки міжнародних організацій та органів ЄС оминати альтернативними маршрутами частину повітряного простору України та пов'язане з цим у цілому погіршення загального стану сучасної економічної кон'юнктури. Упродовж року не працювала частина вітчизняних аеропортів, багато авіаперевізників значно скоротили маршрутну мережу, ряд напрямків взагалі було згорнуто [145]. Однак навіть не беручи до уваги останні негативні тенденції впливу зовнішніх чинників на функціонування вітчизняних авіакомпаній, жодна з них не входить в рейтинг 100 кращих авіаперевізників за пасажирооборотом, кількістю перевезених пасажирів та наявним парком повітряних суден [146].

В результаті аналізу особливостей трансформації світового ринку авіаперевезень можна зробити висновок, що світ стає все більш мобільним. Це створює нові можливості, але в той же час певні проблеми. Для того, щоб реалізувати потенціал економічного зростання, необхідним є більш ефективне регулювання повітряним рухом, засобами аеропортів та програмами забезпечення безпеки, що приведе до більш тісних взаємозв'язків між країнами. Таким чином фінансова криза може змінитись інфраструктурною кризою, яка полягає в обмеженості аеропортів, авіадиспетчерських служб, злітно-посадочних смуг.

2.2. Механізми інституціонального забезпечення функціонування авіакомпаній на світовому ринку авіаперевезень

Встановлено, що авіаційний транспорт є однією з найбільш швидко та динамічно розвиваючих секторів світового господарства і з кожним роком

займає все більш стійкі позиції в світовій транспортній системі. По мірі розвитку ринку авіаперевезень та ускладнення взаємозв'язків між основними його суб'єктами – авіакомпаніями, аеропортами та органами управління повітряним рухом, розвивалось і його інституціональне забезпечення.

Інституціональну систему міжнародного повітряного транспорту формують як держави, в яких зареєстровані авіаперевізники та які пов'язані між собою міжнародними авіасполученнями, так і міжнародні урядові та неурядові організації в сфері повітряного транспорту, які забезпечують його ефективне функціонування та безпеку.

Механізми інституціонального забезпечення світового ринку авіаперевезень охоплюють три основні напрями – одностороннє, двостороннє і багатостороннє. Під одностороннім забезпеченням розуміємо національне, яке здійснюється одним суб'єктом – державою. Двостороннє або міждержавне (міждержавне) інституціональне забезпечення здійснюється між двома країнами та відображається у вигляді двосторонніх угод. Багатостороннє характерне для трьох та більше країн та охоплює регіональні та міжнародні об'єднання [147].

Отже, за кількістю сторін розглядаємо одностороннє, двостороннє і багатостороннє інституціональне забезпечення, за рівнем – національне, міждержавне, регіональне, міжнародне. Стверджувати, що окремий рівень важливіший за інший неможна, особливо в умовах глобалізації світу. Кожен з них має свою специфіку, особливості та характеризується взаємозалежністю.

Кожен рівень інституціонального забезпечення необхідно розглядати через призму характерному йому процесу та структурі забезпечення. Основою інституціонального забезпечення є процес регулювання, який здійснюється характерними кожному рівню суб'єктами. Під регулюванням в даному випадку Міжнародна організація цивільної авіації (ІСАО) розглядає офіційне створення, або ще можна сказати забезпечення, та підтримання бажаного ступеню порядку [148]. Процес регулювання охоплює різні види діяльності індивідів, що

взаємодіють при встановленні і підтримці певного бажаного результату. Він містить характерну структуру та об'єкти.

Основою національного інституціонального забезпечення авіатранспорту є принцип територіальної та просторової суверенності держави. Тобто, воно поширюється на внутрішні та міжнародні авіап перевезення, а також на національних та іноземних авіап перевізників. При цьому повинні враховуватися міжнародні зобов'язання держави відповідно до його двосторонніх і багатосторонніх угод та домовленостей, а також братися до уваги дії й інтереси інших держав.

Основною задачею інституціонального забезпечення національного рівня є адаптація вимог міжнародного, регіонального рівнів та імплементація домовленостей міждержавного рівня на рівень конкретного суб'єкта. Таким чином, національне інституціональне забезпечення повинне враховувати міжнародні зобов'язання держави відповідно до її двосторонніх і багатосторонніх угод та домовленостей [147].

Національне регулювання кожної країни має свою специфіку і відрізняється в залежності від поставлених цілей конкретної країни, на які впливають різноманітні фактори. До останніх можна віднести розміри території, географічне розташування, рівень розвитку, внутрішню і міжнародну економічну політику.

Національне інституціонального забезпечення повітряних перевезень складається з трьох основних компонентів – законодавчого процесу, ліцензування та спеціального дозволу, кожен з яких доповнюється примусовим виконанням у разі потреби [148]. Законодавчий процес охоплює розробку законів, політики та встановлення правил і положень (рис. 2.12).

Кожен елемент процесу, як правило, відрізняється від інших та варіюється від держави до держави залежно від її законодавчої системи, державної структури та загальноприйнятих методів. Правила і положення є більш деталізованими та гнучкими, ніж закони, і передбачають можливості для встановлення виключень або пільг. Стосовно політики, то вона може

варіюватись як між державами, так і в межах однієї держави, тому що країна може виразити свою політику в законі або указі, в правилі або положенні, в спеціальній політичній заяві або якими-небудь іншими засобами.

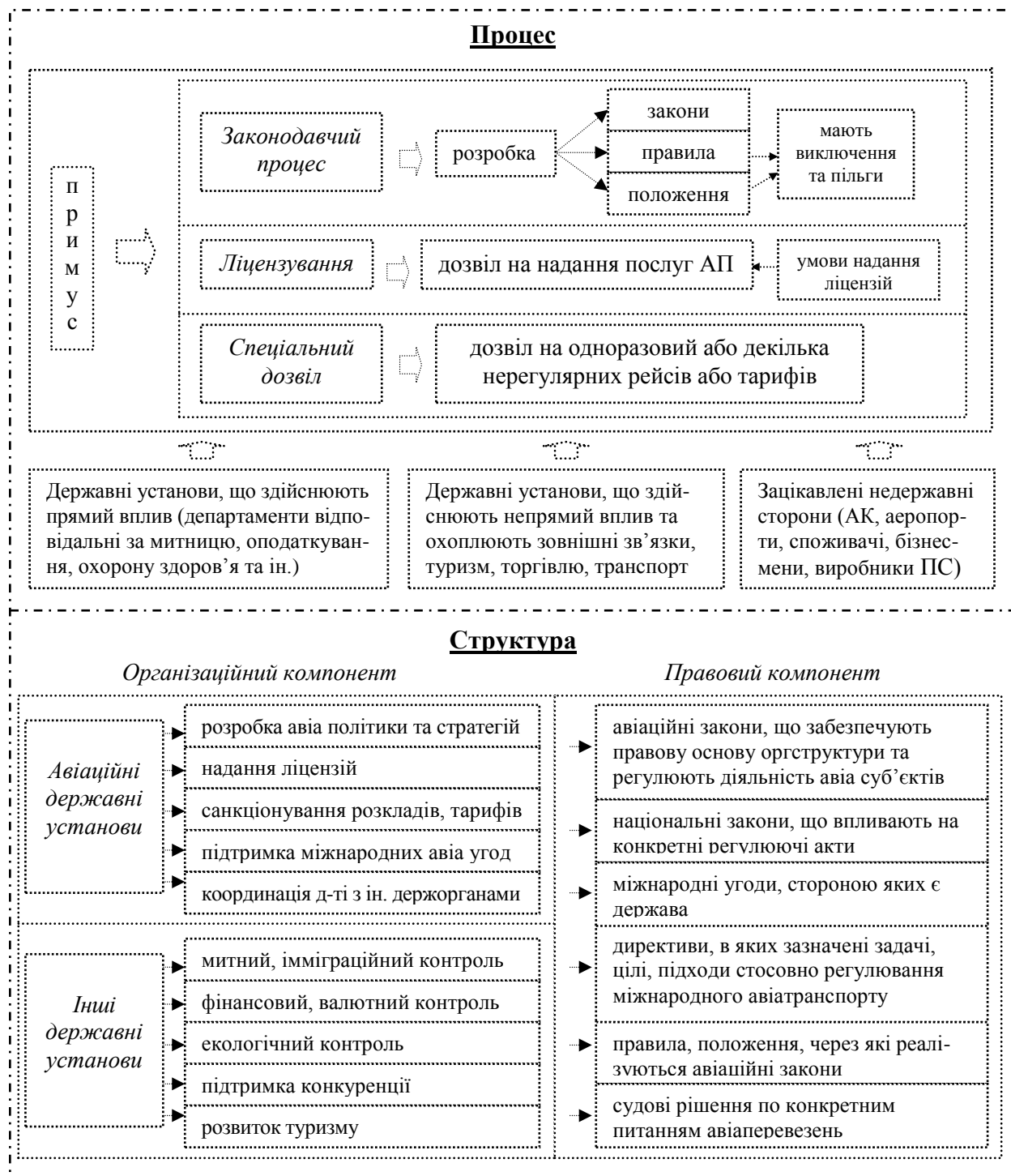


Рис. 2.12. Національний рівень інституціонального забезпечення ринку авіаперевезень

Джерело: розроблено автором

Ліцензування як частина процесу національного інституціонального забезпечення включає розгляд і ухвалення рішень по заявках національних та іноземних авіаперевізників на здобуття дозволу стосовно надання послуг з комерційних повітряних перевезень на постійній основі або протягом тривалого терміну. Крім того державні органи можуть надавати ліцензії посередникам авіаперевезень, наприклад організаторам турів, туристичним агентствам.

Умови видання ліцензії національному перевізнику, відрізняються в кожній країні, але, як правило, включають наявність національного права власності та контролю, придатність перевізника-заявника, тобто його стабільне фінансове положення, готовність надавати пропоновані послуги і можливості виконувати встановлені норми експлуатації і безпеки, та висновок про те, що надання такого дозволу буде на користь громадськості. Крім того, в деяких випадках можуть включатися критерії, встановлені на міжнародному рівні.

Спеціальний дозвіл, як частина національного рівня інституціонального забезпечення, полягає в ухваленні щоденних рішень по конкретних питаннях, таких, як видача дозволу на одноразовий політ або декілька нерегулярних рейсів, затвердженні чи відмові встановлення конкретного разового тарифу або розкладу.

Значну увагу в національному регулюванні ІКАО приділяє принципам ввічливості та взаємності, особливо в тих випадках, коли комерційна діяльність не охоплюється спеціальними положеннями в угоді про авіасполучення. На практиці під ввічливістю розуміють одностороннє надання права або пільги іноземній авіакомпанії без зобов'язань країни базування останньої в аналогічних обставинах. В той час як під взаємністю – двостороннє виконання зобов'язань. Однак в деяких країнах виконання даних принципів є другорядним.

Структура національного рівня інституціонального забезпечення авіаперевезень складається з організаційного та правового компонентів. Основним елементом організаційного компоненту є повноважні державні установи, які безпосередньо відповідають за регулювання як економічних, так і

технічних аспектів. Основними завданнями даних установ є розробка економічної політики та стратегій авіатранспорту, формулювання спеціальних правил та положень щодо реалізації авіаційного законодавства, надання ліцензій, санкціонування розкладів, тарифів, координація політики з іншими державними організаціями, підтримка дво- та багатосторонніх міжнародних узгоджень в сфері повітряного транспорту.

Іншим важливим організаційним елементом є неавіаційні державні установи, діяльність яких впливає на авіатранспорт. Вони відповідають за митний, імміграційний, фінансовий, екологічний контроль, підтримання санітарних норм, оподаткування, підтримання конкуренції, розвиток туризму.

Правовий компонент структури в кожній країні представлений через основні авіаційні закони, правила та положення, відповідні національні закони, які впливають на конкретні регулюючі акти, міжнародні угоди, оскільки міжнародні права та обов'язки, встановлені в них, повинні враховуватись в процесі національного регулювання. Крім того правовий компонент охоплює ліцензування, судові рішення по конкретним питанням авіатранспорту, спеціальні рішення, які можуть стати прецедентами для майбутніх регулятивних рішень в аналогічних ситуаціях.

На процес національного рівня інституціонального забезпечення мають суттєвий вплив різноманітні інститути, які надають значну інформацію державним авіаційним установам та виступають зацікавленими сторонами даного процесу. До таких інститутів можна віднести:

1. Державні установи, основними завданнями яких не є забезпечення, та підтримання бажаного ступеню порядку авіаційної діяльності, але які безпосередньо зацікавлені в його результатах, і які час від часу можуть намагатися проконтролювати або сформулювати конкретну політику. До них відносять департаменти, відповідальні за зовнішні зв'язки, туризм, торгівлю, транспорт;

2. Державні неавіаційні установи, які своєю діяльністю можуть впливати на ринок авіаперевезень. До них відносять департаменти, відповідальні за

митницю, імміграцію, оподаткування, охорону здоров'я, валютний контроль, навколишнє середовище, регулювання конкуренції;

3. Зацікавлені недержавні сторони, до яких належать окремі авіакомпанії, аеропорти, споживачі, бізнесмени і в деяких випадках виробники повітряних суден.

Головним недоліком інституціонального забезпечення даного рівня світового ринку авіаперевезень є відмінності країн в державних структурах, системі, культурі та практиці, які призводять до розбіжностей національних правил, норм в термінології, форматі – не існує єдиного стандарту серед країн стосовно встановлення державних норм. Крім того значним є мовний бар'єр.

Кожна держава має можливості визначити оптимальне розміщення функцій регулювання з врахуванням власного структурного розподілу обов'язків, рівня розвитку, економічної політики, стану авіатранспортної галузі, людських та фізичних ресурсів [149].

Наступним рівнем інституціонального забезпечення світового ринку авіаперевезень пасажирів є міждержавний або двосторонній рівень, який полягає в тому, що кожна пара держав встановлює між собою правила взаємних міжнародних перевезень, які охоплюють технологічні, технічні, комерційні, фінансово-економічні аспекти, питання безпеки, при цьому для різних країн вони мають різний рівень лібералізації. Ціллю міждержавного рівня є укладання, реалізація або продовження угоди чи домовленості стосовно повітряного сполучення між територіями двох країн [147].

Діючі в даний час двосторонні угоди, на які припадає більша частина документів в сфері регулювання авіаперевезень, в основному з'явилися після Міжнародної конференції цивільної авіації в Чикаго в 1944 р.. Широке використання державами двосторонніх угод є наслідком визнання, зафіксованого в Чиказькій конвенції, принципу національного суверенітету над територіальним повітряним простором (ст. 1), вимог отримання дозволу на здійснення регулярних авіаперевезень над територією або на територію іноземної країни (ст. 6) [150] та безрезультатних спроб встановити

багатосторонній режим регулювання комерційних аспектів авіап перевезень. Таким чином, двосторонні переговори стали для країн головним та переважним методом обміну комерційними правами і досягнення домовленостей про способи регулювання об'ємів перевезень, тарифів тощо.

Серед двосторонніх угод після 1944 р. найбільш важливим для розвитку світового ринку авіап перевезень є угода 1946 р. між Об'єднаним Королівством та США – Бермудська угода I, яка стала результатом компромісу між двома широкими підходами стосовно регулювання авіап перевезень, які обговорювались на Чиказькій конференції, але залишились невирішеними. З одного боку, вважалось, що не повинно бути регулювання провізної місткості, тарифів, а також визначень маршрутів. Протилежною точкою зору було те, що провізна ємність повинна визначатися заздалегідь, тарифи повинні регулюватися міжнародним інститутом, а маршрути точно визначатися. Відповідно до компромісу тарифи повинні встановлюватися авіакомпаніями через Міжнародну асоціацію повітряного транспорту (IATA) за умови їх затвердження обома сторонами. Провізна ємність повинна була встановлюватися авіакомпаніями за умови додержання певних оговорених принципів та можливістю спільного їх перегляду сторонами або авіаційними державними органами управління по закінченню певного операційного періоду. Маршрути повинні були точно зазначатися.

В результаті Бермудська угода стала стандартом, який переважно використовувався в наступні 40 років, хоча в більшості угодах також використовувався принцип попереднього визначення провізної місткості. Міждержавні двосторонні угоди створили відносну стійку та збалансовану основу для інституціонального забезпечення, яка дала можливість міжнародній транспортній системі зберігати постійне зростання.

В 1970-80-х роках більшість країн використовували більш ліберальну політику інституціонального забезпечення. В результаті було укладено декілька нових ліберальних угод, для яких характерним було виключення обмежувальних положень стосовно провізної місткості, значне зменшення

участі держави в вирішенні тарифних питань, збільшення доступу до ринку та можливість для кожної сторони дозволяти декільком авіакомпаніям користуватись таким доступом.

В 1990-х роках відбулися різкі зміни як умовах регулювання, так і в експлуатації міжнародного авіатранспорту, а також структурні зміни в авіасекторі. Розпочався етап активного лібералізування. Щоб адаптуватись до змін, більшість країн внесли поправки в нормативні документи та прийняли більш ліберальний політичний курс. Деякі країни заключили нові ліберальні двосторонні угоди про «Відкрите небо», які незважаючи на відсутності єдності в їх визначенні, створюють режим взаємовідносин, який першочергово базується на стійкій ринковій конкуренції для досягнення поставлених цілей, і повністю або в значній мірі вільні від національного впливу щодо прав доступу до ринку, провізної можливості та ціноутворення, і в той же час мають необхідні гарантії збереження мінімального регулювання, необхідного для досягнення цілей угод. Крім того спостерігалось зростання частки регіональних органів в регулюванні з наданням деяким двостороннім аспектам регулювання регіонального або субрегіонального статусу.

Структура двостороннього регулювання являє собою значний і постійно зростаючий об'єм документів, кожен з яких формує договір, угоду або домовленість між двома країнами і таким чином є частиною міжнародного права. На відміну від національного, регіонального або міжнародного інституціонального забезпечення воно не передбачає постійних установ чи організацій (рис. 2.13).

Таким чином, двосторонній рівень містить в собі процес консультацій, спілкування і взаємодії між двома сторонами, здійснюваний протягом періоду, необхідного для перевірки або інформування, встановлення або зміни взаємовідносин, або вирішення спорів між ними.

До переговорів кожна сторона встановлює власні задачі та пріоритети, які відображають її політику, а також можливі відступи. Крім того розробляються основні питання, варіанти їх вирішення, стратегія, збираються дані та

проводяться аналізи, при цьому враховуються думки зацікавлених сторін. Делегація на переговорах зазвичай складається з офіційних осіб цивільної авіації та дипломатичних представників, представників національної авіакомпанії, і в деяких випадках інших зацікавлених сторін.

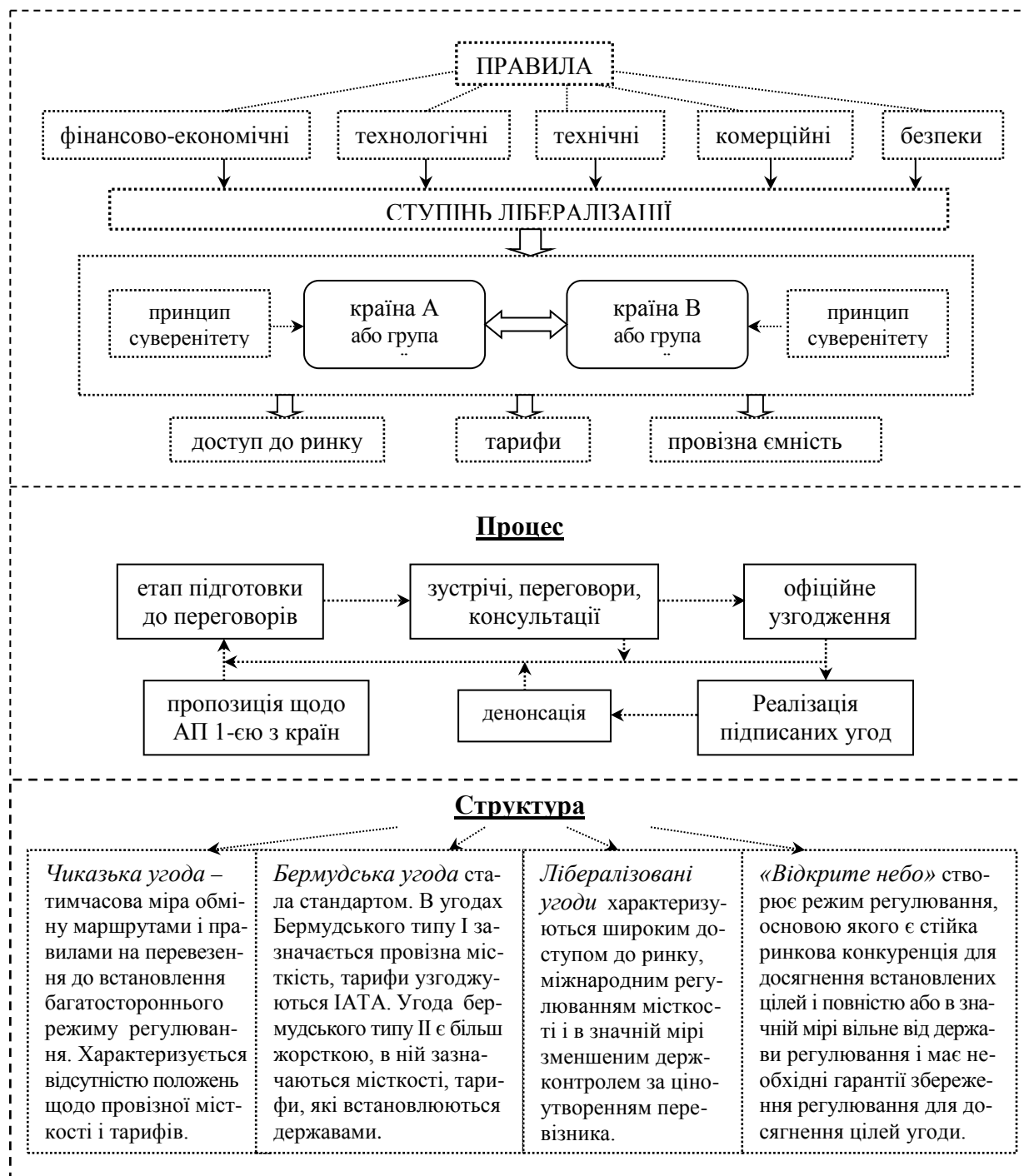


Рис. 2.13. Міждержавний (двосторонній) рівень інституціонального забезпечення ринку авіаперевезень

Джерело: розроблено автором

В основному першим кроком держави по виконанню двосторонньої угоди є призначення або офіційна об'ява свого авіаперевізника (або авіаперевізників) для виконання перевезень в межах узгодження. В подальшому перевізник може звернутись до другої сторони за відповідним дозволом на відкриття авіасполучення. Держави регулярно консультуються між собою з метою регулювання взаємовідносин, встановлених їхніми двосторонніми угодами. Технічні проблеми, як правило, вирішуються через консультування органів управління авіатранспортом держав. Консультації фактично являються єдиним засобом вирішення спірних питань. Їх основною перевагою є використання розроблених та перевічених методів, як правило, людьми, котрі розуміють сутність проблем. Головним недоліком є те, що приймають участь лише ті особи, які давно мають встановлену точку зору стосовно спірних питань і тому недостатньо об'єктивні та гнучкі при їх вирішенні.

Більшість двосторонніх угод не мають терміну закінчення дії, але всі містять статтю стосовно розірвання або денонсації угоди. Деякі аспекти двосторонньої угоди, такі як тимчасові договірні положення стосовно провізної місткості, можуть припинити свою дію у зв'язку з закінченням певного періоду часу або настанням певної визначеної події. В такому випадку в період між денонсацією та подальшим закінченням дії договору сторони в основному підписують нову угоду.

Двосторонній рівень інституціонального забезпечення, як і інші рівні, характеризується рядом недоліків. В структурі можна виділити відсутність прозорості, тобто відкритості угод і домовленостей та їх доступності для інших країн, приватних сторін, для яких вони містять суттєвий інтерес. Хоча у відповідності зі ст. 81 та ст. 83 Чиказької конвенції [150] держави повинні інформувати ІКАО про авіаційні домовленості, де вони є доступними для всіх її членів, деякі узгодження, особливо додаткові угоди, такі як меморандуми про взаєморозуміння, є конфіденціальними і не надаються ІКАО, інші угоди надаються з багаторічною затримкою, а деякі просто не надаються жодною із сторін. Тобто з точки зору інституціональної науки ефективність інститутів

міждержавного регулювання є низькою, тому що кожна сторона прагне отримати максимум власних, а не суспільних вигод. Повне виконання вимог Чиказької конвенції стосовно надання угод в ІСАО могло значно знизити даний недолік. Однак даний факт демонструє відсутність ефективного механізму примусу для чіткого виконання встановлених правил.

Іншим важливим недоліком є неповноцінність механізмів врегулювання спірних питань в двосторонніх угодах. В основному в даних угодах передбачається консультації, арбітражні процедури та положення про припинення дії угоди. На практиці дані процеси можуть тривати роками, і навіть призвести до припинення співробітництва.

Третій значний недолік міститься в особливому характері структури угод. Хоча використання двосторонніх угод дає можливість державам враховувати різноманітні обставини сторін, воно також створює широке різноманіття тлумачень деяких ключових питань, таких як права на перевезення, провізна ємність і тарифи. Таким чином, кожна двостороння угода є унікальною по своїй природі і може успішно практично діяти лише за конкретних обставин, а не за рахунок посилання на стандартну термінологію.

Четвертим недоліком, який може створювати значні проблеми при здійсненні перевезень через території декількох країн, є важкість отримання та збереження необхідної послідовності в описанні маршрутів в кожній із укладених угод. Наприклад, під час експлуатації маршруту великої протяжності, на якому передбачаються зупинки в декількох державах, авіаперевізник, як правило, вважає необхідним мати можливість завантажувати та розвантажувати пасажирів та багаж в кожному місці зупинки. Це потребує від держави, що назначає даного перевізника, отримати відповідні права від кожної держави, де здійснюється зупинка, що потребує багато часу або що може виявитись неможливим. Однак, при існуючій тенденції до лібералізації, даний стан речей можна виправити, якщо зацікавлені держави підпишуть ліберальні угоди, які передбачають більш відкритий доступ до ринку та права на маршрут.

П'ятим недоліком є відсутність стандартних визначень термінів, тобто термінологія, що використовується в різних двосторонніх угодах, може суттєво відрізнятись в різних країнах, а визначення навіть можуть суперечити одне одному, наприклад п'ята та шоста свобода повітря.

Найбільш розповсюдженим видом переговорів стосовно міжнародних авіап перевезень є типові двосторонні переговори між двома суверенними державами. В деяких ситуаціях спільні двосторонні переговори можуть полегшити складення окремих, але аналогічних угод, зокрема коли декілька країн мають одну й ту ж авіакомпанію (наприклад, Данія, Норвегія і Швеція) (рис. 2.14).

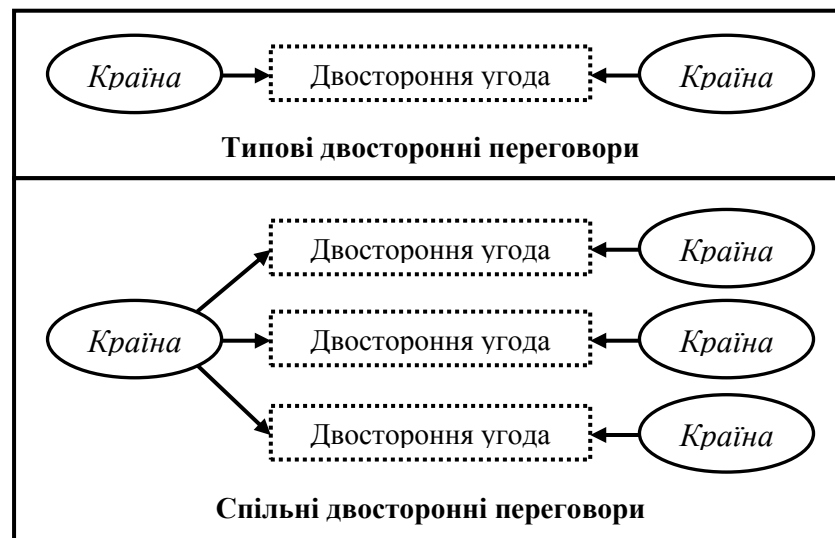


Рис. 2.14. Схематичне зображення двосторонніх зв'язків суб'єктів ринку авіап перевезень

Джерело: розроблено автором

На двосторонній рівень інституціонального забезпечення значний вплив формують окремі економічні агенти, які функціонують в заданих умовах. В даному випадку – це авіакомпанії, а саме їх взаємодія та співробітництво, особливо у вигляді альянсів, серед яких передовими є згадувані глобальні альянси «Star Alliance», «Skyteam» та «Oneworld» [151].

Глобальні альянси є наднаціональною формою кооперації, що виходить за межі національних бар'єрів. В результаті встановлюється конкуренція на наднаціональному рівні між глобальними альянсами, а не окремими авіакомпаніями. Діяльність кожного з них пов'язана з регіональними стратегіями розвитку, завданнями яких є розширювати свою маршрутну мережу лише завдяки авіакомпаніям з неохоплених регіонів або також за рахунок вступу авіаперевізників з існуючих регіонів присутності [134].

Основними регіонами розвитку «Oneworld» є Росія, Індія, Китай, частина континентальної Європи і частина Латинської Америки. Регіональна стратегія альянсу полягає у присутності в основному одного авіаперевізника на маршруті з метою відсутності вибору пасажирів між декількома авіакомпаніями в рамках одного альянсу.

«Star Alliance» дотримується протилежної концепції свого регіонального розвитку. Для альянсу пріоритетними є масштаб і територіальне охоплення маршрутних мереж. Метою «Star Alliance» є активне залучення авіаперевізників з вже наявних регіонів присутності. Альянс дає можливість своїм членам конкурувати в рамках власної маршрутної мережі. Пріоритетними регіонами є Африка і Латинська Америка свого розвитку, при цьому вже маючи в своєму складі авіаперевізників з цього регіону. Одним із стратегічних регіонів, неохоплених маршрутною мережею альянсу з присутністю в регіональному хабі, залишається Росія. Найбільшим російським мережевим авіаперевізником за межами альянсу, що має розвинену маршрутну мережу і основний вузловий аеропорт базування в Москві («Domodedovo International Airport»), є «Transaero».

Регіональна стратегія «Skyteam» схожа з «Oneworld», однак «Skyteam» характеризується більшою мережею маршрутів в Східній Азії за рахунок членства китайських авіаперевізників. Основними регіонами перспективного розвитку даного альянсу є Індія і Латинська Америка [151]. Досвід європейських та американських авіакомпаній довів, що їх членство у

міжнародних авіаційних союзах, об'єднання великих авіакомпаній в їх межах сприяло підвищенню ефективності функціонування та утримання ними лідерських позицій у сфері цивільної авіації.

В рейтингу глобальних альянсів авіакомпаній за 2013-20144 рр. (додаток В) за кількістю членів та пасажирооборотом переважає «Star Alliance», авіакомпанією-лідером якого є «United Airlines». Потрібно зазначити, що передові позиції в «Skyteam» та «Oneworld» також займають американські перевізники – «Delta Airlines» та «American Airlines» відповідно. Високий рівень розвитку та конкурентоспроможності американських авіакомпаній можна пояснити тим фактом, що дерегулювання світового ринку авіаперевезень розпочалось саме з США в 1978 р. (рис. 2.4).

Суть глобальних союзів полягає в об'єднанні, з метою співпраці трудових, фінансових та науково-технічних ресурсів для досягнення поставлених цілей шляхом використання досягнень кожного з учасників та розподілу витрат і ризиків, пов'язаних з реалізацією спільних програм. За рахунок створення альянсів, авіакомпанії можуть швидко розширити маршрутну мережу, збільшити свою частку ринку і обмежити доступ інших перевізників на ринок. Однак альянси авіакомпаній характеризуються і негативним впливом як на ринок в цілому, так і на авіакомпаній-членів. До негативного впливу альянсів на окремі авіакомпанії-члени можна віднести:

1) Лідерами альянсу одночасно не можуть бути всі його учасники, хтось є першим, а хтось останнім. Якщо розглянути рейтинг учасників в межах альянсів за доходом на пасажиро-кілометри за 2013-14 рр. (додаток В), то в «Star Alliance» перше місце займає «United Airlines», а останнє – «Croatia Airlines», різниця між якими становить 288 488 млн. пас/км, в «SkyTeam» – «Delta Air Lines» та «Tarom» відповідно, різниця між якими становить 308 361 млн. пас/км, в «oneworld» – «American Airlines» та «Royal Jordanian» відповідно, різниця між якими становить 194 545 млн. пас/км.

2) Щоб співробітництво в межах альянсу було успішним, кожен учасник повинен зробити певний внесок: фундаментальні дослідження, промислові

потужності, доступ до системи дистрибуції. В глобальних альянсах авіакомпаній їх члени, вступаючи в альянс, отримують доступи на ринки інших членів даного альянсу, хоча вони і регулюються домовленостями між собою. Саме тому авіакомпанія має високу ймовірність втратити долю ринку, яку вона мала раніше.

3) Авіакомпанії-члени альянсу в минулому були конкурентами між собою, тому підсвідомо конкуренція залишається і в межах альянсу. Доказом цього є різні рівні цін членів одного альянсу. Крім того, для окремої авіакомпанії сенс альянсу міститься в тому, щоб вийти з нього більш конкурентоспроможною, ніж при вступі в альянс. Рівень конкуренції залежить як від того, скільки членів виконують однакові функції, так і від структури взаємовідношень між ними.

4) Хоча кожна авіакомпанія є незалежною та має власні цілі, її діяльність та престиж безпосередньо залежить від діяльності та престижу альянсу.

5) В межах альянсу авіакомпанії стають досить близькими і в результаті досить передбачуваними, тому розголошення власної внутрішньої інформації, прозорість власної діяльності стають загрозою для авіакомпанії. На прозорість впливає країна розташування управлінської компанії альянсу. Якщо альянс знаходиться в країні одного з його членів, то у інших авіакомпаній-членів буде більше можливості, щоб отримати нові знання, однак менше контролю над тим, якою інформацією з ними обмінюються.

б) Організаційними питаннями альянсів займаються їх управлінські компанії. Кожен новий член альянсу потребує значної уваги керівництва, збільшує важкість координації діяльності, тобто альянсом тим важче управляти, чим більше в нього членів. Даний аспект особливо стосується «Star Alliance», членами якого є 27 авіакомпаній. Крім того рівень управління та контролю альянсом впливає як на ефективність всього альянсу, так і на окремих його членів.

З 2000 р. розвиток альянсів характеризується появою процесів кооперації в рамках альянсів – створенням спільних підприємств по обслуговуванню

трансатлантичного і транстихоокеанського маршрутів, а також консолідації авіаперевізників в рамках трьох альянсів, внаслідок чого з'являються нові найбільші авіакомпанії світу. В результаті в рамках кожного з альянсів з'являються спільні підприємства по обслуговуванню спочатку трансатлантичного, а потім і транстихоокеанського маршрутів (табл. 2.3). Спільні підприємства засновані на основі розподілу доходів від виконання трансатлантичних маршрутів і є важливим кроком розвитку галузі авіаперевезень.

Таблиця 2.3

Спільні підприємства авіакомпаній в рамках глобальних альянсів

Напрямок	Не є членом альянсу	Sky Team	Star Alliance	Oneworld
<i>Європа – Північна Америка</i>		Delta, NWA, AirFrance-KLM	Lufthansa, Continental, United, AirCanada	American Airlines, British Airways, Iberia
<i>Східна, Південно-Східна Азія – Північна Америка</i>	Virgin Blue	Delta	All Nippon Airways, United, Continental	American Airlines, Japan Airlines
<i>Австралія – Нова Зеландія</i>	Virgin Blue		Air New Zealand	
<i>Австралія – Північна Америка</i>				American Airlines, Qantas

Джерело: адаптовано автором на основі [152]

Наступним кроком у розвитку ринку стали консолідаційні процеси в рамках глобальних альянсів авіакомпаній і авіаперевізників. У європейському регіоні ініціаторами глобальної консолідації всієї галузі стали засновники альянсів авіакомпаній [134]. У 2004 р. відбулось злиття авіакомпаній «Air

France» та «KLM», в результаті чого утворилася найбільша авіакомпанія Європи. Після злиття в 2010-2011 рр. «British Airways» та «Iberia» утворилась авіакомпанія під нейтральною назвою «International Airlines Group». «Lufthansa» володіє на сьогоднішній день такими авіакомпаніями як «Air Dolomiti», «Austrian Airlines», «Swiss», «bmi», «Germanwings», а також має долю власності в «Brussels Airlines» і «Jetblue».

В Північній Америці, на відміну від Європи, поширені форми злиття і поглинань, при яких один з авіаперевізників повністю припиняє своє існування. Після злиття авіакомпаній «Delta» і «NWA», нова авіакомпанія отримала ім'я «Delta», а бренд «NWA» більше не існує. Новостворена авіакомпанія стала в списку найбільших авіакомпаній світу на першому місці, однак після злиття інших американських авіаперевізників «Continental» і «United» в 2010 р., втратила дану позицію на рахунок останньої, яка працює під брендом «United». Особливістю ринку авіаперевезень в умовах консолідації є те, що злиття авіакомпаній по обидві сторони Атлантики не відбувається між європейськими та американськими авіаперевізниками. Це стало наслідком законодавчої бази США і ЄС, внаслідок чого авіакомпаніям довелося знайти інший спосіб консолідації і створити спільні підприємства, розглянуті вище.

Отже, двосторонній рівень інституціонального забезпечення значною мірою залежить не тільки від міждержавних домовленостей, але ще й від авіакомпаній, які все більше впливають на розвиток ринку в цілому, формуючи більш вигідні умови для свого функціонування.

Вищим рівнем інституціонального забезпечення світового ринку авіаперевезень пасажирів є багатостороннє регулювання, яке за визначенням ІКАО, здійснюється трьома та більше державами в межах міжнародної організації та/або багатостороннього договору чи угоди, або в якості окремого виду діяльності, і може в широкому розумінні містити в собі відповідні процеси та структури регулювання, їх результати та продукти в письмовій формі, такій як договори та інші угоди, резолюції, рішення, директиви або нормативні

документи, а також коментарі, висновки, вказівки та дискусійний матеріал багатонаціональних органів, як міждержавних, так і недержавних [148].

Задачею багатостороннього рівня в більшості випадків є укладення, впровадження або пролонгація спільних домовленостей, політики, угод або правил функціонування. В основному воно здійснюється через переговори та взаємодії під час багатонаціональних зустрічей, що проводяться з метою розгляду питань, прийняття рекомендацій, резолюцій, укладання або внесення змін до міждержавних або недержавних угод.

Багатосторонній процес значно відрізняється від національного або двостороннього тим, що охоплює більшу кількість суб'єктів (держав, міжнародних організацій, компаній), які знаходяться в різних країнах. В більшості випадків прийняті рішення та угоди є малозабезпеченими щодо їх виконання, тобто відсутніми є фактори примусу. Крім того даний процес характеризується відносно незначним поширенням на права доступу до ринків авіаперевезень (рис. 2.15).

Структура багатостороннього, як і національного, рівня містить організаційний та правовий компоненти. Організаційний компонент охоплює велику і постійно зростаючу кількість міжнародних організацій, включаючи державні та недержавні, міжнародні та регіональні, трансрегіональні, офіційні та неофіційні.

Правовий компонент структури багатостороннього рівня інституціонального забезпечення характеризується багатосторонніми договорами та аналогічними документами, а також відповідними резолюціями, рекомендаціями, рішеннями міжнародних організацій, які є як обов'язковими, так і не обов'язковими для їх членів. Його правовою основою є письмові узгодження між трьома та більше країнами, які встановлювались та вдосконалювались починаючи з післявоєнного періоду і до теперішнього часу.

Двома іншими документами Чиказької конвенції, що є важливими для багатостороннього регулювання міжнародних авіаперевезень є Угода про транзит на міжнародних авіаперевезеннях, яка відома як Угода про дві свободи,

яка передбачає багатосторонній обмін правами на проліт та зупинку без завантаження/розвантаження вантажу або пасажирів на регулярних авіасполученнях між двома державами-членами [153, 154], та Угода про міжнародний повітряний транспорт, відома як Угода про п'ять свобод, яке встановлює п'ять свобод повітря для регулярних міжнародних авіасполучень [155].

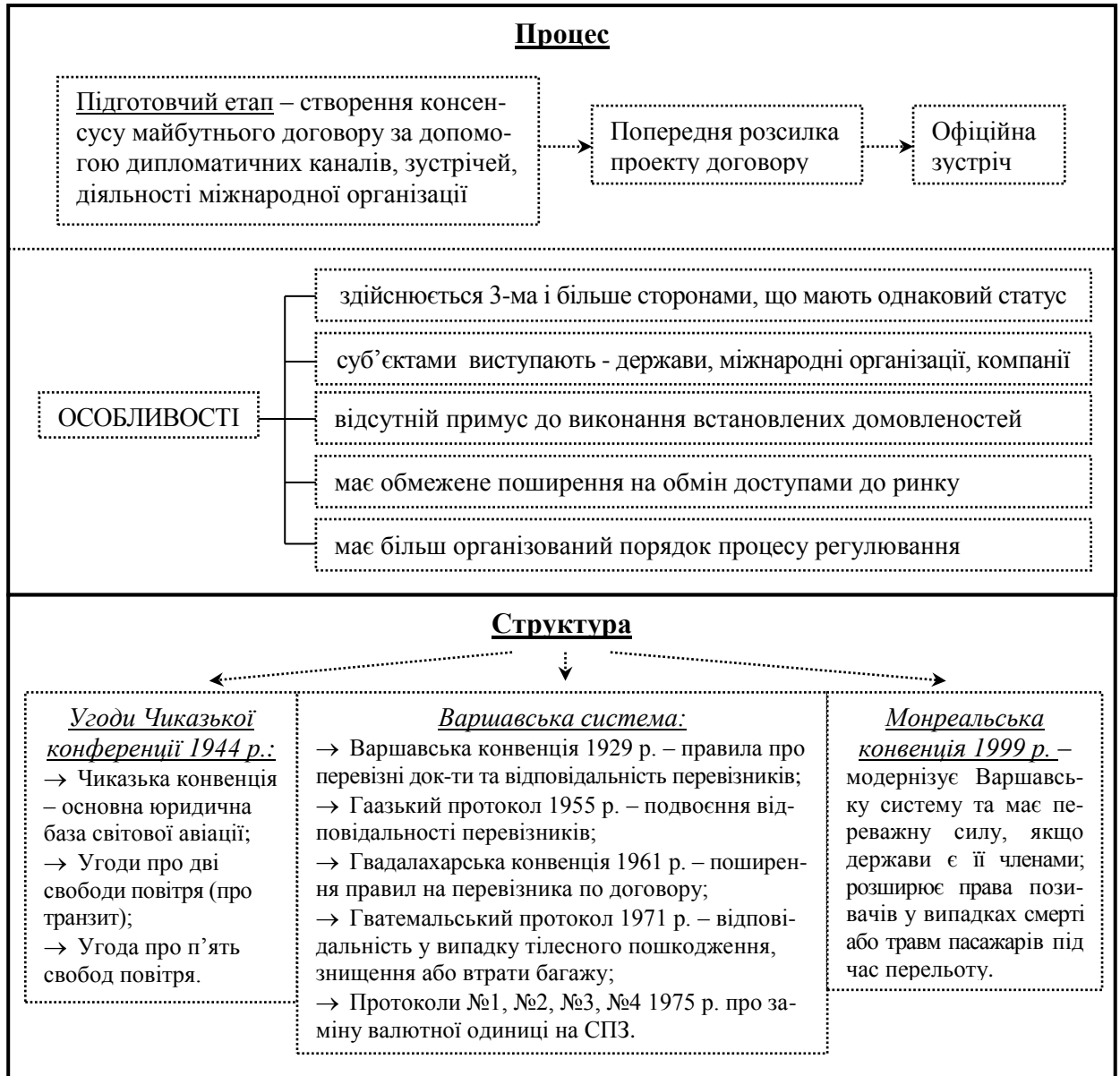


Рис. 2.15. Багатосторонній рівень інституціонального забезпечення світового ринку авіаперевезень

Джерело: розроблено автором

Наступною групою документів, що регулює відповідальність авіаперевізників у відношенні з пасажирями та вантажоодержувачами є Варшавська система, яка включає:

1. Варшавську конвенцію 1929 р., яка містить в собі правила стосовно перевізних документів та відповідальності авіаперевізників [156].

2. Гаазький протокол 1955 р., який значно змінив, вдосконалив та спростив правила стосовно перевізних документів, а також подвоїв межі відповідальності перевізника (встановлені у Варшавській конвенції) по відношенню до пасажирів [157].

3. Гвадалахарську конвенцію 1961 р., яка доповнила використання Варшавської конвенції на перевізника, який не являється перевізником по договору [158].

4. Гватемальський протокол 1971 р., який накладає на перевізника сувору відповідальність незалежно від вини у відношенні тілесної шкоди, знищення або втрати багажу [159].

5. Додаткові протоколи №1, №2, №3 1975 р., які змінюють валютну одиницю на спеціальні права запозичення (СПЗ) без збільшення фактичних меж відповідальності, зазначених у первісній Варшавській конвенції, Гаазькому протоколі та Гватемальському протоколі відповідно [160-162].

6. Монреальський протокол №4, який вносить додаткову поправку до Варшавської конвенції, змінену в Гаазі в 1955 р. по відношенню до поштових відправлень та вантажу шляхом спрощення вантажної документації, введення строгої відповідальності за вантаж та заміни її валютної одиниці на СПЗ без збільшення фактичних меж відповідальності (зазначених в Гаазькому протоколі) [163].

Крім того 13 травня 1966 р. Комітетом цивільної авіації США було прийнято Монреальську угоду, яка є лише домовленістю стосовно відповідальності авіаперевізників, що здійснюють перевезення пасажирів в узгоджені пункти зупинок в США, з даних пунктів та між ними. У відповідності з даною домовленістю її учасники де факто змінили

використання Варшавської конвенції, вдосконаленої в Гаазі 1955 р., шляхом забезпечення відповідальності по відношенню до кожного пасажирів у випадках смерті або тілесного ушкодження в сумі 75 тис. дол. США, включаючи судові витрати, та в сумі 58 тис. дол. США, не включаючи судові витрати. Це було першопричиною для вдосконалення всієї Варшавської системи.

В 1999 р. було створено Монреальську конвенцію, яка почала діяти 4 листопада 2003 р. і фактично модернізувала всі інструменти Варшавської системи. Вона розширює права позивачів у випадках смерті або тілесних ушкоджень пасажирів, що здійснювали міжнародний авіапереліт. Відповідно до Монреальської конвенції перевізник несе відповідальність за шкоду, заподіяну у випадках смерті або тілесного ушкодження пасажирів за умови, якщо нещасний випадок, який спричинив смерть або тілесне ушкодження, відбувся на борту літака або під час посадки та висадки. Дана конвенція розповсюджується лише на міжнародні авіаперевезення пасажирів, багажу або вантажу, яке починається на території одного з учасників конвенції і закінчується на території іншого [164].

На даному етапі глобального розвитку єдиної багатосторонньої угоди по обміну комерційними правами в області повітряного транспорту між усіма державами світу досягти не вдалося, проте в даний час розроблено декілька регіональних багатосторонніх міжурядових угод та домовленостей, які регулюють конкретні аспекти міжнародного повітряного транспорту (додаток Г).

Ключові питання процесу та структури багатостороннього рівня інституціонального забезпечення мають довготривалий характер і в основному направлені на те, чи варто взагалі створювати та яким чином діючу та ефективну угоду або угоди, які б доповнювали двосторонній рівень. Дані питання відрізняються від способів регулювання в межах регіональних економічних об'єднань держав, оскільки їх членство обмежено перш за все географічно. Крім того внутрішні структури та процеси даних об'єднань регулюють також інші види діяльності, пов'язані з авіатранспортом.

В резолюції ІСАО А37-20 зазначено, що ціллю організації залишається можлива максимальна ступінь багатосторонності в комерційних правах [165]. Однак дана багатосторонність має як позитивні, так і негативні фактори, пов'язані з адаптацією до широкомасштабних економічних явищ та відносною ефективністю порівняно з двостороннім регулюванням (табл. 2.4).

Рішення щодо підтримання багатосторонньої угоди потребує оцінки позитивних та негативних аргументів та дослідження можливих багатосторонніх процесів, а також можливих відповідних структурних компонентів.

Таблиця 2.4

Позитивні та негативні аргументи багатостороннього регулювання

<i>Позитивні</i>	<i>Негативні</i>
1. Сприяє встановленню нових двосторонніх авіасполучень по мірі приєднання кожної нової сторони без проведення двосторонніх переговорів з кожним учасником;	1. Призводить до зниження ефективності, формує додаткові перешкоди, оскільки значно важче переглянути багатосторонню угоду, ніж двосторонню;
2. Сприяє досягненню більш об'єктивних результатів (стосовно доступу до ринку), оскільки відсутній вплив суб'єктивних обставин, пов'язаних з відмінностями можливостей проведення переговорів та впливом на них приймаючих участь сторін;	
3. Сприяє усунути несумісність умов, пов'язаних з доступом до ринку, які в даний час ускладнюють або перешкоджають перевезенням по маршрутах з декількома зупинками;	2. Не враховує конкретні двосторонні ситуації;
4. Сприяє подальшому підвищенню рівня стандартизації різноманітних домовленостей в сфері регулювання, які розглядаються на двосторонньому рівні (митне регулювання, авіа безпека, переказ валют).	3. Послаблює можливість держав захищати національного перевізника.

Джерело: розроблено автором

Основою регулювання є конкретні питання, що підлягають регулюванню, а саме доступ до ринку, ціноутворення та провізна ємність. Суб'єкти, що здійснюють регулювання, розглядають дані питання на всіх трьох рівнях – односторонньому, двосторонньому та багатосторонньому. Охоплюючи різні аспекти, на практиці вони рідко розглядаються окремо, оскільки знаходяться у тісному взаємозв'язку.

Таким чином, інституціональне забезпечення світового ринку авіаперевезень здійснюється в трьох напрямках – односторонньому, тобто національному рівні, двосторонньому, тобто міждержавному, та багатосторонньому, тобто регіональному та міжнародному рівнях, які мають свої особливості в структурі та процесах регулювання. Найбільшу увагу заслуговує двосторонній рівень як домінуючий. Тим не менш особливе місце займає багатостороннє регулювання як в межах авіаційних організацій, так і між окремими групами. Національний рівень інституціонального забезпечення поступово втрачає своє значення, що пов'язано з лібералізацією світогосподарських зв'язків.

2.3. Роль міжнародних організацій в інституціональному забезпеченні світового ринку авіаперевезень

Міжнародні економічні відносини реалізуються через їх суб'єктів – підприємств, фірм, держав, приватних осіб, транснаціональних корпорацій, транснаціональних банків, а також міжнародних організацій. Особливістю міжнародних організацій як суб'єктів системи міжнародних економічних відносин є те, що вони, поряд з державними органами, є регуляторами цих відносин. Крім того, вони виконують регулювальні функції на наднаціональному рівні.

Міжнародні організації є основною інституціональною формою співробітництва держав у міжнародному або глобальному базисі, виступаючи організатором міждержавного спілкування в процесі глобальної економічної інтеграції [166].

Особливістю інституціонального забезпечення діяльності у сфері авіатранспорту є правила авіаперевезень, які на світовому рівні створюються і контролюються міжнародними організаціями. Авіаційні правила визначають і регулюють порядок діяльності авіації країни з метою забезпечення безпеки польотів і екологічної безпеки.

Створення і діяльність міжнародних організацій в галузі цивільної авіації має на меті заповнення прогалів і усунення недоліків безпеки, здійснює дослідження, розробку та удосконалення стандартів, правил, регламентів, покликаних забезпечувати безпечний і впорядкований розвиток цивільної авіації, надійність та економічність повітряно-транспортних сполучень [167].

Основним інститутом в системі авіаційних організацій світу є Міжнародна організація цивільної авіації (ІСАО) (рис. 2.16), яка створена на підставі Конвенції про міжнародну цивільну авіацію в Чикаго 7 грудня 1944 р. в цілях сприяння безпечному впорядкованому розвитку міжнародної цивільної авіації та яка відіграє головну регулюючу роль у всьому світі.

Відповідно до практики міжурядових організацій політика ІСАО формується на різноманітних багатонаціональних зустрічах, розробка якої вимагає проведення значного об'єму попередніх досліджень і аналізу, подальшого втілення в життя і контролю за прийнятими рішеннями. Діяльність організації забезпечує держави-члени рекомендаціями, інструктивними матеріалами та інформацією в сфері політики. У відповідності з цілями та задачами ІСАО, встановленими на Чиказькій конференції, затверджена організаційна структура організації, яка складається з Асамблеї, Ради і Секретаріату, і визначено постійне місцезнаходження штаб-квартири, яка знаходиться в Монреалі (Канада), а також її регіональних представництв. Крім того, ІСАО періодично формує стратегічні цілі функціонування світового ринку авіаперевезень, серед яких можна виділити ефективність, неперервність, безпека, захист навколишнього середовища.

З моменту свого існування основною задачею ІСАО є сприяння розвитку ефективних авіаперевезень у світовому масштабі. За її допомогою було зменшено обмеження державами в міжнародних авіаперевезеннях, значно спрощено формальності під час перевезень, які закріплені в міжнародних стандартах та рекомендаціях ІСАО (SARPS).

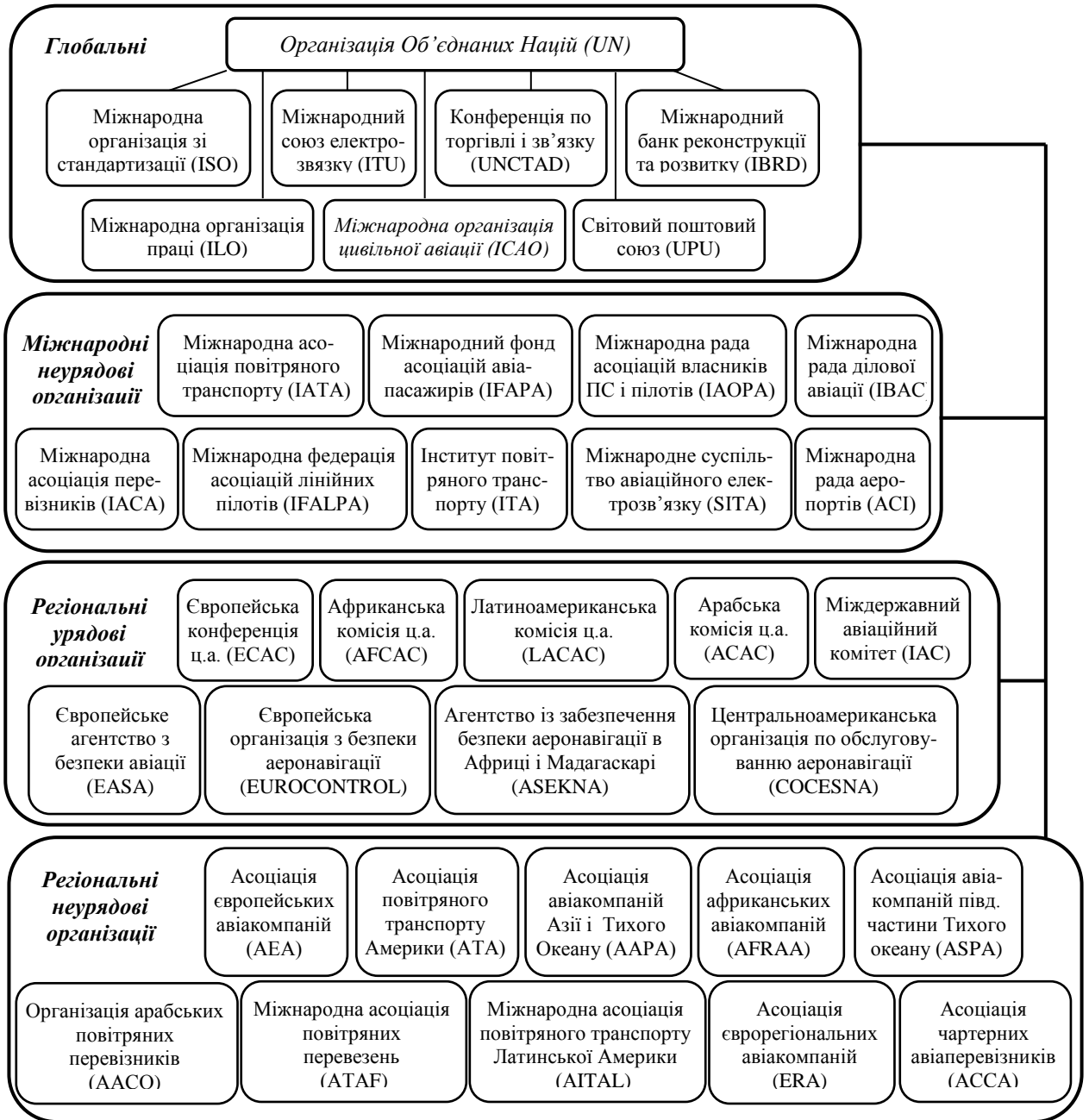


Рис. 2.16. Ієрархічна система авіаційних організацій світу

Джерело: розроблено автором

Правила ICAO за змістом, формою і процедурою утворення мають унікальні можливості нормативного та іншого впливу для вирішення багатьох проблем, що виникають під час авіаперевезень. Більшість із них вимагають від держав дій, необхідних для мінімізації ризиків й уникнення загроз авіаційній безпеці. Обов'язковість таких правил і норм, як SARPS, дала б не тільки ICAO як міждержавній організації, а й окремо кожній із її держав-учасниць право і

можливість висувати формальні вимоги до інших держав-учасниць з приводу реалізації встановлених правил та норм на території чи під юрисдикцією останніх. У цілому місія ІКАО полягає в організації та координації міжнародного співробітництва у справі практичного використання у глобальному масштабі повітряного простору – як міжнародного, так і національного.

Проблема полягає в тому, що всі правила і норми ІКАО поширюються лише на її членів, однак не в межах усього світу (191 серед 262 країн є членами організації). Крім того, деякі положення ІКАО не мають обов'язкового характеру. Відповідно до Чиказької конвенції стандарти ІКАО є обов'язковими для виконання, а рекомендовану практику країни-члени повинні намагатися дотримуватися [153]. Отже, очевидним є те, що рекомендована практика є необов'язковою за своєю природою.

В ІКАО зазначають, що належний контроль у сфері авіаційної безпеки має забезпечувати держава, у тому числі й під час перевірок. При цьому Чиказька конвенція 1944 р. визначає, що держава може у будь-який момент відмовитися від дотримання одного, декількох чи всіх SARPS, будь-якого із Додатків до Чиказької конвенції, просто повідомивши про це, без жодних ускладнень чи обтяжень.

Відсутність чіткого примусу дотримання міжнародних правил авіаперевезень призводить до зменшення взаємодії із висококваліфікованими фахівцями і документами міжнародної організації, наслідком чого є деградація національних авіаційних відомств у вигляді низького професіоналізму та стрімкого зростання корупції [168]. Окреслена тенденція прослідковується і на ринку України.

Слід зазначити, що у 2008 році Державна Авіаційна Адміністрація України як орган, на який покладено обов'язок нагляду за безпекою, скасувала ліцензію авіакомпанії «Українські середземноморські авіалінії» («UM Air») через суттєві та регулярні порушення технічних норм (стандартів) авіаційної безпеки. Основною причиною позбавлення ліцензії стало внесення цієї

авіакомпанії до «чорного списку» ЄС, тобто це було здійснено не за ініціативою національних органів регулювання. Крім того, авіакомпанія поновила свою ліцензію через судові рішення, після чого знову потрапила до «чорного списку» Євросоюзу. Цей випадок свідчить, по-перше, про недосконалість нормативної бази України щодо діяльності цивільної авіації; по-друге, про неефективність дотримання національних авіаправил (стандартів та норм), оскільки крім «UM Air» їх не дотримувалася більшість українських перевізників, експлуатуючи орендовані іноземні судна, ресурс яких відпрацьовано на 80-90%; по-третє, про високий рівень корумпованості, тому що авіакомпанія «UM Air» сьогодні функціонує і виконує свої рейси на тих самих повітряних суднах, через які потрапила до «чорного списку» ЄС [169].

Варто погодитися з Герасимовим Р. у тому, що відповідальність держав перед спеціалізованою міждержавною організацією забезпечує неупереджене глобальне адміністрування міжнародних авіаційних регламентів; утримує корумповану владу більшості держав від надмірного тиску на національну економіку й навіть змушує цю владу захищати власні авіапідприємства [168]. Компетентна міжурядова організація здатна легітимно застосовувати санкції у сфері своєї компетенції, і не тільки допоміжного й тимчасового характеру, а також санкції карального спрямування і завершеного характеру [170].

Єдиними санкціями, на які уповноважена ІКАО, є тимчасове позбавлення права голосу держави-члена за порушення, але не правил ІКАО, а лише тих аспектів, що пов'язані із процедурою вирішення спорів. У випадку відхилення діяльності держави від міжнародних стандартів і процедур Рада ІКАО негайно повідомляє інші держави про відмінності, які існують між одним або кількома положеннями міжнародного Стандарту та відповідною національною практикою цієї держави. Інформація результатів проведеного аудиту, здійснюваного ІКАО у країні-порушниці, надається лише державам-членам. Крім того, ІКАО гарантує конфіденційність результатів аудиту, тобто, щоб про відхилення не дізналися клієнти, інвестори авіапідприємств [171].

Проведене дослідження регулятивної діяльності інституту ІКАО дає

можливість оцінити та визначити рівень ефективності його функціонування. У межах ІСАО існують: правила – стандарти, регламенти, рекомендації; гарант правила – Рада ІСАО; індивід – країна-член ІСАО; санкція – надання інформації щодо держави-порушника іншим державам-членам (лише державним органам влади). У випадку необхідності гарант застосовує санкції, однак їх рівень є незначним, недостатнім, вони не змушують індивіда дотримуватися правила. Індивіду вигідно бути правилопорушником у власних інтересах, бо санкції не завдають йому відчутного збитку. Очевидною стає його опортуністична поведінка. Індивід, яким виступає країна-член, і в подальшому залишається членом організації. Таким чином у методиці оцінки ефективності інституту [53] потрібно враховувати рівень санкцій, який повинен бути достатнім, щоб змусити індивіда слідувати правилу.

На основі проведеного дослідження регулятивних аспектів ІСАО можна конкретизувати основні переваги та недоліки її діяльності (табл. 2.5), останні з яких є більш інституціонально суттєвими [169].

Суттєву роль у справі становлення і розвитку міжнародного повітряного права грають регіональні авіаційні організації й органи, яких налічується нині біля чотирьох десятків. До регіональних урядових авіаційних організацій (РУАО) належать, зокрема: Європейська конференція цивільної авіації (ЕСАС), створена в 1954 р.; Європейська організація із забезпечення безпеки навігації (EUROCONTROL), утворена в 1960 р.; Об'єднані авіаційні власті Європи (JAA), створена в 1970 р.; Африканська комісія цивільної авіації, що виникла в 1969 р. (AFCAC); Агентство із забезпечення безпеки аеронавігації в Африці і Мадагаскарі (ASEKNA), засноване в 1959 р.; Латиноамериканська комісія цивільної авіації (LACAC), утворена в 1973 р.; Центральноамериканська організація по обслуговуванню аеронавігації (COCESNA), заснована в 1960 р; Рада цивільної авіації арабських держав, заснована у 1967 р. (ACAC) [166]. Крім того, існує значне число міжнародних неурядових організацій, покликаних сприяти співробітництву держав у справі забезпечення ефективної і безпечної міжнародної аеронавігації (рис. 2.15).

Особливе місце серед регіональних неурядових авіаційних організацій (РНАО) займає Міжнародна асоціація повітряного транспорту (ІАТА), яка була створена в 1945 р. з метою сприяти безпечному, регулярному та економічному авіап перевезенням, забезпечувати можливості для взаємодії між авіакомпаніями і для співпраці з ІСАО та іншими міжнародними організаціями і регіональними асоціаціями авіакомпаній.

Таблиця 2.5

Інституційні переваги та недоліки функціонування ІСАО

Інституційні переваги	Інституційні недоліки
Полегшення комерційної експлуатації цивільної авіації.	Відсутність функціональної системи моніторингу дотримання встановлених правил (регламентів, стандартів, рекомендацій, норм).
Соціально-культурна експансія як прагнення для покращення міжнародних умов функціонування ринку.	Соціально-культурна експансія, яка стримує можливості саморозвитку та вдосконалення національних особливостей ринку.
Здійснення міжнародного регулювання в тій сфері повітряного простору, де національне право жодної держави не має об'єктивно переважної сили.	Відсутність міжнародної відповідальності держави-члена перед ІСАО. Єдиними санкціями, на які уповноважена ІСАО, є тимчасове позбавлення права голосу держави-члена, але за порушення не правил ІСАО, а лише тих аспектів, що пов'язані із процедурою вирішення спорів.
Забезпечення розв'язання спільних для авіасектору проблем (а не тільки для авіакомпаній, аеропортів, підприємств управління повітряним рухом або для національних авіаційних адміністрацій), втілення методів їх розв'язання в універсальний, всеохоплюючий еталон поведінки і технології.	Відсутність чіткого примусу в дотриманні міжнародних правил авіап перевезень, що призводить до зменшення взаємодії із висококваліфікованими фахівцями і документами міжнародної організації, наслідком чого є деградація національних авіаційних відомств у вигляді низького професіоналізму та стрімкого зростання корупції.
	Відсутність відкритої інформації для авіапідприємств, аеропортів та інших суб'єктів ринку – вона надається тільки державним органам.
Забезпечення розвитку авіасполучення і підвищення безпеки у країнах, які не спроможні здійснювати заходи з розбудови та оснащення національного авіаринку.	Відсутність повноваження приймати обов'язкові регулятивні акти, контролювати їх реалізацію і централізовано застосовувати санкції в разі їх невиконання.
	Лобіювання інтересів найбільш потужних та розвинених держав за допомогою організації.

Джерело: розроблено автором

У взаємодії з подібними організаціями ІАТА управляє авіаційною діяльністю, в якій приймають участь всі авіакомпанії-члени асоціації. Крім

координації тарифів IATA надає технічну, юридичну допомогу, автоматизує галузь, сприяє створенню взаємозв'язків з органами влади та споживачами, спрощує формальності функціонування, надає різноманітні послуги у сфері самофінансування, серед яких публікація, фінансові послуги, акредитація агентств, створення програм управління доходами, проведення симпозіумів.

З процесом регулювання світового ринку авіаперевезень пов'язана діяльність IATA через координацію розкладів авіакомпаній, систему врегулювання взаєморозрахунків (BSP), пошуку багажу (BAGTRAC), клірингові послуги, багатосторонню угоду про спільні перевезення між авіакомпаніями (MITA), електронний обмін даними в адміністративних, комерційних і транспортних цілях (EDIFACT).

Таким чином, міжнародні урядові та неурядові організації формують інституціональне середовище світового ринку авіаперевезень, закріплюючи інституційні зв'язки між країнами та авіакомпаніями, сприяючи конвергенції та інтероперабельності суб'єктів ринку, яке характеризується різноманітною функціональністю (табл. 2.6), формуючи базис інституціонального забезпечення ринку.

Як глобальним, так і регіональним інститутам характерними є процеси регулювання, дослідження, аналізу, стандартизації, консультування, планування, які мають приблизно однакові рівні впливовості на конкретних суб'єктів світового ринку авіаперевезень. Однак можна виділити деякі відмінності функціонального характеру щодо процесів рекомендаційності, інструктивності, інформативності, координації, організації, контролю, звітування, стимулювання, інтеграції, управління, розподілу та лібералізації на глобальному та регіональному рівнях інституціонального забезпечення.

Процес стандартизації є характерним будь-яким інститутам регіонального чи глобального рівня, оскільки ними створюється правила, встановлюються норми функціонування, проте рівень впливовості є різним. Це у свою чергу пов'язано з характером їх застосування. Глобальному інституту світового ринку авіаперевезень – ICAO, більше характерна рекомендаційність та

інструктивність, ніж регіональним інститутам, тому що відсутній механізм примусу обов'язковості застосування його норм всіма країнами-членами. В той час як на регіональному рівні всі правила та норми регіональних інститутів виконуються в повній мірі всіма членами угруповання, саме тому даному рівню характерний вищий рівень обов'язковості, координації, інтеграції та поширення процесів лібералізації.

Таблиця 2.6

Функціональний характер авіаційних організацій світу

Функціональні чинники	Глобальні	Регіональні
1. Регулювання	+++	+++
2. Дослідження	+++	+++
3. Аналіз	+++	+++
4. Рекомендаційність	+++	+
5. Інструктивність	+++	++
6. Обов'язковість	+	+++
7. Інформативність	+	+++
8. Координація	++	+++
9. Організація	++	+++
10. Контроль	-	+++
11. Звітування	++	+++
12. Стимулювання	++	+++
13. Стандартизація	++	+++
14. Інтеграція	++	+++
15. Консультування	+++	+++
16. Планування	+++	+++
17. Прогнозування	+++	+++
18. Управління	-	+++
19. Розподіл	-	+++
20. Лібералізація	+	+++

Джерело: розроблено автором

Інформативність регіонального рівня вища порівняно з глобальним, що пов'язано з тим, що конкретним суб'єктам авіаринку – авіакомпаніям, закритий доступ до звітів ІКАО, які представляються державним органам влади. Крім того процеси контролю, управління та розподілу характерні лише регіональним авіаційним інститутам, які наділені функцією бюджетування. На глобальному рівні правила ІКАО мають необов'язковий, але рекомендаційний характер. Але

про їх повсюдне недотримання у світі говорити не можна, оскільки прослідковується фрагментарність їх застосування, про що свідчать наступні факти.

1. Коли країна вирішує самостійно прийняти і застосовувати стандарти й рекомендовану практику ІСАО, то вимагає від інших сторін (держав), з якими співпрацює, аналогічного дотримання. Це найбільш ефективний механізм поширення і закріплення обов'язковості правил ІСАО. Країни, що розвиваються часто повністю імплементують правила ІСАО, аби зекономити кошти на розробку власної нормативної бази [172].

З першого погляду, даний процес сприяє однотипності функціонування ринку, однак проблема полягає в тому, що країни по-різному та неоднаковою мірою застосовують правила ІСАО. Держава має широкі можливості вибору стосовно того, дотримуватися чи не дотримуватися окремих положень, посилювати вимоги чи послаблювати їх. Це, своєю чергою, призводить до значних розбіжностей у функціонуванні місцевих ринків.

2. Бувають випадки, коли держави ініціюють перевірки в інших державах стосовно імплементатії окремих правил ІСАО. Держава-ініціатор повинна мати велику політичну вагу і надзвичайно привабливий власний ринок авіаперевезень, що дозволяло б їй розраховувати на згоду більшості чи навіть усіх держав-контрагентів за двосторонніми домовленостями про авіаперевезення добровільно поступитися власним суверенітетом, вимогами власного права та практики і виконати вимоги ініційованої нею програми перевірки.

Така практика була застосована США з метою оцінки внутрішнього забезпечення організації і правового супроводження роботи національного відомства цивільної авіації на рівні, якого вимагають SARPS ІСАО [173]. Важливим фактом такої перевірки, як виявилось пізніше за результатами проведеного аудиту ІСАО, було те, що самі Сполучені Штати не відповідали тим критеріям, що перевірялися ними в інших країнах [174]. Отже, можна зробити висновок, що країни у такий спосіб створюють переваги для власних авіакомпаній у конкуренції з іноземними за обслуговування маршрутів.

3. Правила ІСАО стають обов'язковими в межах регіональних угруповань. Досить чітко ця тенденція прослідковується в ЄС. Більшість стандартів ІСАО відображено у відповідних правилах Євросоюзу. Крім того, ЄС та ІСАО співпрацюють у сфері здійснення перевірок, інспекцій у сфері забезпечення авіаційної безпеки, що дозволяє оптимально використовувати обмежені ресурси й уникнути дублювання зусиль, пов'язаних із перевітками [175].

ІСАО має доступ до звітів перевірок, відповідних планів дій, заходів щодо усунення недоліків і термінів їх реалізації. Комісія є виконавчим органом ЄС та володіє контрольними повноваженнями для забезпечення дотримання законодавства, що діє в державах-членах співтовариства у сфері авіаційної безпеки. З огляду на це перевірки з боку ІСАО є непотрібними, хоч і можливими. Отже, ІСАО підтримує прямі відносини з ЄС.

Незважаючи на фрагментарність застосування, стандарти й рекомендована практика (SARPS) ІСАО продовжують відігравати помітну роль у підвищенні глобальної безпеки перевезень, інтеперабельності, гармонізації та ефективності. Час від часу ІСАО вдосконалює SARPS шляхом вироблення нових стандартів, скасування застарілих та перегляду діючих. Організація намагається впровадити системний підхід у розробку та оновлення положень і проведення реструктуризації методики управління групами експертів, аби положення ІСАО та діяльність експертів були спрямовані на своєчасне й ефективне досягнення необхідних результатів із врахуванням потреб авіаційної системи, що постійно розвивається. Крім того, потреба в раціоналізації положень ІСАО, методів їх розробки, вдосконалення управління ними пов'язана саме з тим, що держави не виконують значного обсягу SARPS. Проте лише вдосконалення стандартів (правил) не надасть ефекту чіткого їх застосування державами у своїй практичній діяльності. Необхідно, на нашу думку, розробити зовнішній механізм примусу, врахувавши при цьому можливості кожної країни щодо забезпечення його обов'язкового функціонування.

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 2

1. Під впливом процесів глобалізації та лібералізації світовий ринок авіаперевезень зазнав суттєвих змін, які відобразились і на окремих механізмах його функціонування. Даний розділ розкриває різноманітні аспекти інституціонального забезпечення динамічного розвитку ринку авіаперевезень.

2. Ринок авіаперевезень є складовою світового ринку транспортних послуг, відмінністю якого є те, що перевезення пасажирів здійснюються авіаційним транспортом. Як складова частина, даний ринок є регульованим, легальним та олігопольним. За сферою дії ринок поділяють на внутрішній, національний, міжнародний, світовий. Крім того охарактеризовано основні риси глобальності світового ринку авіаперевезень та зазначено специфіку його функціонування.

3. Розвиток авіаційних перевезень знаходиться під впливом різноманітних чинників – економічних, екологічних, соціальних, технічних, політичних, які безпосередньо формують зовнішнє оточення окремого перевізника і прямо чи опосередковано впливають на його внутрішнє середовище. Існує прямолінійна залежність розвитку світового господарства та світових пасажирських авіаперевезень, динамічність яких пов'язана 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).

4. Інституціональну систему міжнародного повітряного транспорту формують як держави, в яких зареєстровані авіаперевізники та які пов'язані між собою міжнародними авіасполученнями, так і міжнародні урядові та неурядові організації в сфері повітряного транспорту, які забезпечують його ефективне функціонування та безпеку. Механізми інституціонального забезпечення світового ринку авіаперевезень охоплюють три основні напрями – одностороннє, двостороннє і багатостороннє (за кількістю сторін) та

національне, міжурядове, регіональне, міжнародне (за рівнем функціонування). Кожен рівень інституціонального забезпечення необхідно розглядати через призму характерному йому процесу та структурі забезпечення.

5. Основною задачею інституціонального забезпечення національного рівня є адаптація вимог міжнародного, регіонального рівнів та імплементація домовленостей міждержавного рівня на рівень конкретного суб'єкта. Воно повинне враховувати міжнародні зобов'язання держави відповідно до її двосторонніх і багатосторонніх угод та складається з трьох основних компонентів – законодавчого процесу, ліцензування та спеціального дозволу, має свою специфіку і відрізняється в залежності від поставлених цілей конкретної країни, на які впливають різноманітні фактори (розміри території, географічне розташування, рівень розвитку, внутрішня і міжнародна економічна політика).

6. Структура національного рівня інституціонального забезпечення авіаперевезень складається з організаційного та правового компонентів. Елементами організаційного компоненту є авіаційні та неавіаційні державні установи. Правовий компонент структури в кожній країні представлений через основні авіаційні закони, правила та положення, відповідні національні закони. Головним недоліком інституціонального забезпечення даного рівня є відмінності країн в державних структурах, системі, культурі та практиці, які призводять до розбіжностей національних правил, норм.

7. Міждержавний або двосторонній рівень інституціонального забезпечення світового ринку авіаперевезень пасажирів полягає в тому, що кожна пара держав встановлює між собою правила взаємних міжнародних перевезень, які охоплюють технологічні, технічні, комерційні, фінансово-економічні аспекти, питання безпеки, при цьому для різних країн вони мають різний рівень лібералізації. Однак значною мірою він залежить не тільки від міждержавних домовленостей, але ще й від авіакомпаній, які все більше впливають на розвиток ринку в цілому, формуючи більш вигідні умови для свого функціонування.

8. Структура двостороннього регулювання являє собою значний і постійно зростаючий об'єм документів, кожен з яких формує договір, угоду або домовленість між двома країнами, серед яких можна виділити угоди чиказького, бермудського типу, частково та в повній мірі лібералізовані угоди. Двосторонній рівень містить в собі процес консультацій, спілкування і взаємодії між двома сторонами, здійснюваний протягом періоду, необхідного для перевірки або інформування, встановлення або зміни взаємовідносин, або вирішення спорів між ними.

9. Двосторонній рівень інституціонального забезпечення характеризується рядом недоліків: в структурі можна виділити відсутність прозорості, тобто відкритості угод і домовленостей та їх доступності для інших країн, приватних сторін, для яких вони містять суттєвий інтерес; неповноцінність механізмів врегулювання спірних питань; кожна двостороння угода є унікальною по своїй природі і може успішно практично діяти лише за конкретних обставин; важкість отримання та збереження необхідної послідовності в описанні маршрутів в кожній із укладених угод; відсутність стандартних визначень термінів.

10. Багатостороннє регулювання здійснюється трьома та більше державами в межах міжнародної організації та/або багатостороннього договору чи угоди, або в якості окремого виду діяльності, і може в широкому розумінні містити в собі відповідні процеси та структури регулювання, їх результати та продукти в письмовій формі, такій як договори та інші угоди, резолюції, рішення, директиви або нормативні документи, а також коментарі, висновки, вказівки та дискусійний матеріал багатонаціональних органів, як міждержавних, так і недержавних.

11. Організаційний компонент структури багатостороннього регулювання охоплює велику і постійно зростаючу кількість міжнародних організацій, включаючи державні та недержавні, міжнародні та регіональні, трансрегіональні, офіційні та неофіційні. Правовий компонент характеризується багатосторонніми договорами та аналогічними документами,

а також відповідними резолюціями, рекомендаціями, рішеннями міжнародних організацій, які є як обов'язковими, так і не обов'язковими для їх членів. Основними складовими структури багатостороннього рівня є угоди Чиказької конференції, Варшавська система, Монреальська конвенція.

12. Ключові питання процесу та структури багатостороннього рівня інституціонального забезпечення мають довготривалий характер і в основному направлені на те, чи варто взагалі створювати та яким чином діючи та ефективну угоду або угоди, які б доповнювали двосторонній рівень. Негативними сторонами багатостороннього регулювання є те, що воно призводить до зниження ефективності взаємодії, формує додаткові перешкоди, оскільки значно важче переглянути багатосторонню угоду, ніж двосторонню; не враховує конкретні двосторонні ситуації; послаблює можливості держав захищати національного перевізника.

13. Міжнародні урядові та неурядові організації формують інституціональне середовище світового ринку авіаперевезень, закріплюючи інституційні зв'язки між країнами та авіакомпаніями, сприяючи конвергенції та інтероперабельності суб'єктів ринку, яке характеризується різноманітною функціональністю, формуючи базис інституціонального забезпечення ринку.

14. Основним інститутом світового ринку авіаперевезень є міжнародна організація цивільної авіації, якій притаманні ряд функціональних недоліків, серед яких відсутність функціональної системи моніторингу дотримання встановлених правил, відсутність міжнародної відповідальності держави-члена перед ІКАО, відсутність відкритої інформації для суб'єктів ринку, лобіювання інтересів найбільш потужних та розвинених держав.

15. Дослідження недоліків рівнів інституціонального забезпечення світового ринку авіаперевезень створює необхідність розробки концептуальної моделі, яка б відображала їх взаємопроникнення та одновимірність існування, іманентність та трансцендентність функціонування національних ринків авіаперевезень, окремих суб'єктів на них.

РОЗДІЛ 3

ІНСТИТУЦІОНАЛЬНА МОДЕРНІЗАЦІЯ ДІЯЛЬНОСТІ ВІТЧИЗНЯНИХ АВІАКОМПАНІЙ НА СВІТОВОМУ РИНКУ АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ

3.1. Глобальна модернізація інституціонального забезпечення функціонування авіакомпаній на світовому ринку авіаперевезень

Інституціональне забезпечення є основою функціонування суб'єктів господарювання, яке формує національне нормативно-правове поле, міжнародні стандарти та рекомендації, двосторонні та багатосторонні державні угоди. На світовому ринку авіаперевезень основною метою інституціонального забезпечення являється створення таких умов функціонування авіакомпаній, які забезпечували б їх розвиток та конкурентоспроможність на міжнародних ринках і як результат – закріплення позицій національних авіакомпаній на світовому просторі. Досягнення зазначеної мети можливе у випадку забезпечення сталого функціонування національних авіакомпаній на світовому ринку авіаперевезень, створення рівних умов конкуренції, сприяння розвитку авіаперевізників, забезпечення захисту їх інтересів.

Під час проведення аналітичних досліджень світового ринку авіаперевезень були встановлені недоліки функціонування окремих рівнів його інституціонального забезпечення [169]. Крім того спостерігаємо фрагментарність функціонування діючих механізмів інституціонального забезпечення, яка полягає в тому, що специфіка кожного з рівнів розглядається окремо не враховуючи їх взаємопереплетення та взаємопроникнення. Це вимагає їх узагальнення, яке б відображало їх взаємозалежність та одномоментність існування, іманентність та трансцендентність функціонування окремого національного ринку авіаперевезень, окремих авіакомпаній на них.

Національні механізми інституціонального забезпечення авіаринку, як уже зазначалось, охоплюють в першу чергу одностороннє регулювання, яке здійснюється державними органами і полягає в захисті національних інтересів держав. Даний процес поширюється як на національних, так і на іноземних постачальників послуг авіаперевезень. Тому в процесі двосторонніх узгоджень між країнами враховуються інтереси національних перевізників обох сторін. З цього випливає, що двостороннє регулювання полягає в створенні компромісу між двома державами, в пошуку точок співпадання інтересів, який містить в собі погоджені вимоги та обов'язки останніх. А, отже, двосторонній, міжрядовий процес формується на фундаменті національних особливостей, характерних національному рівню інституціонального забезпечення.

Виходячи з цього, виникає необхідність враховувати не кількісні критерії специфіки інституціонального забезпечення (одностороннє, двостороннє і багатостороннє), а якісні аспекти функціонування на національному, регіональному та міжнародному рівнях одночасно, оскільки кожен з них ґрунтується на загальних принципах підвищення ефективності функціонування суб'єктів світового ринку авіаперевезень.

Отже, інституціональне забезпечення необхідно представити в трьох площинах – національному, регіональному, міжнародному, які в сукупності формують глобальний вимір ринку авіаперевезень, при цьому ядром є безпосередня діяльність авіакомпаній, тобто національних перевізників країн, на світовому ринку, які функціонують в умовах посилення процесів лібералізації, підвищення конкуренції, взаємодіючи між собою, керуючись усіма можливими способами співробітництва і взаємовпливу (рис. 3.1) [176].

Сутність опису структури інституціонального ринку авіаперевезень полягає у структурно-генетичному синтезі окремих механізмів його функціонування. У світогосподарському контексті генетичні зв'язки реалізуються у формі міжнародних коопераційних відносин та відносин поділу праці, що супроводжують процес становлення та розвитку світового господарства. Структурні зв'язки цієї системи формуються на основі

економічних відносин між безпосередніми виробниками, країнами, регіонами щодо створення валового національного продукту, матеріальних і духовних основ життя [97].

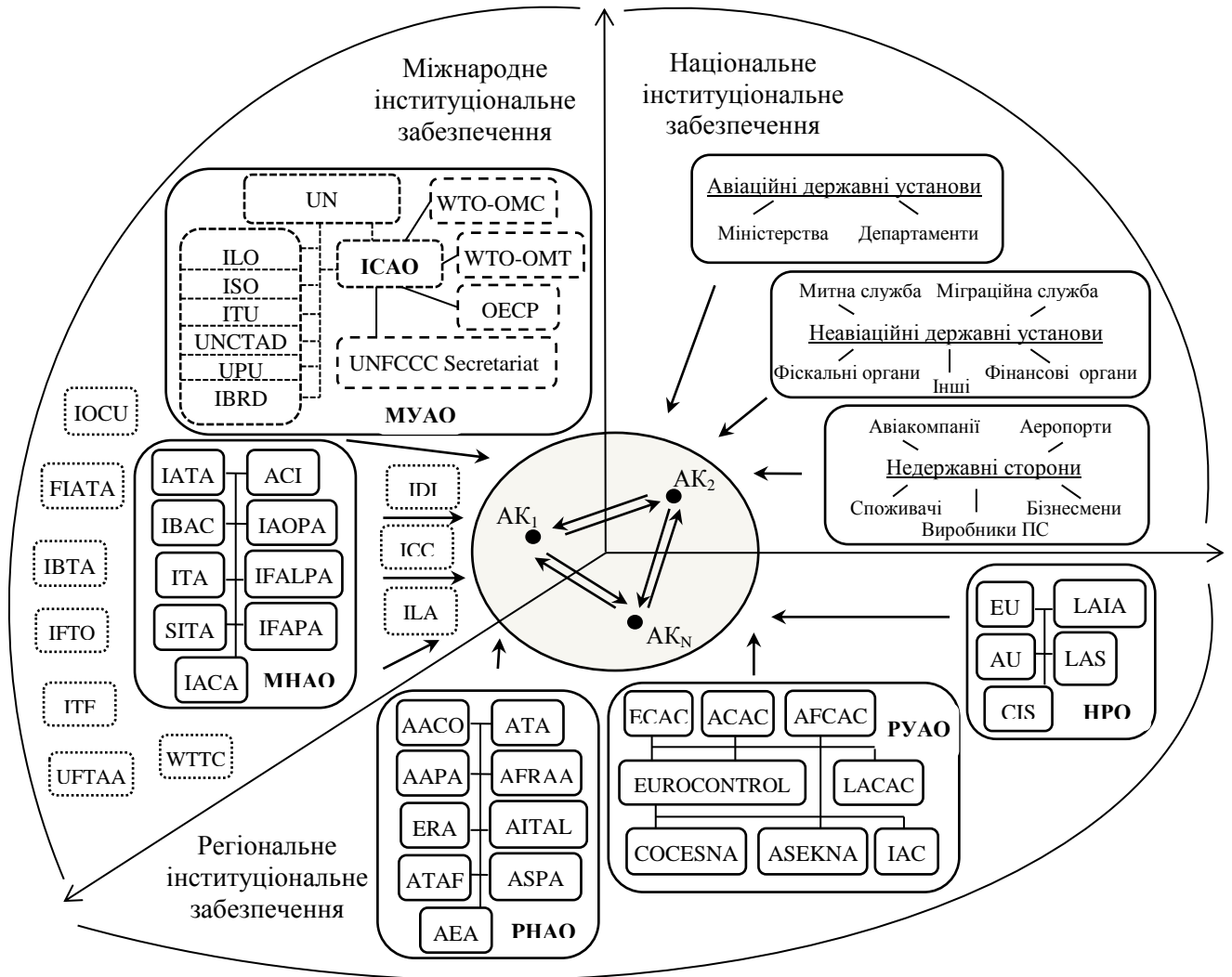


Рис. 3.1. Моделювання концептуальної структури інституціонального забезпечення діяльності авіакомпаній на світовому ринку авіаперевезень

Джерело: розроблено автором

Генетичні зв'язки авіаперевезень реалізуються за допомогою міжнародних коопераційних відносин, якими виступають міждержавні узгодження щодо здійснення перевезень, та відносин спеціалізації надання

авіапослуг, для реалізації яких велике значення мають елементи інфраструктури та характеристики географічного положення країни.

Структурні зв'язки системи МЕВ у сфері авіаперевезень представлені у вигляді взаємовідносин між країнами, авіакомпаніями, регіональними авіаційними об'єднаннями. Генетично-структурні зв'язки, по-перше, відіграють роль системотворчих факторів у процесі становлення і розвитку ринку авіаперевезень, по-друге, вони визначають основні його тенденції [130].

На практиці обмеження міжурядових узгоджень, які формують найважливішу інституціональну складову світового ринку авіаперевезень, можливо уникнути, якщо авіакомпанії-конкуренти діють спільно з метою непрямого контролю над ринком у вигляді код-шерінгових угод, інтерлайн-партнерств, альянсів авіакомпаній [127, 136]. Проте виконання національних інституцій, які включають міжнародні стандарти і стають складовою регіональних, є обов'язковим для кожної з них.

Практична цінність даного моделювання полягає в тому, що він охоплює можливі зв'язки між авіаційними державами, які є або не є членами авіаційних об'єднань. В умовах розвитку та посилення лібералізаційних процесів на світовому ринку авіаперевезень двосторонні зв'язки прослідковуються вже не між окремими країнами, а між їх об'єднаннями, тому найпотужнішим провідником глобалізаційних процесів на авіаринку є регіональне інституціональне забезпечення, оскільки саме даний рівень враховує та вирівнює національні інституціональні диспропорції та особливості країн і формує механізми примусу до виконання міжнародних, глобальних норм та рекомендацій здійснення авіаційної діяльності. Регіональному інституціональному забезпеченню характерним стає не рекомендаційний, а обов'язковий характер інституцій, ефективність використання яких значно зростає і має відображення у лібералізованих методах ведення діяльності авіаперевезень.

Розвиток регіональної економічної інтеграції (регіональний рівень) є важливою закономірністю світового господарства, що чітко прослідковується

на ринку авіаперевезень [177]. Високим рівнем розвитку характеризується ринок авіаперевезень ЄС, ще в 1997 р. була підписана угода про свободу каботажних перевезень між країнами-членами [178]. В даний час підписано лібералізаційні угоди між арабськими країнами (Arab League, 2007 р.), угода між Брунеєм, Сінгапуром, Таїландом (2004 р.), ЄС та США (2008 р.), ЄС та Канадою (2009 р.) [179]. Саме на регіональному рівні беруть виникають і потім розповсюджуються світові тенденції функціонування.

Регіональні об'єднання не замикаються у своїх межах, а тісно взаємодіють з іншими угрупованнями, державами, розширюючи сфери дії інститутів. Так, Євросоюз прагне створити багатосторонні авіаційні угоди з іншими ключовими партнерами. Такі угоди направлені на лібералізацію ринку і правової співпраці, зокрема, щодо таких питань, як льотна і пасажирська безпека. Це абсолютно нова модель угод про повітряне сполучення. Йдеться не просто про «відкрите небо», а про «спільне небо», яке дозволяє створити середовище для конкуренції авіакомпаній, забезпечення високого рівня безпеки і поступового розвитку цивільної авіації на благо пасажирів. Результатом такої роботи є тісна співпраця ЄС і США.

В умовах функціонування МЄВ виникають суперечності, які є джерелом будь-якого розвитку. У сфері світогосподарських зв'язків вони впливають з двох головних груп факторів. По-перше, вони є результатом взаємодії структурних елементів, по-друге, вони виникають і постійно відтворюються між суб'єктами усіх рівнів: між окремими компаніями, між державами, між регіональними об'єднаннями – як по горизонталі, так і по вертикалі.

Основна суперечність механізму управління світовими процесами полягає в тому, що не завжди вдається створити адекватні їхнім змісту і рівню інституційні, економічні, правові форми, які б не лише не стримували, а й прискорювали й стимулювали до розвитку.

Суперечності між суб'єктами МЄВ мають більш конкретний характер і визначаються досить широким спектром. Найголовніші з них проявляються у незбігу економічних інтересів сторін, що зумовлено різними рівнями

економічного та науково-технічного розвитку країн, окремих підприємств, різними рівнями продуктивності праці, національними, історичними, природно-географічними особливостями.

Приходимо до висновку, що під впливом економічних акторів світового ринку авіаперевезень, авіакомпанії знаходять можливі та реалізують потенційні варіанти посилення своєї ролі у світі і виступають функціональними провідниками діяльності світових інститутів у взаємовідносинах міжнародна організація – регіональна організація – країна – національний перевізник – пасажир.

В цілому, суб'єкти міжнародної діяльності авіаперевезень формують ієрархічну багаторівневу систему економічних відносин, яка розгортається від первинної структурної ланки – до найвищого глобального рівня. Рівні суб'єктів інституціонального ринку авіаперевезень можна прослідкувати на прикладі взаємовідносин Україна-ЄС (рис. 3.2).

Глобальний рівень суб'єктів ринку авіаперевезень (мегарівень) охоплює ІСАО як спеціалізований орган глобальної організації – ООН. Також сюди відносимо IATA та ACI, оскільки їх діяльність поширюється на головних економічних акторів світового ринку авіаперевезень. Найважливіше значення всіх цих інститутів полягає у виробленні механізмів та інструментів підтримання світової рівноваги, формуванні правил гри для учасників міжнародних авіаційних відносин, вирішенні гострих питань та нестандартних ситуацій, що виникають на світовому ринку.

Регіональні зв'язки метарівня, тобто рівня інтеграційних та торговельно-економічних об'єднань, є провідниками глобальних процесів на рівень безпосередніх перевізників, оскільки базуються на міжнародних принципах і модифікують національні складові інституціонального забезпечення світового ринку [147].

Державна організація матеріального і духовного життя зумовлює опосередкування всіх форм міжнародних економічних відносин різними засобами державного регулювання й управління. Надзвичайно важливим

аспектом діяльності держави як суб'єкта МЄВ є підготовка і підписання угод з іншими державами і міжнародними організаціями у сфері авіаперевезень. Макрорівень є найважливішим з точки зору заданих функцій діяльності перевізників.

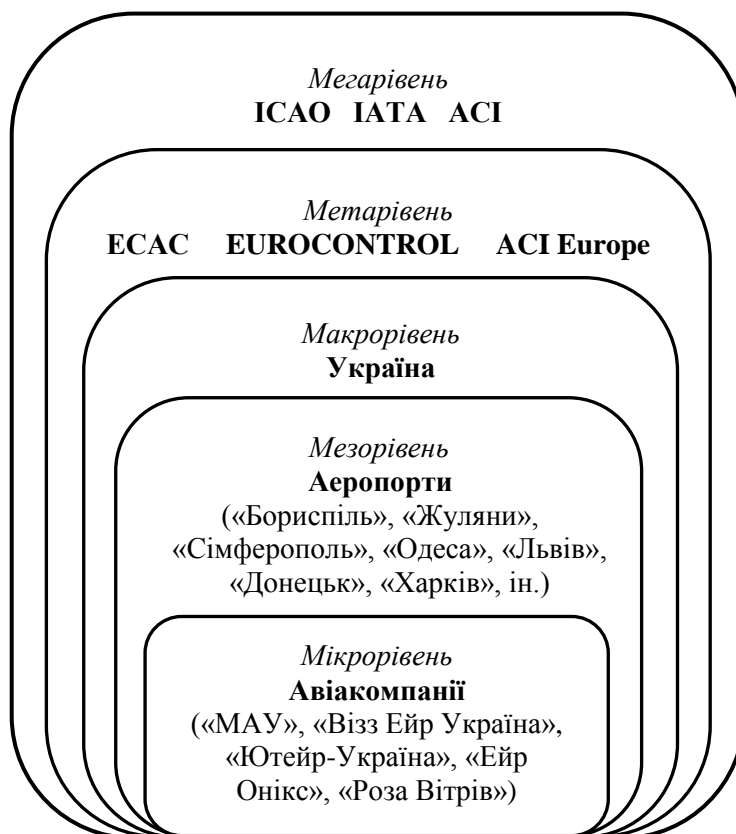


Рис. 3.2. Рівні інституціонального забезпечення авіаперевезень між Україною та ЄС

Джерело: розроблено автором

Міжгалузєва взаємодія (мезорівень) формує практичні можливості здійснення авіаперевезень, оскільки без ефективної діяльності аеропортів успішність авіакомпаній зводиться до нуля. Це яскраво демонструється на прикладі існування міжнародних хабів авіакомпаній.

Вирішальний вплив на формування структурних зв'язків світового ринку здійснює первинна ланка – авіаперевізники, які є виробниками послуг авіаперевезень і складають основу функціонування світового ринку

авіаперевезень. Важливою формою світогосподарської взаємодії на мікрорівні є розвиток спільного підприємництва, тобто глобальних альянсів авіакомпаній. Всі рівні суб'єктів авіаперевезень та рівні інституціонального забезпечення формують єдиний економічний простір функціонування світового ринку.

Інституціональне забезпечення світового ринку авіаперевезень містить в собі інституціональні параметри функціонування авіаційних суб'єктів у глобальному економічному авіаційному просторі, тобто величини, відповідно до яких існують відмінності в інституціональному забезпеченні окремих національних або регіональних ринків авіаперевезень. Головними інституціональними параметрами діяльності авіакомпаній на світовому ринку авіаперевезень вважаємо доступ до ринку (*МА*), тарифи авіаперевізників (*СТ*) та провізну ємність (*СС*), оскільки вони виступають основними питаннями, які узгоджуються країнами, між якими планується або вже здійснюється перевезення, при чому кожен з цих параметрів-значень містить характерні параметри-змінні, які задають різні умови функціонування (рис. 3.3) [180]. В сукупності дані інституціональні параметри формують множинність умов, в яких може знаходитись окремий авіаперевізник.

Тому доцільно більш детально зупинитися на змісті основних складових інституціонального забезпечення з ціллю позиціонування національних перевізників у глобальному просторі авіаперевезень та встановленні оптимальних варіантів їх функціонування.

Доступ до ринку охоплює маршрути, експлуатацію та перевезення, які є основними елементами регулювання міжнародних авіаперевезень, та надається в основному в обмін на аналогічні можливості в результаті підписання угод або домовленостей між країнами і в основному обмежуються регулярними міжнародними авіасполученнями. Обмеження здійснюються за різними причинами, включаючи встановлення ринкової рівноваги, створення методів впливу для отримання більших переваг в майбутньому, усунення або мінімізація впливу іноземних конкурентів, сприяння розвитку і допомога окремим сегментам ринку, таким як окреме місто або національний регіон.

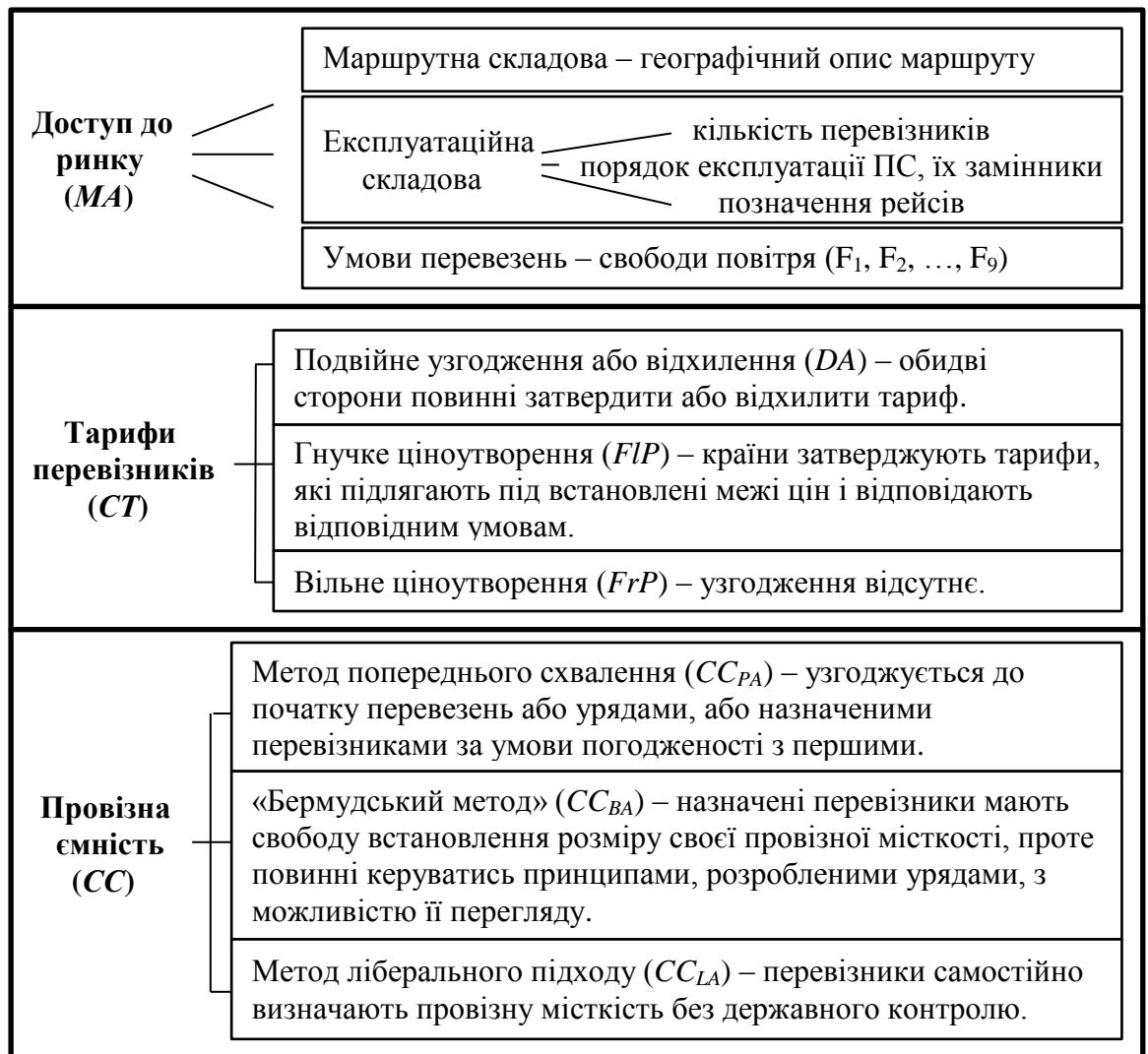


Рис. 3.3. Основні параметри інституціонального забезпечення діяльності авіакомпаній на світовому ринку авіаперевезень

Джерело: розроблено автором

Охарактеризуємо доступ до ринку через його маршрутну, експлуатаційну складові та безпосередньо умови перевезення. Маршрутна складова виражається у вигляді узгодженого географічного опису маршруту або їх комбінації, на яких авіаперевезення можуть бути встановлені та здійснюватись, і порядку, відповідно до якого можуть обслуговуватись затверджені пункти. В основному опис маршрутів в двосторонніх угодах зазначається у додатках до угоди. Проте при обмінах багатьма маршрутами використовується альтернативний табличний формат (табл. 3.1) розроблений ICAO [148], в якому

зазначають країни, між якими складається угода (А та С), можливі проміжні та подальші пункти перевезень.

Таблиця 3.1

Маршрути для країни А

Маршрут	Пункти в країні А	Проміжні пункти	Пункти в країні С	Подальші пункти
1	Місто А ₁		Місто С ₁	
2	Місто А ₂	Місто В ₁	Місто С ₁	
3	Місто А ₃ Місто А ₄		Місто С ₂ Місто С ₃	Країна D
4	Місто А ₁	Місто В ₂	Місто С ₁	Місто D ₁
5	Будь-який пункт або пункти в А	Північна Африка	Міста С ₁ , С ₂ , С ₃	Один пункт
6	Будь-який пункт або пункти в А	Близький Схід та Південна Азія	Будь-який пункт або пункти в С	Австралазія
7	Місто А ₃	Місто В ₂	Місто С ₁	Місто В ₂

Джерело: [148]

Представлення маршрутів в табличному вигляді характерне для процесів регулювання ринку, захисті національних інтересів на окремих маршрутах або країни в цілому, тоді як в умовах дерегулювання та лібералізації необхідність в цьому відсутня, оскільки можливості доступу та встановлення маршрутів розширюються. Прикладом табличного представлення обміну маршрутами може слугувати угода (меморандум) між Індією та Малайзією 2007 р. щодо авіа послуг, в якій в додатку 2 зазначено конкретні маршрути перевезень [181]; в угоді між Україною та Португальською Республікою про повітряне сполучення, яка набрала чинності в 2012 р., опис маршрутів також розміщено в додатку 1 до угоди проте без табличного представлення, оскільки не містить складності опису маршрутів [182]. Прикладом ліберальної угоди повного доступу без зазначення маршрутної складової є угода між Канадою та США, яка надає можливості здійснення авіаперевезень з будь-якого пункту Канади в будь-який пункт Америки і навпаки, і яка є угодою типу «відкритого неба» [183].

Експлуатаційна складова охоплює кількість назначених перевізників, порядок експлуатації повітряних суден, їх типи, частини, що експлуатуються, замінні транспортні засоби, які можуть використовуватись, а також позначення рейсів для узгоджених маршрутів. Порядок експлуатації повітряних суден включає можливості здійснення прольоту, тобто перевезення без зупинки на території країни, технічної зупинки, вибіркового виключення зупинок, обов'язкової зупинки, засилочного рейсу, перевезення в додатковому секторі та зміну ємності.

Процес перевезення виражається у вигляді узгодженого технічного або географічного опису (або описів), стосовно того, хто або що може перевозитись на встановленому маршруті або його частині. Коли права на перевезення зазначаються в географічному описі, воно виражається однією з «свобод повітря», пов'язаних з перевезенням (додаток Д).

Як відомо, перші п'ять свобод повітря є офіційними, оскільки були сформульовані та підписані в Чикаго в 1945 р.: перші дві в угоді «Про транзит при міжнародних повітряних сполученнях» (International Air Services Transit Agreement (IASTA)), наступні три в «Угоді про міжнародний повітряний транспорт» (International Air Transport Agreement (IATA)). Однак остання була ратифікована лише 17 країнами, чотири з яких її денонсували, серед яких і США [184]. Інші «свободи» з'явилися на практиці на двосторонньому рівні.

Шостою свободою користуються «Cathay Pacific», «Thai Airways International», «Malaysia Airlines», «Singapore Airlines» та інші азіатські авіакомпанії для перевезення пасажирів між Європою і Австралією по маршруту, відомому як «Kangaroo Route», який традиційно означає рейси авіакомпанії «Qantas» між Австралією і Великобританією в східній півкулі є торгівельною маркою Qantas, проте широко використовується в засобах масової інформації і конкурентами [185]. Авіакомпанія «American Airlines» також перевозить пасажирів з Європи і Азії в інші країни Північної і Південної Америки із зупинкою в американських аеропортах. «British Airways» здійснює перевезення пасажирів з Америки до Азії через Лондон. Проте шосту свободу

розглядають як протекціоністський інструмент регулювання доступу, оскільки вона є другорядною за своєю природою у відношенні до третьої та четвертої свобод. Китай є однією з країн, які обмежують рух за шостою свободою, для авіакомпаній важко отримати дозвіл Китаю для обслуговування за угодами код-шерінгу [186].

Сьома свобода зустрічається рідко, оскільки часто суперечить комерційним інтересам авіакомпаній. Виняток становить Європа, де у вільному повітряному просторі ЄС авіакомпанії, особливо бюджетні, обслуговують рейси між двома аеропортами, жоден з яких не знаходиться в їх країні. «Ryanair» обслуговує велику кількість таких рейсів. 2 жовтня 2007 року Великобританія та Сінгапур підписали двосторонню угоду, що передбачає необмежене використання сьомої свободи (а також всіх інших) з 30 березня 2008 р. [187].

Восьма свобода рідко зустрічається за межами Європи, де в рамках ЄС всі країни мають таке право по відношенню до інших країн-членів ЄС. Ще одним прикладом є Єдиний авіаційний ринок (SAM), встановлений угодами між Австралією і Новою Зеландією в 1996 р., і Протокол 2001 р. до Протоколу про багатобічну угоду про лібералізацію міжнародних авіаперевезень (MALIAT) між Брунеєм, Чилі та Сінгапуром. У інших випадках такі права надаються в обмеженій кількості, коли місцевий ринок авіаперевезень значно недорозвинений. Відомим прикладом був дозвіл «Pan Am» літати між Франкфуртом і Західним Берліном в 1950-1980-х роках. Хоча в цьому випадку надання таких привілеїв було продиктоване швидше політичними, чим комерційними інтересами – право на посадку в Західному Берліні мали лише авіакомпанії Франції, Великобританії і США. У 2005 році Великобританія і Нова Зеландія уклали угоду про надання необмежених прав на каботаж [188]. Враховуючи величезну відстань між державами, угода має швидше політичне значення, оскільки не відображає реальну ринкову ситуацію. У 1999 р. Нова Зеландія уклала таку ж угоду з Ірландією [189].

Наступним параметром інституціонального забезпечення розглядаємо провізну ємність, яка є кількісним показником, який характеризується розміром, типом повітряного судна, кількістю пасажирських крісел, частотою перевезень або комбінацією даних характеристик. Її регулювання охоплює широкий спектр національних інтересів, в тому числі і неавіаційних. Під час прийняття рішення стосовно провізної ємності країни повинні враховуватися цілі національної політики, такі як заохочення міжнародної торгівлі, туризму, економічний розвиток та свою головну відповідальність стосовно захисту суспільних інтересів.

За останні 50 років держави розробили багато форм регулювання провізної ємності у своїх двосторонніх відносинах. В результаті посилення процесів лібералізації необхідно виокремити тенденції до створення «відкритого неба», в межах якого обмеження провізної ємності повністю відсутні. Так, в 2012 р. 35 % ринку міжнародних регулярних перевезень займали безупинні регулярні перевезення між парами країн з частотою перевезень на рівні 58 % від загальної кількості міжнародних регулярних перевезень на основі двосторонніх угод про «відкрите небо» або регіональних багатосторонніх лібералізованих угод та узгоджень, тоді як вісім років тому, в 2004 р., вони займали 23 % та 46 % відповідно [190].

Станом на березень 2013 р. було підписано 440 угод «Про відкрите небо», серед них 112 з США, 24 з ЄС або з країнами-членами, 19 з ЄС та США одночасно, при чому перша угода такого типу була підписана в 1992 р. між Нідерландами та США [191]. За цей час діє 12 угод, які надають права «сьомої свободи повітря» на послуги авіаперевезень пасажирів, та 10 угод за «восьмою свободою», тобто які надають можливість здійснювати каботажні перевезення. Крім того на регіональному рівні функціонує ряд внутрішньо регіональних лібералізаційних угод (додаток Г).

Фінансовий успіх авіаперевізника залежить від ефективності використання власних повітряних суден і того, наскільки точно відповідає попиту його пропозиція. По мірі можливості повинна бути встановлена

відповідність провізної ємності з ціллю отримання максимальних доходів і зведення до мінімуму невикористаних можливостей на кожному рейсі. Хоча в основному регулярні перевізники надають в середньому провізну ємність більшу, ніж фактичний об'єм перевезень, оскільки регулярні перевезення повинні забезпечувати виконання регулярного плану перевезень відповідно до опублікованого розкладу, незалежно від об'єму продаж. На перевезенні, яке передбачає зупинки, може виникнути потреба залишати певну кількість крісел для задоволення попиту, який виникає під час руху по маршруту. Хоча попит на перевезення може змінюватись в залежності від напрямку і часу дня, експлуатаційні обмеження можуть передбачати використання одного й того ж типу судна для перевезень в обох напрямках.

Планування необхідного об'єму провізної ємності може відбуватись з труднощами, оскільки даний процес підлягає впливу та ускладнюється різноманітними зовнішніми факторами за межами контролю перевізника, одним з яких є режим регулювання, який може встановлювати обмеження пов'язані з національними інтересами країн. Значно впливає на даний процес характер попиту, який підлягає впливу різноманітних факторів, серед яких ціна, частота перевезень, структура маршруту, сполучення через вузловий аеропорт, тип повітряного судна, сезонність, рівень розвитку країн, рівень безпеки, загальне занепокоєння з приводу безпеки перевезень. Крім того значно впливає провізна ємність та політика ціноутворення конкурентів, наявність непрямих маршрутів між країнами (наприклад перевезення, які надаються за «шостою» або «п'ятою» свободою повітря) або чартерних перевезень, а в деяких випадках наявність альтернативних видів транспорту.

В процесі встановлення відповідності провізної ємності з попитом на перевезення ще однією проблемою є затрата часу на закупку нових потужностей. Авіаперевізники замовляють нові повітряні судна відповідно до власних прогнозів майбутнього попиту та налагоджують їх поставки впродовж довготривалого терміну. Оскільки попит є відображенням функціонування національної економіки і світової економіки в цілому, яка впливає на

прогнозування рівня перевезень, замовлення відбуваються в періоди економічного зростання. Однак функціонування економіки має циклічний характер і тому можуть бути випадки, коли перевізники матимуть нову провізну ємність, а економіка буде знаходитись в кризі або в нижній точці циклу і попит на перевезення різко впаде. В таких випадках перевагу мають лізингові процеси, перенесення термінів поставок або взагалі їх скасування в залежності від обставин взаєностосунків перевізника з постачальником.

Беручи до уваги потенційні загрози, можливими напрямками їх уникнення може бути прийняття участі в національній політиці або здійснення впливу на прийняття рішень щодо регулювання провізної ємності. Також можливою є участь в двосторонніх переговорах стосовно узгодження ємності. Для отримання оптимальних експлуатаційних результатів необхідним є точне планування парку повітряних суден, календарне планування з врахуванням переваг в часі надання авіа послуг, адаптація конфігурації судна, тобто розміщення різних або одного класу пасажирів на борту.

Важливим аспектом є координація провізної ємності та тарифів між конкуруючими перевізниками на маршрутах, які вони експлуатують разом, з ціллю уникнення надлишкової пропозиції та руйнівної конкуренції або отримання вигод від співробітництва.

Тарифи є наступним елементом регулювання авіаперевезень і також є складовою множинності інституціональних параметрів глобального простору авіаперевезень. До основних причин, що спонукають держав регулювати тарифи можна віднести забезпечення національних перевізників справедливими умовами участі в конкурентній боротьбі під час міжнародних авіаперевезень, підтримка національних цілей та задач, таких як заохочення міжнародного туризму та торгівлі, спонукання до конкуренції шляхом надання гнучкості окремим авіаперевізникам у відношенні використання тарифів на їх розсуд, задоволення потреб споживачів міжнародних авіаперевезень [148].

Види режимів, які розроблені країнами, відображають як причини регулювання тарифів, так і той факт, що ці причини не завжди відповідають

інтересам зацікавлених сторін. На світовому ринку авіаперевезень існує широка різноманітність тарифів, що пов'язано із зусиллями перевізників пристосувати їх до різноманітних умов ринку, а також сегментів одного й того ж національного ринку. Невідповідність в цінах може відобразитись на рівні конкуренції і відповідної стійкості на ринку, яка залежить від розміру мережі, розкладу рейсів та їх частоти, проникнення на ринок, рівнів репутації та обслуговування кожного перевізника. Ціни, що призводять до максимального зростання прибутку, таким чином, можуть бути на різному рівні для кожної авіакомпанії. Крім того, причини, що спонукають уряди до регулювання тарифів, виникли як наслідок ускладненої ситуації ціноутворення світових авіаперевезень.

Важливе місце в інституціональній системі міжнародних організацій в питаннях ціноутворення займає Міжнародна асоціація повітряного транспорту (IATA), найважливішим напрямком діяльності якої є організація взаєморозрахунків між суб'єктами авіаперевезень та встановлення рівня опублікованих тарифів. Критеріями, за якими виділяють опубліковані та неопубліковані тарифи є публікація, розповсюдження та, за необхідності, затвердження їх урядами. За межами системи IATA знаходяться дво- або багатосторонні тарифи, встановленні на основі консультації між двома або більше перевізниками. В умовах лібералізації рівень використання тарифів перевізника в останні роки значно підвищується. Всі тарифи IATA, більшість двосторонніх та багатосторонніх тарифів, деякі тарифи перевізника (в умовах партнерства в альянсі), тарифи держзамовлення є тарифами інтерлайн, хоча масштаби інтерлайнінгу можуть змінюватись. Більшість тарифів перевізника є тарифами онлайн, тобто у випадках перевезень, які здійснюються однією авіакомпанією.

Існує два взаємопов'язаних, але взаємозалежних механізми регулювання тарифів. Одним є міжнародна структура, основана на відповідних положеннях про тарифи, які містяться в двосторонніх або багатосторонніх угодах. Другим виступає національний режим, оснований на відповідних національних законах,

правилах, політиці для оцінки тарифів або прийняття рішень щодо узгодження або відхилення запропонованих авіаперевізниками тарифів [148].

Якщо уряд країни приймає рішення в односторонньому порядку не користуватись правом на регулювання тарифів, ним можуть користуватись двосторонні або багатосторонні партнери, які першочергово будуть діяти у власних інтересах. Тому важливо, щоб уряд мав можливості втручання за умов необхідності, щоб захистити національні інтереси.

Незважаючи на те, що світовий ринок авіаперевезень в цілому є динамічним, процеси лібералізації притаманні лише окремим його частинам, тобто окремим національним та регіональним ринкам. Наприклад, лібералізація регіонального ринку Європейського союзу завдяки створенню єдиного ринку повітряного транспорту, 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.

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. Дана угода вступила в силу 30 березня 2008 року і надає можливості європейським та американським авіакомпаніям здійснювати перевезення через Атлантику в будь-який аеропорт. Крім того знято обмеження щодо кількості та тривалості рейсів, їх ціноутворенні.

Хоча США підписано близько 113 угод про «відкрите небо», із них 28 – з країнами-членами ЄС (додаток Ж), що говорить про лібералізацію двосторонніх відносин з більшою половиною авіаційних країн світу, проте все ж таки дана тенденція взаємостосунків США не поширюється на весь світовий ринок авіаперевезень. 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 країна, 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», вказаних в Угоді про міжнародний повітряний транспорт. Угоди чиказького типу були запропоновані за стандартною формою двосторонніх міжнародних угод як проміжна міра по обміну маршрутами і перевізними правами з ціллю встановлення єдиного багатостороннього режиму регулювання авіаперевезень у світі. Питання провізної ємності і тарифів в такій угоді не передбачалося (табл. 3.2).

Таблиця 3.2

Інституціональні параметри міжнародних угод авіаперевезень

	Доступ до ринку (МА)	Провізна ємність (СС)	Ціноутворення (СТ)
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 ІАТА (опубліковані) або встановлюються державами (неопубліковані); гнучка система тарифів.
Лібералізовані угоди	Широкий доступ, регулювання відсутнє	Мінімальне або відсутнє регулювання	В значній мірі зменшено державний контроль

Джерело: розроблено автором

Оскільки досягти поставленої цілі щодо встановлення багатостороннього режиму регулювання авіаперевезень не вдалося та у зв'язку з тим, що угоди чиказького типу надають найбільші переваги найрозвиненішим перевізникам, широко використання даних угод у світі не відбулося.

Еволюція поширення та використання на світовому ринку угод про авіаперевезення охоплює три типи – це угоди угоди бермудського типу, які

відображають процеси регулювання світового ринку, угоди, які відображають процеси дерегулювання ринку, проте ліберальним в повній мірі їх вважати не можна, та лібералізовані угоди типу «Відкрите небо», які в сукупності формують структуру двостороннього рівня регулювання ринку авіаперевезень, розглянутого раніше [192]. При цьому останні можна розділити на дві підгрупи в залежності від надання права каботажних перевезень. Таким чином, типи угод щодо здійснення авіаперевезень мають свої характерні інституціональні особливості.

3.2. Оптимізаційні підходи інституціонального забезпечення функціонування авіакомпаній на світовому ринку авіаперевезень

Світовий ринок авіаперевезень як складова міжнародних економічних відносин знаходиться під впливом таких світових процесів як регіоналізація, глобалізація, глокалізація, які формують сучасні тенденції його функціонування і задають динамічний розвиток від регулювання до лібералізації ринку, специфіку та особливості яких було розглянуто раніше. Всі ці процеси формують інституціональне середовище, яке є складовою структури інституціонального забезпечення світового ринку авіаперевезень (рис. 3.4). Кожен процес ринку авіаперевезень містить в собі комплекс характерних йому інституціональних параметрів ринку [180].

Інституціональні угоди є головним аспектом, завдяки якому здійснюються авіаперевезення взагалі. Вони знаходяться під впливом інституціонального середовища, оскільки саме світові процеси задають умови подальшому розвитку, маючи при цьому зворотній вплив.

Незважаючи на розвиток процесів регіоналізації світу двосторонні зв'язки між країнами формують основу міжнародних перевезень, хоча тенденції лібералізації поглиблюють і багатосторонні зв'язки. На основі міждержавних угод авіакомпанії розробляють стратегію закріплення власних позицій на ринку шляхом співробітництва з конкурентами у вигляді код-

шерінгових, інтерлайн угод, або альянсових утворень. При цьому основними економічними агентами виступають країни, авіакомпанії, міжнародні урядові (МУАО) та неурядові (МНАО) авіаційні організації.

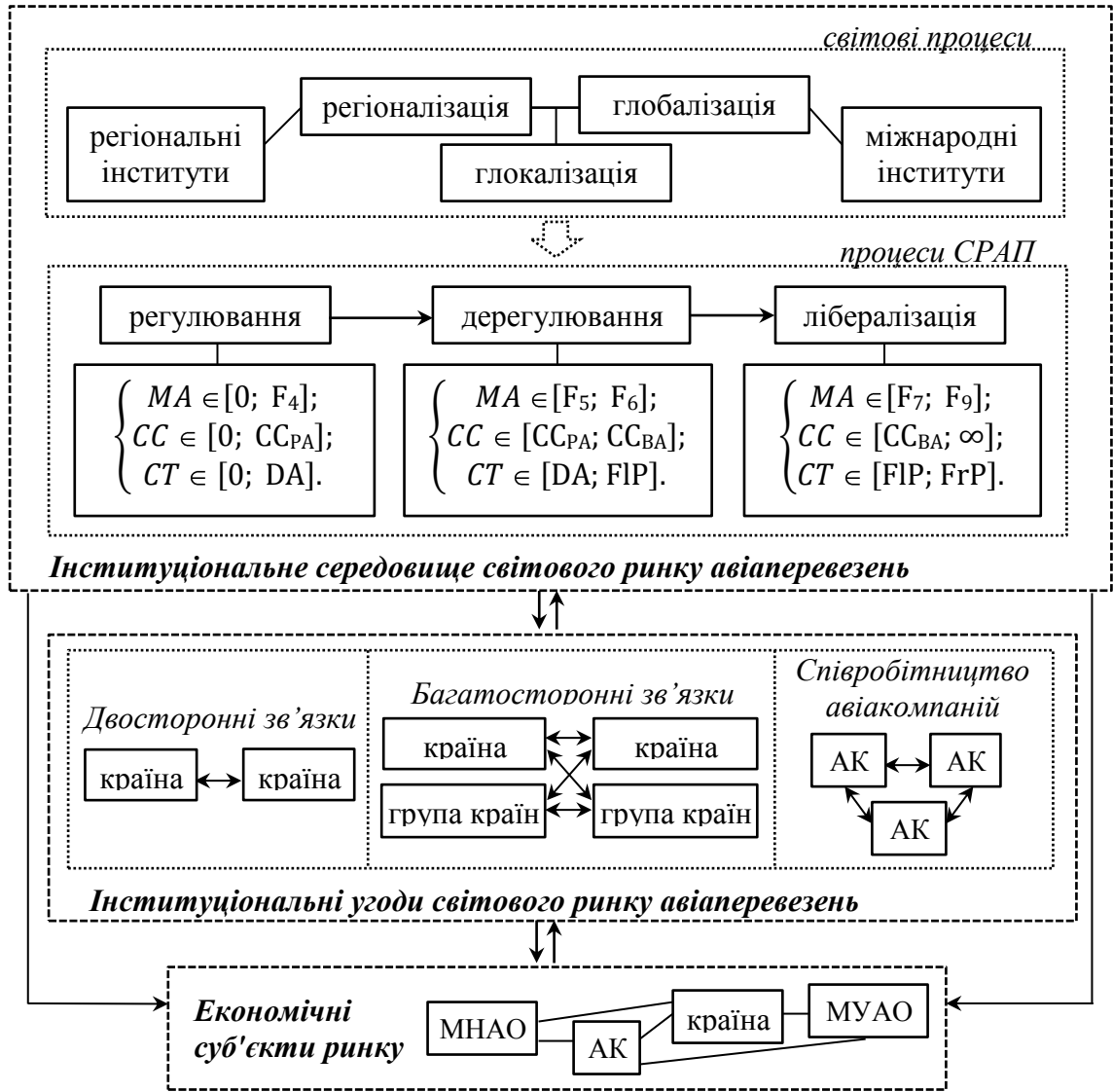


Рис. 3.4. Система інституціонального забезпечення світового ринку авіаперевезень

Джерело: розроблено автором

Під оптимізацією інституціонального забезпечення діяльності авіакомпанії розуміємо сприяння урядами сталому розвитку національних авіаперевізників в першу чергу на двосторонньому рівні, тобто відповідність

рівня розвитку національного ринку авіаперевезень умовам, які узгоджуються між країнами для здійснення перевезення.

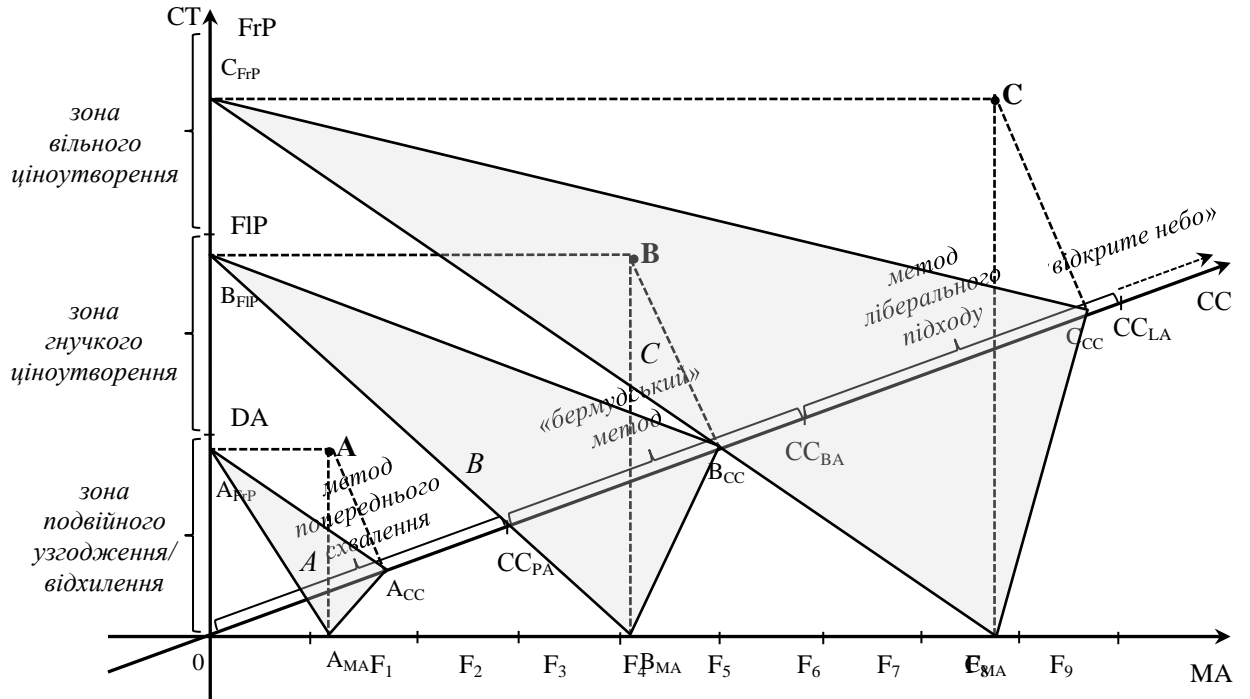
До основних інституціональних параметрів діяльності авіакомпаній на світовому ринку авіаперевезень були віднесені доступ до ринку (MA), тарифи авіаперевізників (CT) та провізна ємність (CC) [180], кожен з яких містить характерні параметри-змінні, які задають різні умови функціонування авіакомпаній. До уваги беремо саме ці головні параметри, оскільки без них фактичне виконання авіаперевезень неможливе.

Доступ до ринку охоплює характерні для нього складові та є окремим вектором (MA) у глобальному просторі ринку авіаперевезень (рис. 3.5). На даному векторі відображено дев'ять існуючих «свобод повітря» F . Кожна точка вектору між «свободами» містить в собі маршрутні, експлуатаційні відмінності та умови перевезень, які встановлюються між країнами. Сукупність потенційних варіантів доступу до ринку формують сукупність n параметрів-змінних на векторі MA , де MA виступає параметром-величиною доступу до ринку.

Наступним вектором виступає параметр провізної ємності. За останні 50 років держави розробили багато форм регулювання провізної ємності у своїх двосторонніх відносинах. Дані методи класифікуються за трьома основними критеріями, для яких ІКАО розробила стандартні положення в якості інструкцій для держав і для можливого їх застосування у двосторонніх відносинах [155]:

1. Метод попереднього схвалення (CC_{PA}) – провізна ємність узгоджується до початку перевезень або урядами, їх повноважними органами, або назначеними перевізниками за умови погодженості з першими;

2. «Бермудський метод» (CC_{BA}) – назначені перевізники мають свободу встановлення розміру своєї провізної ємності, проте повинні керуватись принципами, розробленими урядами, з можливістю її перегляду шляхом проведення консультацій між країнами;



де MA – доступ до ринку (Market Access);

F – свободи повітря (Freedoms);

CC – провізна ємність (Carrier Capacity);

$[0; CC_{PA}]$ – межі провізної ємності за принципами попереднього встановлення;

$(CC_{PA}; CC_{BA})$ – межі провізної ємності відповідно до угод «бермудського типу»;

$(CC_{BA}; CC_{LA})$ – межі провізної ємності за принципами лібералізованих угод;

CT – ціноутворення (Carrier Tariffs);

$[0; DA]$ – межі зони подвійного узгодження;

$(DA; FIP)$ – межі зони гнучкого ціноутворення;

$(FIP; FrP)$ – межі зони вільного ціноутворення.

Рис. 3.5. Пошук оптимальних варіантів функціонування в умовах множинності інституціональних параметрів глобального простору авіаперевезень

Джерело: розроблено автором

3. Метод ліберального підходу (CC_{LA}) – дає можливість авіаперевізникам самостійно визначати провізну ємність без державного контролю, але може вимагати усунення дискримінації або нечесної діяльності, що несприятливо впливають на конкурентоспроможність.

В результаті посилення процесів лібералізації крім зазначених методів встановлення рівня провізної ємності на векторі CC виділимо тенденції до створення «відкритого неба», в межах якого обмеження провізної ємності повністю відсутні.

Вектор CT відображає режими, в яких може здійснюватись процес ціноутворення між країнами, тобто режими встановлення тарифів авіаперевізників. У двосторонніх і багатосторонніх угодах держави розробили різні тарифні режими, засновані на тому, якій кількості держав необхідно затвердити тариф для того, щоб він набрав чинності. Провівши дослідження міждержавних угод, ІСАО виділяє наступні [148]:

1. Подвійне узгодження, при якому обидві зацікавлені держави повинні затвердити тариф;

2. Режим країни початку перевезення, коли лише держава, в якій починається перевезення, повинна затвердити тариф;

3. Подвійне відхилення, при якому обидві зацікавлені держави повинні відхилити тариф з метою запобігання набирання ним чинності;

4. Режим гнучкого ціноутворення, коли держави погоджуються затвердити тарифи, що підпадають під встановлені межі цін і відповідають узгодженим умовам;

5. Вільне ціноутворення, при якому тарифи не підлягають затвердженню урядами країн, хоча деякі угоди можуть передбачати вимоги країн оголошувати тарифи лише в інформаційних цілях.

У зв'язку з тим, що ціллю нашого дослідження є аналіз процесів регулювання, дерегулювання та лібералізації світового ринку авіаперевезень, згрупуємо перші три режими, оскільки вони демонструють більш регулюючий вплив з боку урядів країн. Тому на векторі CT виділяємо подвійне узгодження

або відхилення (*DA*), в якій обидві зацікавлені сторони повинні затвердити або відхилити тариф, щоб запобігти набрання ним чинності; гнучке ціноутворення (*FLP*) та вільне ціноутворення (*FrP*).

Зона гнучкого ціноутворення має перехідний характер по відношенню до більш ліберальних підходів, таких як вільне ціноутворення. Режим подвійного відхилення надає кожному назначеному перевізнику можливість встановлювати ціни, основані на комерційних факторах ризику. Односторонній вплив кожної країни є обмеженим, наприклад запобіганням дискримінаційних цін, захистом споживачів від завищених цін в результаті зловживання домінуючим положенням, і захистом перевізників від штучно занижених цін в результаті прямої або опосередкованої державної підтримки.

Таким чином, в умовах множинності інституціональних параметрів глобального простору авіаперевезень стає можливим їх виділення та розподіл в окремі групи, які характеризують існуючі та діючі умови авіаперевезень на світовому ринку. Виділяємо три групи інституціональних параметрів, кожна з яких характеризує сучасні умови регулювання, дерегулювання та лібералізації окремих національних та навіть регіональних ринків, які відповідно зображені точками *A*, *B*, *C* на рис. 3.5. Тобто умовам регулювання ринку відповідає група параметрів *A*, дерегулювання – група *B* та лібералізації – група *C*.

Група параметрів *A*, якій характерні процеси чіткого узгодження між країнами всіх складових регулювання ринку, включає умови зони подвійного узгодження вектору тарифів авіаперевізників (*CT*), попереднього схвалення провізної ємності (*CC*) та охоплює умови характерні для першої, другої, третьої та четвертої «свобод повітря» з відповідними варіаціями маршрутної та експлуатаційної складових доступу до ринку (*MA*) в залежності від особливостей авіаперевезень. Дана група параметрів має вигляд:

$$A = \begin{cases} MA \in [0; F_4]; \\ CC \in [0; CC_{PA}]; \\ CT \in [0; DA]. \end{cases} \quad (3.1)$$

Процеси регулювання авіаперевезень були встановлені на Чиказькій конференції 1944 р., що пов'язано з післявоєнним відтворенням країн, економіки яких характеризувались значною нестабільністю, та які максимально намагались захистити національні ринки використовуючи протекціоністські заходи доступу до ринку, рівня тарифів та провізної ємності. Проте на сьогодні не всі країни досягли такого рівня розвитку, який надає можливості встановлювати правила авіаперевезень на ліберальних основах, оскільки це може негативно вплинути на функціонуванні національних перевізників, які можуть втратити можливості авіаперевезень взагалі внаслідок підвищення конкуренції.

Крім того, як було доведено в аналітичних дослідженнях, існує велика залежність функціонування ринку від економічного рівня розвитку країни в цілому. Також значний вплив на розвиток мають неекономічні фактори авіаперевезень, а саме в даний час особливе значення набули політичні, військові та демографічні умови країни, які формують інституціональне середовище діяльності авіакомпаній і значно стримують розвиток світового ринку авіаперевезень.

Група параметрів B охоплює процеси дерегулювання ринку та відповідає умовам зони гнучкого ціноутворення вектору тарифів авіаперевізників (CT), схвалення провізної ємності (CC) за бермудським методом та охоплює умови характерні для п'ятої та шостої «свобод повітря» з відповідними варіаціями маршрутної та експлуатаційної складових доступу до ринку (MA) в залежності від особливостей авіаперевезень. Дана група параметрів має вигляд:

$$B = \begin{cases} MA \in [F_5; F_6]; \\ CC \in [CC_{PA}; CC_{BA}]; \\ CT \in [DA; FIP]. \end{cases} \quad (3.2)$$

Починаючи з 1970 р. більшість держав послабили свій контроль щодо регулювання тарифів, даючи можливість кожній авіакомпаній вести власну

цінову політику. Крім того послаблення регулювання тарифів може також бути викликане адміністративними труднощами, які зазнають держави при здійсненні контролю внаслідок ускладнень та технічних аспектів процесу тарифікації. Зростання кількості неопублікованих тарифів значно знизило ефективність існуючих опублікованих тарифів, які в подальшому стають невідповідними та недійсними.

Група параметрів C охоплює процеси лібералізації ринку та відповідає умовам зони вільного ціноутворення вектору тарифів авіаперевізників (CT), схвалення провізної ємності (CC) за методом ліберального підходу та охоплює умови характерні для сьомої, восьмої та дев'ятої «свобод повітря» з відповідними варіаціями маршрутної та експлуатаційної складових доступу до ринку (MA) в залежності від особливостей авіаперевезень. Дана група параметрів має вигляд:

$$C = \begin{cases} MA \in [F_7; F_9]; \\ CC \in [CC_{BA}; \infty]; \\ CT \in [FlP; FrP]. \end{cases} \quad (3.3)$$

Лібералізація ринку авіаперевезень відбувається на білатеральній основі між двома країнами, між країною та інтеграційним об'єднанням або між інтеграційними об'єднаннями, тобто на основі мультинаціональних угод. Комплексна мережа ліберальних білатеральних угод становить більше 3000 [193]. Сучасною тенденцією розвитку процесів лібералізації світового ринку авіаперевезень є укладання угод між групами країн, тобто плурілатеральних угод, однак більша частина послуг авіаперевезень у світі надається білатерально.

Таким чином, надається спроба групувати існуючі угоди авіаперевезень між країнами за ступенем регулювання міжнародних ринків урядами країн, між якими здійснюється авіаперевезення, серед яких виділяємо високого рівня регулювання (група параметрів A), частково регульовані (група параметрів B)

та вільні ринки (група параметрів C), які відповідно відображають процеси регулювання, дерегулювання та лібералізації світового ринку на зрізах A , B та C , що мають форми трикутників (рис. 3.5).

Перехід від одного трикутника до іншого означає зміни умов функціонування на ринку авіаперевезень, які встановлюються державами. Збільшення розміру фігури від A до B демонструє перехід до умов дерегулювання доступу до ринку, провізної ємності та тарифів, збільшення фігури до розміру зрізу C – лібералізації міжнародних взаємовідносин.

Для детальнішого дослідження інституціональних відмінностей угод авіаперевезень застосуємо вагову систему значень індексу авіаційної лібералізації (Air Liberalization Index – ALI) запропоновану Секретаріатом Світової організації торгівлі на основі тісної співпраці та консультації з групою професіоналів, викладачів та безпосередніх учасників переговорів, на яких укладаються угоди авіаперевезень [194]. Він є штучною мірою оцінки відкритості авіаційних угод і знаходиться в межах від 0 – для високо регульованих угод, до 50 – для високо ліберальних або відкритих угод. За його допомогою стає можливим дати оцінку інституціональним параметрам, які застосовуються в тій чи іншій угоді.

Угоди авіаперевезень містять в собі багато аспектів, які охоплюють широкий діапазон проблемних узгоджень, в тому числі авіаційна безпека, дослідження інцидентів, імміграція, контроль документів. Лише деякі з них виступають важливими детермінантами міри лібералізації світового ринку авіаперевезень. Серед основних СОТ виділяє сім елементів відкритості міжнародних ринків, на основі яких побудовано індекс ALI, кожен з яких має свою вагу (табл. 3.3) [195]. Серед них:

1. Право доступу до ринку – свободи повітря. До уваги беруться п'ята свобода, сьома свобода та каботаж (додаток Д).

2. Призначення перевізників, тобто право назначеного одного або більше, ніж одного перевізника надавати узгоджені між країнами послуги авіаперевезень.

Таблиця 3.3

Система значень індексу авіаційної лібералізації (ALI)

<i>Складові ALI</i>	<i>Вагове значення ALI</i>	<i>Приналежність до групи параметрів</i>
Свободи повітря		
П'ята свобода	6	В
Сьома свобода	12	С
Каботаж	18	С
Інші	0	А
Провізна ємність авіаперевезень		
Попереднє узгодження	0	А
Інші обмеження	2	А
Бермудський метод	4	В
Ліберальний підхід	6	С
Відсутні (повністю) обмеження	8	С
Тарифи		
Подвійне узгодження	0	А
Країни походження	3	А
Подвійне відхилення	6	А
Гнучке ціноутворення	8	В
Вільне ціноутворення	8	С
Володіння авіакомпанією		
Переважає володіння та фактичний контроль	0	А
Спільність інтересів	4	В
Основне місце діяльності	8	С
Призначення перевізників		
Призначення одного перевізника	0	А
Призначення більше, ніж одного перевізника	4	В, С
Статистика		
Обмін статистичними даними	0	А, В, С
Відсутність умов обміну статистикою	1	А, В, С
Домовленості кооперації		
Заборонено (або не розглядається в угоді)	0	А, В, С
Дозволено	3	А, В, С
Всього	50	

Джерело: розроблено автором на основі [195]

3. Володіння авіаперевізником. Даний елемент індексу означає надання права назначеному перевізнику іншої країни здійснювати свою діяльність на даній території, встановлюється за режимами переважного володіння та фактичного контролю, спільності інтересів, основного місця діяльності.

Обмеження більш характерні для режиму переважного володіння та фактичного контролю, які полягають в ототожненні призначеного перевізника як флагманського перевізника іншої країни. Інші два режими є більш ліберальними і означають, що іноземний перевізник може бути призначений іншою країною. В той час як режим спільності інтересів вимагає врахування права переважного володіння, що зазначається в угоді, режим основного місця діяльності усуває обмеження переважного володіння [196]. Режим спільності інтересів є характерним для об'єднань країн, які мають спільні економічні або інші інтереси.

4. Провізна ємність – між країнами встановлюється режим, за яким визначається ємність послуг авіаперевезень, тобто об'єми, частота авіаперевезень, типи повітряних суден. Від більш обмежуючого до більш ліберального режиму встановлення провізної ємності може відбуватись методом попереднього схвалення, іншим обмежуючим, «Бермудським методом», іншим ліберальним, та методом ліберального підходу. Сутність даних методів вже розглядалася в процесі групування інституціональних параметрів. До інших обмежуючих або інших ліберальних СОТ та ІСАО відносять такі межі провізної ємності, які не можуть підлягати під жоден з трьох розглянутих методів. В категорію інших в 2005 р. підпадало 156 міждержавних угод, ігнорування яких означало б ототожнення з обмежуючим режимом за методом попереднього узгодження [195]. За вагою значень АІІ провізна ємність даних угод була б рівною 0. Тому для реалістичнішого відображення рівня лібералізації угод авіаперевезень було прийнято рішення встановлення категорії інших обмежуючих та ліберальних, які отримали своє вагове значення індексу (табл. 3.3).

5. Узгодження тарифів, тобто режим, який узгоджують уряди країн в процесі ціноутворення послуг авіаперевезень між даними сторонами. До тарифних режимів відносяться наступні: подвійне узгодження, при якому обидві зацікавлені держави повинні затвердити тариф; країну початку перевезення, коли лише держава, в якій починається перевезення, повинна

затвердити тариф; подвійне відхилення, при якому обидві зацікавлені держави повинні відхилювати тариф з метою запобігання його набирання чинності; зони гнучкого ціноутворення, коли держави погоджуються затвердити тарифи, що підпадають під встановлені межі цін і відповідають встановленим умовам (поза зоною можуть застосовуватися один або комбінація вищезазначених режимів); і вільне ціноутворення, при якому тарифи не підлягають затвердженню держав, хоча в деяких угодах зазначається необхідність оголошення тарифів лише в інформаційних цілях [155].

6. Статистика, тобто обмін статистичними даними між країнами або їх авіаперевізниками. Відноситься до обмежувальних складових, оскільки надає можливість моніторити представлення перевізників на ринку.

7. Коопераційні домовленості, тобто право назначених перевізників заключати коопераційні маркетингові угоди з іншими перевізниками, тобто код-шерингові або альянсові угоди. Даний елемент несе в собі більш ліберальні аспекти, оскільки надає можливість раціоналізувати систему перевезень.

Кожен із перерахованих елементів має свою максимальну вагу рівну 50, яка характерна процесам лібералізації, та відображає відносне значення складових як індикатор відкритості окремого інституціонального параметра (табл. 3.4) [197]. За методологією СОР свободам повітря надано найвище значення, оскільки вважається, що вони відображають головну сутність угод авіаперевезень. В той час третя та четверта свободи, як більш базові складові угод, не мають вагового значення взагалі. Значення п'ятої, сьомої свобод та каботажу рівні між собою і становлять 8.

Умови володіння авіакомпанією, ємність перевезень та тарифи відображають непрямий вплив на потенційні обмеження авіаперевезень, тому найбільш ліберальні методи встановлення даних складових вважаються другою групою індикаторів відкритості, відносне значення кожного з них складає 16%.

Право призначити одного або більше авіаперевізників на виконання рейсів залежить від того, скільки регулярних авіакомпаній здійснюють свою діяльність на території країни. Тим не менш, воно відображає конкурентні

можливості сторін і становить 8%. Домовленості кооперації та обмін статистикою становлять відповідно 3% та 1% [195].

Таблиця 3.4

Відносна вага інституціональних параметрів світового ринку
авіаперевезень

Параметр / елемент <i>ALI</i>	Максимальне значення групи <i>A</i> (регулювання)	Максимальне значення групи <i>B</i> (дерегулювання)	Максимальне значення групи <i>C</i> (лібералізація)	Відносне значення, %
1. Свободи повітря	0	6	18	36
2. Провізна ємність	2	4	8	16
3. Тарифи	6	8	8	16
4. Володіння авіакомпанією	0	4	8	16
5. Призначення перевізників	4	4	4	8
6. Домовленості кооперації	3	3	3	6
7. Статистика	1	1	1	2
Всього	16	30	50	100

Джерело: розроблено автором

На основі розподілу інституціональних параметрів на три групи (*A*, *B*, *C*) та за допомогою основних індикаторів відкритості угод, розроблених під егідою СОТ, стає можливим розрахувати межі індексу для процесів регулювання, дерегулювання та лібералізації міжнародних ринків. Для цього просумуємо максимальні значення семи складових елементів відкритості міжнародних ринків індексу лібералізації авіаперевезень (табл. 3.3):

$$ALI_A = 0 + 2 + 6 + 0 + 4 + 1 + 3 = 16; \quad (3.4)$$

$$ALI_B = 6 + 4 + 8 + 4 + 4 + 1 + 3 = 30; \quad (3.5)$$

$$ALI_C = 18 + 8 + 8 + 8 + 4 + 1 + 3 = 50. \quad (3.6)$$

Для групи параметрів А (угоди високого рівня регулювання) індекс лібералізації знаходиться в межах від 0 до 16, для групи параметрів В (угоди середнього рівня регулювання) – від 17 до 30, для групи параметрів С (угоди низького рівня регулювання) – від 31 до 50.

До угод першої групи відносимо угоду між Пакистаном та Сінгапуром 1994 р., для якої ALI = 14, угоду між Італією та Індією 2006 р. (ALI = 10); другої групи – угоди між Об'єднаним Королівством та Індією 2005 р. (ALI = 21), Об'єднаним Королівством та Мексикою 2001 р. (ALI = 18), Об'єднаним Королівством та Катаром 2007 р. (ALI = 22); третьої групи – угоди між США та ЄС 2008 р. (ALI = 32), Австралією та Новою Зеландією 2002 р. (ALI = 43), Австралією та Сінгапуром 2003 р. (ALI = 37), Об'єднаним Королівством та Сінгапуром 2007 р. (ALI = 50) [198].

Отже, в діяльності суб'єктів авіаперевезень повинні бути враховані всі особливості інституціонального забезпечення національного, регіонального та міжнародного рівнів з ціллю вдалого та оптимального позиціонування на світовому ринку авіаперевезень.

3.3. Інституціональне позиціонування вітчизняних авіакомпаній на світовому ринку авіаперевезень

Сучасним тенденціям світового ринку авіаперевезень як складової міжнародних економічних відносин притаманна динамічність та циклічність, що визначається багатofакторним системним процесом глобалізації, з появою якого прослідковується тенденція національного дерегулювання ринків, тобто зменшення обмежень держави. Поширення лібералізації у сфері авіаперевезень посилює тенденції створення «відкритого неба» на двосторонньому рівні між країнами, між групою країн.

Україна як складова світового господарства також залучена у даний процес. Крім того вигідне географічне розташування відкриває широкі можливості розвитку національного ринку авіаперевезень. Проте

інституціональне забезпечення національного ринку та ефективна урядова політика має стати головним аспектом сталого розвитку авіакомпаній України. Тенденції створення «відкритого неба» створюють необхідність покращити інституціональні умови функціонування національних авіакомпаній для максимального отримання переваг у цій сфері.

Угоду про «Відкрите небо» між ЄС і Україною планувалося підписати 5 червня 2014 р., а потім 27 червня. Але підписання було відкладене, що пов'язано з внутрішньоєвропейською проблемою – невизначеністю терміну «територія» в контексті Гібралтару, а саме непогоджені з приводу цього позиції Іспанії і Великобританії [199], причому українська сторона повністю готова до підписання угоди. Таким чином можна стверджувати про недооцінку урядом потенційних загроз даної угоди.

Відкрите небо охоплює щонайменше два типи угод між країнами. В департаменті транспорту США характеризують ним угоди, в яких відсутній державний контроль над маршрутами, тарифами та ємністю перевезень, і надає права за п'ятою свободою повітря. Такі угоди можуть, тим не менш, відрізнитися за часом підписання та другою стороною-партнером угоди, який може відмовитись охарактеризувати дану угоду як таку. Так, станом на лютий 2014 р. США має 113 партнерів відкритого неба, які підпадають саме під таке значення, серед яких і Україна (додаток Ж).

Інші члени СОТ, наприклад Австралія, Нова Зеландія, розглядають більш ліберальні умови авіаперевезень, включаючи право володіння авіакомпанією за методом основного місця діяльності, право сьомої свободи повітря та, в деяких випадках, каботаж. Секретаріат СОТ взагалі уникає використання даного словосполучення, відрізняючи «класичні угоди відкритого типу» (угоди першого типу про відкрите небо США) та «угоди з розширеними можливостями» (угоди другого типу) або замінюючи їх по можливості об'єктивно визначеною концепцією «*sui generis*», тобто угодами типу G за методологією СОТ.

Аналізуючи результати кількісного огляду міжнародних угод авіаперевезень, Секретаріатом СОТ було відмічено повторюваність комбінації інституціональних параметрів – складових індексу лібералізації авіаперевезень, на основі яких виділено 9 типів угод, серед яких найбільш ліберальні умови характерні угодам типу G (додаток 3). Серед міжнародних угод України зустрічаються усі типи, крім угод типу D, для якого характерними є права третьої, четвертої, п'ятої свобод, призначення лише одного перевізника, наявність переважного володіння та фактичного контролю над авіакомпанією, подвійне узгодження тарифів та застосування бермудського методу встановлення ємності авіаперевезення.

Світова база даних СОТ містить інформацію про зареєстровані в ІСАО двосторонні угоди авіаперевезень та надає можливість оцінити їх відкритість за допомогою ASAP – проєктора угод авіаперевезень (Air Services Agreements Projector), який створений за методологією Секретаріату СОТ в 2006 р. [200]. Поточна версія побудована на основі даних 2011 р. за допомогою декількох інформаційних ресурсів. Регулятивну базу ASAP формують двосторонні угоди між країнами, останній перегляд яких відбувався 31 серпня 2012 р. Вона доповнена угодами Австралії, Гватемали, Нової Зеландії 2007 р. в контексті другого перегляду авіаперевезень ГАТС та інформацією отриманою у звітах Секретаріату внаслідок огляду торгівельної політики Китаю (WT/TPR/S/264/Rev.1, від 20 липня 2012 р.), Колумбії (WT/TPR/S/265/Rev.2, від 1 серпня 2012 р.), Гайани (WT/TPR/S/218/Rev.1, від 10 серпня 2009 р.), Японії та Норвегії (WT/TPR/S/205/Rev.1, від 16 січня 2009 р.), оскільки всі вони містять дані щодо авіаперевезень. Інформацію щодо об'ємів перевезень побудовано на основі статистики регулярних перевезень ІАТА 2011 р. З огляду на їх комерційну вагу та конфіденційність ІАТА надає значення в діапазоні, а не конкретні дані [198].

Серед 24 угод, укладених Україною з іншими країнами та зареєстрованих в базі даних ІСАО та відповідно СОТ, 22 відносяться до угод першої групи, індекс лібералізації яких не перевищує 15, тобто характеризуються високим

рівнем регулювання, 2 – до угод другої групи з середнім рівнем лібералізації, який не перевищує 26 (табл. 3.5).

Таблиця 3.5

Міжнародні угоди авіаперевезень України, за поточними даними СОТ

№	Партнер	Дата підписання	АЛІ	Тип угоди	Відстань, км	Об'єм перевезень (тис. чол.)
1	Німеччина	10.06.1993 р.	7	о	1646	500-1000
2	Ізраїль	12.01.1993 р.	0	А	2071	100-500
3	Об'єднане Королівство	10.02.1993 р.	8	о	2138	100-500
4	США	05.06.2000 р.	26	і	7516	100-500
5	Австрія	15.06.1994 р.	4	В	1052	100-500
6	Іспанія	07.10.1996 р.	7	В	2864	100-500
7	Китай	05.07.1993 р.	0	А	6461	100-500
8	Нідерланди	07.09.1993 р.	1	А	1782	100-500
9	Чехія	01.07.1997 р.	4	В	1142	100-500
10	Узбекистан	20.02.1993 р.	7	І	3129	100-500
11	Бельгія	20.05.1996 р.	0	А	1837	100-500
12	Канада	28.01.1999 р.	13	Е	7564	100-500
13	Швеція	27.03.2001 р.	15	О	1267	100-500
14	Латвія	23.05.1995 р.	7	О	840	100-500
15	Норвегія	27.03.2001 р.	24	О	1630	10-50
16	Фінляндія	05.06.1995 р.	4	В	1135	10-50
17	Іран	09.07.1993 р.	0	А	2350	10-50
18	Туркменістан	25.02.1993 р.	0	А	2599	10-50
19	Сирія	03.07.2003 р.	4	В	1942	10-50
20	Гонг Конг, Китай	31.01.2002 р.	8	І	7687	10-50
21	Молдова	20.03.1993 р.	1	І	399	10-50
22	Корея	16.12.1996 р.	4	В	7309	10-50
23	Югославія	16.12.1998 р.	4	В	1165	1-10
24	Словаччина	23.05.1994 р.	0	А	1278	1-10

Джерело: розроблено автором на основі [198]

На жаль, серед них немає угод третьої групи, що вказує на незначний рівень лібералізації українського ринку авіаперевезень. Проте це не означає, що Україною підписано лише 24 угоди з іншими країнами світу, оскільки дані СОТ не є повною мірою вичерпними внаслідок того, що не всі країни реєструють

свої домовленості. Крім того, база даних СОТ є застарілою, оскільки містить дані до 2011 р., не містить даних країн, які приєдналися до СОТ пізніше цього терміну. Також в базі не зазначені угоди, які набрали чинності в Україні з 2011 р., або не зареєстровані в ІСАО.

В нормативно-правовій базі України виявлено, що станом на 6 вересня 2014 р. за часи незалежності України було підписано 58 двосторонніх угод про повітряне сполучення, які вже набрали чинності [201]. Встановлено, що дані 35 двосторонніх угод України про міжнародні повітряні сполучення не включені до бази ASAP (додаток II). Крім того, не враховуються зміни до угод, завдяки яким рівень ліберальності підвищується. Так, зміни до угоди з Ізраїлем у 2010 р. підвищили індекс ALI з 0 до 17, при цьому змінився тип угоди на о. Значно ліберальнішою стала угода з Словаччиною після змін в 2010 р., ALI якої зріс до 27, а тип угоди відноситься до групи G.

Угода між Україною та Європейським Співтовариством про певні аспекти повітряного сполучення від 01.12.2005 р. внесла зміни до угод між Україною та кожною країною-членом ЄС, які не пов'язані з параметрами авіаперевезень - складовими ALI, а стосуються інституційних аспектів самого об'єднання. Її необхідність пов'язана з наступними аспектами:

1) двосторонні угоди про повітряне сполучення, укладені між Україною та усіма країнами-членами ЄС до 2005 р., містять положення, які суперечать нормам права Співтовариства;

2) ЄС має виключну компетенцію стосовно деяких аспектів, які можуть бути включені до двосторонніх угод про повітряне сполучення між країнами-членами і третіми країнами;

3) відповідно до норм права ЄС авіапідприємства ЄС, засновані у країні-члені, мають право на недискримінаційний доступ до повітряних маршрутів між країнами-членами і третіми країнами;

4) угоди між ЄС і певними третіми країнами передбачають для громадян таких третіх країн право володіти авіапідприємствами, ліцензованими відповідно до норм права ЄС;

5) певні положення двосторонніх угод про повітряне сполучення між Україною та країнами-членами ЄС, які суперечать нормам права ЄС, повинні бути приведені у відповідність з ними з метою створення міцної правової бази для повітряного сполучення між Україною й країнами-членами ЄС та збереження безперервності таких повітряних перевезень;

б) ЄС у рамках цих домовленостей не прагне збільшити загальний обсяг повітряних перевезень між Україною й країнами-членами ЄС, вплинути на баланс між авіапідприємствами України й авіапідприємствами Співтовариства або домовитися про внесення змін і доповнень до існуючих двосторонніх угод про повітряне сполучення, які стосуються прав на здійснення перевезень [202].

Потрібно зазначити, що між Україною та іншими країнами укладено більше угод, ніж це зазначено в додатку И, проте вони не набрали чинності і фактичні перевезення за умовами угод ще не відбуваються. Це стосується угоди з Об'єднаними Арабськими Еміратами від 26 листопада 2012 р, подання на ратифікацію якої відбулось лише 5 лютого 2014 р. [203]. На даний час діючою є угода, укладена ще у 1987 р.

Також не враховується низка міжнародних угод, укладених до незалежності України, з країнами Африки, а саме Республікою Зімбабве від 25.11.1986 р., Сан-Томе і Принсіпі від 23.04.1985 р., Тоголезькою Республікою від 17.06.1983 р., Республікою Верхня Вольта (нині Буркіна-Фасо) від 01.04.1983 р., Центральньоафриканською Республікою від 25.12.1965 р., Руандійською Республікою від 30.11.1973 р.; з країнами Індійського океану – Мальдівською Республікою від 23.01.1983 р., Мадагаскаром від 18.03.1977 р.; Народною Республікою Кампучії (нині Камбоджа) від 16.07.1979 р. та Мексикою від 02.08.1976 р. [201]. у зв'язку з відсутністю регулярності авіаперевезень Дані угоди, незважаючи на їх чинність, є застарілими і не займають важливого місця в розвитку міжнародного ринку України та не беруться до уваги в дослідженні рівня ліберальності ринку, оскільки виявлено, що чим пізніше укладена та ратифікована угода про перевезення, тим вище її рівень лібералізації (додаток И).

Таким чином, інституціональне забезпечення діяльності авіакомпаній України формують 58 міждержавних угод про повітряне сполучення (станом на 24 вересня 2014 р.), розрахунок індексу лібералізації яких здійснювався за методологією СОТ (табл. 3.3) за основними інституціональними параметрами (додаток К), які є складовими індексу, тобто це свободи повітря, за якими здійснюється перевезення, провізна ємність, тарифи, методи володіння авіакомпанією, кількість призначених перевізників, можливості кооперацій призначених перевізників та обмін статистичними даними (рис. 3.5).

Потрібно зазначити, що результати розрахунку рівня ALI угод між Україною та Латвією, Норвегією, Туркменістаном, Молдовою, Кореєю не співпадають з даними, які містяться в базі ASAP. Це можливо пояснити наявністю помилок бази даних проєктора, оскільки розрахунок індексу здійснювався чітко по встановленим параметрам, їх ваговими значеннями та офіційними текстами угод.

Серед міжнародних угод авіаперевезень України максимальне значення ALI становить 28. До групи параметрів А належить переважна їх кількість, а саме 46 двосторонніх угод, тобто 79%, до групи параметрів В – 12 або 21%, при цьому немає жодної угоди, яка відповідала б умовам групи параметрів С. Найбільша кількість угод для одного й того ж рівня індексу лібералізації характерна для групи інституціональних параметрів, що відповідає процесам регулювання ринку, а саме значення ALI становлять 4 та 8 (рис. 3.6), що складає 34% міжнародних авіасполучень України. Тобто дані угоди містять ліберальні умови щодо призначення більше, ніж одного перевізника та встановлення провізної ємності за бермудським методом. 46% угод характерним є високий рівень державного регулювання. Середній рівень індексу для національного ринку становить 11, що вказує на низький рівень ліберальності двосторонніх відносин України.

Дослідження інституціональних особливостей національного ринку авіаперевезень України демонструє наявність потенційних загроз

невідповідності рівня його розвитку умовам лібералізації світового ринку авіаперевезень.

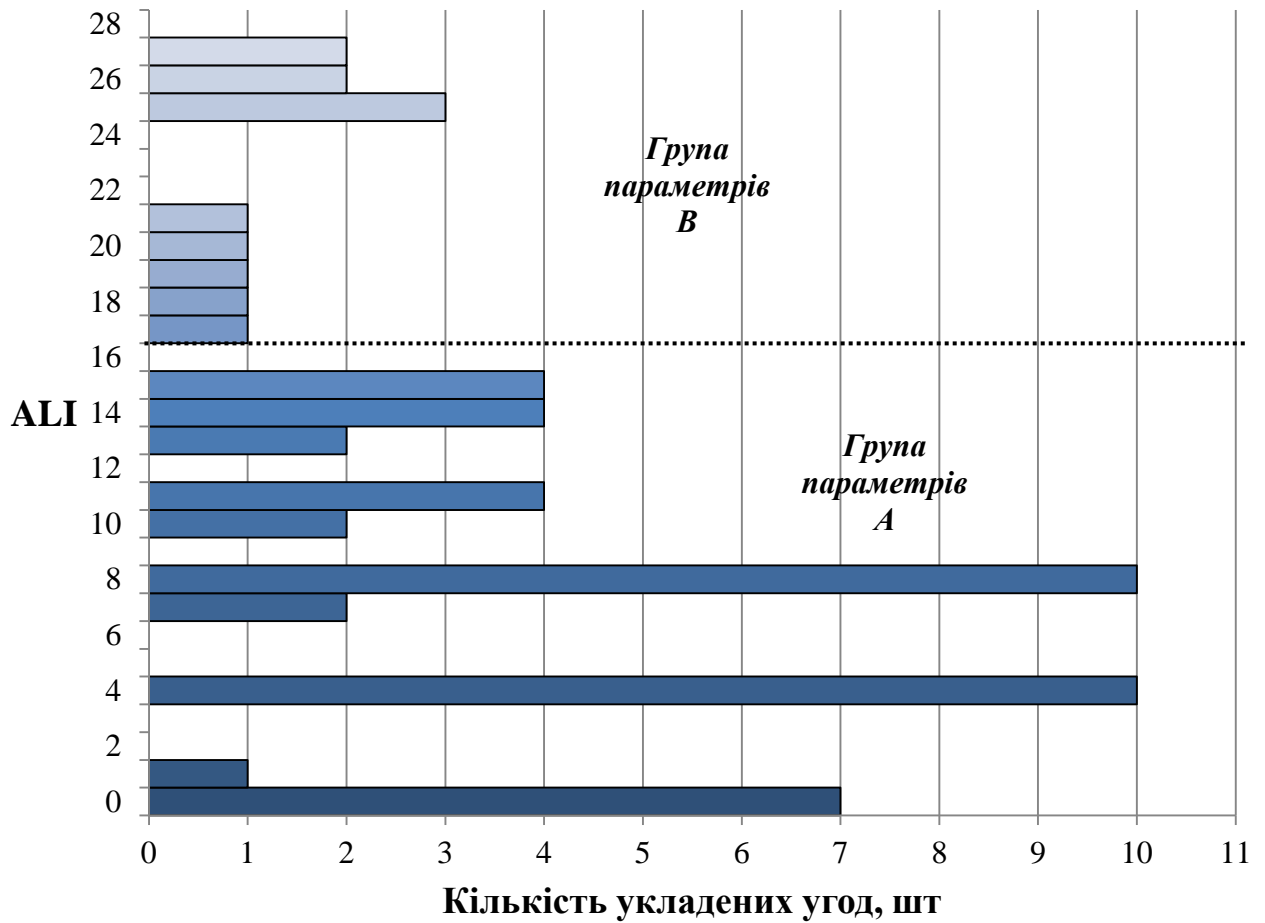


Рис. 3.6. Кількість міжнародних угод України за рівнем лібералізації авіаперевезень

Джерело: розроблено автором

Як відомо, угода про «Відкрите небо» з ЄС передбачає право українських та європейських компаній здійснювати рейси між Україною і всіма країнами ЄС без міждержавного узгодження маршрутів. Таким чином, між Україною та країнами ЄС буде застосовуватись п'ята та шоста свободи повітря, тобто рівень такої складової індексу лібералізації як свободи повітря підвищиться і буде рівним 12. В даний час жодна угода з країнами ЄС не передбачає надання права

шостої свободи повітря, п'ята свобода застосовується при перевезеннях між Словаччиною, Угорщиною, Грецією (додаток І).

Також угода ліквідує монополію Міжнародних авіаліній України та їх європейських партнерів на деяких маршрутах, тобто розглядається можливість призначити більше, ніж одного перевізника, при цьому дана складова індексу лібералізації для всіх угод з ЄС становитиме 4. На даний час призначення лише одного перевізника узгоджено з Естонією, Італією, Нідерландами, Бельгією, Фінляндією та Францією (додаток К).

За даними Державної авіаційної служби на кінець 2013 р. найбільші обсяги пасажирських регулярних авіаперевезень здійснювалися між Україною та Росією, Німеччиною, Туреччиною, Австрією, Ізраїлем, Францією, Нідерландами, Польщею, ОАЕ, Грузією та Італією [204], при цьому рівень лібералізації угод з даними країнами коливається від 0 до 26. Лише трьом з них характерними є процеси дерегулювання двосторонніх відносин за рівнем індексу лібералізації, а саме угоди з Туреччиною, Ізраїлем та Грузією. Серед кількості основних регулярних міжнародних авіаперевезень 50 % здійснюється саме з країнами ЄС, однак їх рівень ALI коливається лише від 0 (Італія) до 17 (Польща), оскільки всі угоди щодо них укладені в 90-ті роки і потребують перегляду.

Отже, для більш відкритого доступу на український ринок іноземних перевізників та з метою активного залучення у світові авіаційні процеси національним авіаційним інституціональним органам необхідно:

1. Переглянути двосторонні узгодження з іншими країнами у зв'язку з їх застарілістю та невідповідністю сучасним тенденціям розвитку світового ринку авіаперевезень. Це першочергово характерно для угод, укладених до незалежності України, яким відповідає група параметрів з високим рівнем державного втручання. Крім того необхідно переглянути угоди, які мають великий розрив між датами підписання та набрання чинності, оскільки вони не враховують умови функціонування ринків, які за цей час змінилися. Це

стосується угод з Хорватією (розрив 4,5 роки), Португалією (4 роки), Німеччиною (6 років), Бельгією (7 років), Кореєю (7 років).

2. Під час формування двосторонніх відносин враховувати як світові тенденції, так і інтереси національних авіакомпаній. При цьому слідування тенденціям світового ринку повинно бути адекватним рівню розвитку національного ринку, а у випадку невідповідності, першочергово розвивати та вдосконалювати національні інституціональні умови функціонування авіакомпаній. У випадку відкриття неба між Україною та ЄС спершу треба сприяти розвитку національних авіакомпаній в умовах зростаючої конкуренції, а не підтримувати монопольні інтереси окремих з них.

3. Переглянути всі міжнародні інституціональні угоди про повітряне сполучення України з ціллю врахування сучасних маркетингових домовленостей між авіакомпаніями, серед яких найбільш поширені код-шерингові та інтерлайн угоди національних авіакомпаній з іноземними. Починаючи з 2000-х років загально вживаною практикою стало включення питань міжнародного використання кодів авіаперевезення в процес двосторонніх переговорів, крім того, основне право на перевезення є умовою дозволу будь-якого авіасполучення на цій основі. Проте більшість українських угод укладено до цього періоду (додаток К).

Код-шерінг може охоплювати пункти, перевезення в які обмежені положеннями провізної ємності в двосторонніх угодах. Потенційні переваги від даної форми співробітництва стають очевидним засобом адаптації до умов загостреної конкуренції, що дає можливість авіакомпаніям все більше залучатись до міжнародних перевезень з меншими затратами і вищою ефективністю [136]. Тому існує необхідність перегляду даної складової інституціональних параметрів з ціллю врахування поглиблених інтересів національних авіакомпаній, які широко використовують такі маркетингові переваги в своїй діяльності, та чіткого встановлення норм безпеки та відповідальності учасників код-шерінгу.

4. Серед угод України, що укладені до незалежності, значна кількість пов'язана з країнами Африки. Вони не переглядаються, оскільки не створюють суттєвого інтересу для українського уряду, що пов'язано з низьким рівнем розвитку африканського ринку авіаперевезень. Проте саме він створює потенційні можливості для розвитку франчайзингу між авіакомпаніями України та Африки, оскільки країни Південної Африки притримуються більш гнучкої політики щодо видачі дозволу місцевим авіакомпаніям на виконання перевезень з використанням іноземної франшизи як на внутрішніх, так і на іноземних маршрутах [110]. Тому умови франчайзингу також повинні розглядатися в міждержавних урядових угодах.

5. Четверта частина міжнародних угод (додаток К) не надає права назначати більше, ніж одного перевізника на виконання рейсів. Проте навіть наявність цього права в інших угодах не передбачає фактичного призначення їх більшої кількості. Таким чином, створюються передумови для монопольного розвитку національного ринку, яке підтримується державними органами влади. Після банкрутства авіакомпанії «АероСвіт» єдиним і головним агентом національного ринку стала авіакомпанія «Міжнародні авіалінії України».

6. В щорічних звітах Державної авіаційної адміністрації України надається інформація щодо розвитку вітчизняного ринку авіаперевезень в цілому, однак відсутні дані про міжнародні угоди авіаперевезень, які безпосередньо формують умови розвитку авіакомпаній. У зв'язку з цим, в результаті таких звітів неможливо оцінити відповідність національних умов функціонування міжнародним та дослідити рівень залучення авіакомпаній у світові авіаційні процеси. Крім того, останні версії деяких законодавчих документів надаються на комерційній основі, а на офіційному порталі в умовах електронного документообороту взагалі відсутні. Це є стримуючим фактором в удосконаленні інституціонального забезпечення функціонування авіакомпаній України в глобальних умовах розвитку і потребує вирішення.

7. Для сприяння розвитку як національного, так і міжнародного ринку авіаперевезень України потенційними є умови відповідно до шостої свободи

повітря (додаток Д), тобто перевезення через «вітчизняний міст». Україна має вигідне географічне розташування, знаходиться на достатньо прямих міжнародних маршрутах, які з'єднують між собою Північноамериканський, Європейський, Трансатлантичний регіони з регіоном Близького Сходу, Азіатським, Тихоокеанійським та навіть Океанійським регіонами. Проте проблемним фактором залишається провізна здатність через аеропорти України.

Доступ без обмежень до українського ринку авіаперевезень значно підриває можливості вітчизняних авіакомпаній, оскільки рівень конкуренції значно зростає. Негайна лібералізація національного ринку авіаперевезень нівелює опортуністичні можливості його суб'єктів, проте в той же час підриває розвиток українських авіакомпаній, рівень яких значно відрізняється від європейських. Тому потрібне поетапне впровадження угоди з ЄС, поетапне створення спільного авіаційного простору з врахуванням адаптаційного періоду для українських авіаперевізників. Крім того, як показує практика, період від ратифікації до набрання чинності триває роками, що надає додаткові можливості для пристосування до нових умов у майбутньому.

До першого етапу – встановлення третьої та четвертої свобод повітря для всіх авіакомпаній, тобто зняття обмежень щодо кількості призначених перевізників і частот між країнами, Україна вже готова. Одиначне призначення перевізників характерне лише для угод з Естонією, Італією, Нідерландами, Бельгією, Фінляндією та Францією (для 6-ти країн із 28-ми членів). На цьому етапі Україна повинна привести своє законодавство у сфері авіації у відповідність з європейським і тільки потім переходити до другого етапу - впровадження п'ятої свободи, яка в даний час характерна лише для угод з Грецією, Угорщиною та Словаччиною. На даний момент надання прав за п'ятою свободою повітря всім авіакомпаніям країн-членів ЄС створить неможливі умови існування вітчизняним перевізникам.

Отже, важливими інституціональними факторами функціонування національних авіакомпаній в глобальних умовах розвитку є знищення умов для

опортуністичної поведінки суб'єктів ринку (формула 1.1), фактичний захист національних інтересів, а не інтересів окремих осіб, створення ліберальніших умов функціонування ринку та сприяння розвитку за допомогою державних механізмів підтримки.

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 3

1. Національні механізми інституціонального забезпечення авіаперевезень стосуються одностороннього регулювання, яке здійснюється державними органами, полягає в захисті власних національних інтересів та поширюється як на національних, так і на іноземних постачальників послуг авіаперевезень, які здійснюють свою діяльність на території країни. Тому в процесі двосторонніх узгоджень між країнами враховуються інтереси національних перевізників обох сторін. З цього випливає, що двостороннє регулювання полягає в створенні компромісу між двома державами, в пошуку точок співпадання інтересів, який містить в собі погоджені вимоги та обов'язки останніх. А, отже, двосторонній, міждержавний процес формується на фундаменті національних особливостей, характерних національному рівню інституціонального забезпечення.

2. Інституціональне забезпечення світового ринку авіаперевезень представлено в трьох площинах – національному, регіональному, міжнародному, які в сукупності формують глобальний вимір ринку авіаперевезень, при цьому ядром є безпосередня діяльність авіакомпаній, тобто національних перевізників країн, на світовому ринку, які функціонують в умовах посилення процесів лібералізації, підвищення конкуренції, взаємодіючи між собою, керуючись усіма можливими способами співробітництва і взаємовпливу. Сутність опису структури інституціонального ринку авіаперевезень полягає у структурно-генетичному синтезі окремих механізмів його функціонування – національного, регіонального, міжнародного.

3. В умовах розвитку та посилення лібералізаційних процесів на світовому ринку авіаперевезень двосторонні зв'язки прослідковуються вже не між окремими країнами, а між їх об'єднаннями, тому найпотужнішим провідником глобалізаційних процесів на авіаринку є регіональне інституціональне забезпечення, оскільки саме даний рівень враховує та вирівнює національні інституціональні диспропорції та особливості країн і

формує механізми примусу до виконання міжнародних, глобальних норм та рекомендацій здійснення авіаційної діяльності. Регіональному інституціональному забезпеченню характерним стає не рекомендаційний, а обов'язковий характер інституцій, ефективність використання яких значно зростає і має відображення у лібералізованих методах ведення діяльності авіаперевезень.

4. Під впливом економічних акторів світового ринку авіаперевезень, авіакомпанії знаходять можливі та реалізують потенційні варіанти посилення своєї ролі у світі і виступають функціональними провідниками діяльності світових інститутів у взаємовідносинах міжнародна організація – регіональна організація – країна – національний перевізник – пасажир. В цілому, суб'єкти міжнародної діяльності авіаперевезень формують ієрархічну багаторівневу систему економічних відносин, яка розгортається від первинної структурної ланки – до найвищого глобального рівня.

5. Головними інституціональними параметрами діяльності авіакомпаній на світовому ринку авіаперевезень вважаємо доступ до ринку, тарифи авіаперевізників та провізну ємність, оскільки вони виступають основними питаннями, які узгоджуються країнами, між якими планується або вже здійснюється перевезення, при чому кожен з цих параметрів-значень містить характерні параметри-змінні, які задають різні умови функціонування. В сукупності дані інституціональні параметри формують множинність умов, в яких може знаходитись окремий авіаперевізник.

6. Еволюція поширення та використання на світовому ринку угод про авіаперевезення охоплює три типи – це угоди угоди бермудського типу, які відображають процеси регулювання світового ринку, угоди, які відображають процеси дерегулювання ринку, проте ліберальним в повній мірі їх вважати не можна, та лібералізовані угоди типу «Відкрите небо», які в сукупності формують структуру двостороннього рівня регулювання ринку авіаперевезень, розглянутого раніше. При цьому останні можна розділити на дві підгрупи в залежності від надання права каботажних перевезень.

7. Інституціональне забезпечення світового ринку авіаперевезень представлено у вигляді системи, основою якої виступають економічні суб'єкти – авіакомпанії, країни, міжнародні урядові та неурядові авіаційні організації. Інституціональне середовище, яке є складовою інституціонального забезпечення світового ринку авіаперевезень, формують світові процеси – регіоналізація, глобалізація, глокалізація, які задають сучасні тенденції його функціонування та динамічний розвиток від регулювання до лібералізації ринку. Інституціональні угоди є головним аспектом, завдяки якому здійснюються авіаперевезення взагалі. Вони знаходяться під впливом інституціонального середовища, оскільки саме світові процеси задають умови подальшому розвитку, маючи при цьому зворотній вплив.

8. В умовах множинності інституціональних параметрів глобального простору авіаперевезень було виділено три групи інституціональних параметрів, які характеризують існуючі та діючі умови авіаперевезень на світовому ринку. Кожна з них характеризує сучасні умови регулювання, дерегулювання та лібералізації окремих національних та навіть регіональних ринків. Надається спроба групувати існуючі угоди авіаперевезень між країнами за ступенем регулювання міжнародних ринків урядами країн, між якими здійснюється авіаперевезення.

9. Для детальнішого дослідження інституціональних відмінностей угод авіаперевезень застосуємо вагову систему значень індексу авіаційної лібералізації (Air Liberalization Index – ALI) запропоновану Секретаріатом Світової організації торгівлі. На основі розподілу інституціональних параметрів на три групи (A, B, C) та за допомогою основних індикаторів відкритості угод стало можливим розрахувати межі індексу для процесів регулювання, дерегулювання та лібералізації міжнародних ринків, які відповідно становлять 16, 30 та 50.

10. Секретаріатом СОТ було виділено 9 типів угод, серед яких найбільш ліберальні умови характерні угодам типу G. Серед міжнародних угод України зустрічаються усі типи, крім угод типу D, для якого характерними є права

третьої, четвертої, п'ятої свобод, призначення лише одного перевізника, наявність переважного володіння та фактичного контролю над авіакомпанією, подвійне узгодження тарифів та застосування бермудського методу встановлення ємності авіаперевезення.

11. Серед 24 угод, укладених Україною з іншими країнами та зареєстрованих в базі даних ICAO та відповідно СОТ, 22 відносяться до угод першої групи, індекс лібералізації яких не перевищує 15, тобто характеризуються високим рівнем регулювання, 2 – до угод другої групи з середнім рівнем лібералізації, який не перевищує 26. Проте виявлено, що станом на 6 вересня 2014 р. за часи незалежності України було підписано 59 двосторонніх угод про повітряне сполучення, які вже набрали чинності, дані про які містяться в законодавстві України. Встановлено, що 37 двосторонніх угод України про міжнародні повітряні сполучення не включені до бази ASAP.

12. Серед міжнародних угод авіаперевезень України максимальне значення ALI становить 28. До групи параметрів А належить переважна їх кількість, а саме 46 двосторонніх угод, тобто 79%, до групи параметрів В – 12 або 21%, при цьому немає жодної угоди, яка відповідала б умовам групи параметрів С. Найбільша кількість угод для одного й того ж рівня індексу лібералізації характерна для групи інституціональних параметрів, що відповідає процесам регулювання ринку, а саме значення ALI становлять 4 та 8, що складає 34% міжнародних авіасполучень України. 46% угод характерним є високий рівень державного регулювання. Середній рівень індексу для національного ринку становить 11, що вказує на низький рівень ліберальності двосторонніх відносин України.

13. Інституціональне забезпечення національного ринку та ефективна урядова політика має стати головним аспектом сталого розвитку авіакомпаній України. В діяльності суб'єктів авіаперевезень повинні бути враховані всі особливості інституціонального забезпечення національного, регіонального та міжнародного рівнів з ціллю вдалого та оптимального позиціонування на світовому ринку авіаперевезень.

ВИСНОВКИ

У дисертаційній роботі вирішено науково-практичне завдання щодо обґрунтування інституціонального забезпечення світового ринку авіаперевезень на основі аналізу існуючих механізмів функціонування та за допомогою розробки тривимірної моделі інституціонального забезпечення, яка надає можливість встановити та покращити позиціонування та зв'язки суб'єктів світового ринку авіаперевезень.

Результати дослідження дозволили дійти ряду теоретичних та науково-практичних висновків, основними з яких є наступні:

1. В результаті проведеного теоретичного аналізу сутності інституціонального забезпечення ринкових взаємодій суб'єктів господарювання, яке полягало в дослідженні сутності інституцій та інститутів в результаті їх конвергенції в зарубіжній та вітчизняній науковій думці, функціональності та системності, виявляється, що критерієм оцінювання їх ефективності є не тільки наявність чітких, зрозумілих, адекватних, доступних, відповідних конкретним умовам правил, норм та санкцій до їх порушників, але і справедливе застосування санкцій у випадках даних порушень. При цьому під інституціональним забезпеченням розуміється наявність ефективних в сучасних умовах функціонування інститутів, які задають інституційні параметри функціонування суб'єктів у глобальному економічному просторі. Відмінності в інституціональному забезпеченні країн є фундаментальною причиною різних рівнів їх економічного розвитку. Від ефективності інституціонального забезпечення залежить добробут світу в цілому.

2. Інституціональне забезпечення секторальних ринків розглядається через призму функціональних можливостей інститутів, їх реалізацію в господарській діяльності економічних агентів. Встановлення порядку функціонування ринку, правильної та ефективної взаємодії ринкових

механізмів відбувається через інституціональний спектр на всіх рівнях взаємовідносин суб'єктів та має відображення в процесі регулювання, тобто рекомендаційному характері управління глобальним простором. Це передбачає високий ступінь альтернативності поведінки керованих об'єктів. Необхідність в координації ринкових відносин значно посилюється за умов, коли економічні зв'язки під впливом глобалізації значно ускладнюються, стають різноманітнішими та масштабнішими.

3. В еволюції глобалізаційних процесів доцільно виділити декілька етапів, які виникали історично, – інтернаціоналізація, регіоналізація, глобалізація, глокалізація. В окремих частинах світового господарства і в даний час можна спостерігати прояви окремих етапів даного процесу. Специфіка сучасного етапу світового розвитку глобалізаційного процесу в цілому проявляється в його діалектичній єдності з регіоналізаційними тенденціями, що має у прояв у процесі глокалізації.

4. Аналітичні дослідження інституціонального забезпечення 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 даних процесів світовий ринок авіаперевезень зазнав суттєвих змін, які відобразились і на окремих механізмах його інституціонального забезпечення, які охоплюють три основні напрями – одностороннє, двостороннє і багатостороннє (за кількістю сторін). Кожен рівень було розглянуто через призму характерному йому процесу і структурі забезпечення та встановлено, що білатеральні зв'язки є домінуючими у сфері авіаперевезень.

5. Інституціональну систему міжнародного повітряного транспорту формують як держави, в яких зареєстровані авіаперевізники та які пов'язані між собою міжнародними авіасполученнями, так і міжнародні урядові та неурядові організації в сфері повітряного транспорту, які забезпечують його

ефективне функціонування та безпеку. Міжнародні організації формують інституціональне середовище світового ринку авіаперевезень, закріплюючи інституційні зв'язки між країнами та авіакомпаніями, сприяючи конвергенції та інтероперабельності суб'єктів ринку, яке характеризується різноманітною функціональністю, формуючи базис інституціонального забезпечення ринку.

6. На основі аналітичних досліджень недоліків існуючих механізмів інституціонального забезпечення світового ринку авіаперевезень розроблено концептуальний підхід до моделювання інституціонального забезпечення світового ринку авіаперевезень, який відображає їх взаємопроникнення та одновимірність існування, іманентність і трансцендентність функціонування окремого національного ринку авіаперевезень та його складових. При цьому враховувались якісні аспекти функціонування на національному, регіональному та міжнародному рівнях, оскільки кожен з них ґрунтується на загальних принципах підвищення ефективності функціонування суб'єктів і в сукупності формують глобальний вимір ринку авіаперевезень. Специфіка даного моделювання полягає у структурно-генетичному синтезі окремих механізмів його функціонування, які відіграють роль системотворчих факторів у процесі становлення і розвитку ринку авіаперевезень та задають основні його тенденції.

7. В умовах розвитку та посилення лібералізаційних процесів на світовому ринку авіаперевезень двосторонні зв'язки прослідковуються вже не між окремими країнами, а між їх об'єднаннями, тому найпотужнішим провідником глобалізаційних процесів на авіаринку є регіональне інституціональне забезпечення, оскільки саме даний рівень враховує та вирівнює національні інституціональні диспропорції та особливості країн і формує механізми примусу до виконання міжнародних, глобальних норм та рекомендацій здійснення авіаційної діяльності. При цьому авіаперевізники знаходять можливі та реалізують потенційні варіанти посилення своєї ролі у світі і виступають функціональними провідниками діяльності світових інститутів у взаємовідносинах міжнародна організація – регіональна організація – країна – національний перевізник – пасажир. Всі рівні суб'єктів

авіаперевезень та рівні інституціонального забезпечення формують єдиний економічний простір функціонування світового ринку.

8. Головними інституціональними параметрами діяльності авіакомпаній на світовому ринку авіаперевезень є доступ до ринку, тарифи авіаперевізників та провізна ємність, оскільки вони формують потенційні обмеження авіаперевезень, при чому кожен з цих параметрів-значень містить характерну сукупність параметрів-змінних, які задають різні умови функціонування. За умов множинності параметрів-змінних авіаперевезень було виділено три групи інституціональних параметрів-значень, кожна з них характеризує сучасні умови регулювання, дерегулювання та лібералізації окремих національних та навіть регіональних ринків та встановлено межі індексу лібералізації для кожної з них.

9. Інституціональне забезпечення діяльності авіакомпаній України формують 58 чинних міждержавних угод про повітряне сполучення (станом на 24 вересня 2014 р.). В результаті розрахунку індексу лібералізації за основними інституціональними параметрами, які містять в собі свободи повітря, за якими здійснюється перевезення, провізну ємність, тарифи, методи володіння авіакомпанією, кількість призначених перевізників, можливості кооперацій призначених перевізників та обмін статистичними даними, було встановлено його середнє значення, що становить 11 та вказує на низький рівень ліберальності двосторонніх відносин України. До групи параметрів, що відображають процеси регульованості національного ринку належить переважна кількість двосторонніх угод, що становить 79%. Дослідження інституціональних особливостей національного ринку авіаперевезень України демонструє наявність потенційних загроз невідповідності рівня його розвитку умовам лібералізації світового ринку авіаперевезень.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Commons J.R. Institutional Economics / J.R. Commons // American Economic Review. – 1931. – Vol.21. – P. 648-657.
2. Маритен Ж. Человек и государство / Ж. Маритен. – М.: Идея-пресс, 2000. – С.11.
3. Іншаков О.В. Інституція – ключ до розуміння економічних інститутів / Іншаков О.В., Фролов Д.П. // Економічна теорія. – 2011. – №1. – С. 54.
4. Гайдай Т.В. Институция как инструмент институционального экономического анализа // Экономическая теория. – 2006. – № 2. – С. 55.
5. Гриценко В.В. Сутність і категоріальна відмінність понять “інститут” та “інституція” / В.В. Гриценко // ВІСНИК ДонНУЕТ. – 2009. – № 4 (44). – С. 37-49.
6. Кармазіна М. С. "Інститут" та "інституція": проблема розрізнення понять / М. Кармазіна, О. Щербакова // Політ, менеджмент. – 2006. – № 4. – С. 10–19.].
7. Кирдина С.Г., Малков С.Ю. Моделирование самоорганизации экономики отраслей с повышающимися и понижающимися предельными издержками // Эволюционная теория, теория самовоспроизводства и экономическое развитие: Материалы VII Международного симпозиума по эволюционной экономике, 14-15 сентября 2007 г., г. Пущино Моск. обл. – М., 2008. – С. 167-168.
8. Ложачевська О.М. Глобальна інституціональна взаємодія міжнародних авіаційних організацій з аеропортами України / О.М. Ложачевська, О.Т. Полторацька. – К.: Логос, 2011. – 208 с.
9. Саблук П. Т. Інституційні засади трансформацій в аграрній сфері: доп. на 13–х річних зборах Всеукр. конгресу вчених економістів-аграрників, 20-21

червня 2011 р. / П. Т. Саблук. – К.: ННЦ “Інститут аграрної економіки”, 2011. – 64 с.

10. Усюк Т.В. загальне та особливе у дефініціях теорії інституціоналізму / Т. В. Усюк // Сталий розвиток економіки. – 2011. - №5. – С. 129-173.

11. Шпикуляк О. Г. Економічні інституції та інститути у розвитку теорії ринку / О. Г. Шпикуляк // Економіка АПК. – 2010. - №1. – С.159-165.

12. Агапова И.И. Институциональная экономика: учеб. пособие / И.И. Агапова. – М.: Экономистъ, 2006. – 254 с.

13. Аузан А.А. Институциональная экономика: новая институциональная экономическая теория: Учебник / А.А. Аузан. – М.: ИНФРА-М, 2007. – 416 с.

14. Белокрылова О.С. Институциональные особенности распределения доходов в переходной экономике: монография / Белокрылова О.С., Вольчик В.В., Мурадов А.А. – Ростов н/Д: Изд-во Рост. ун-та, 2000. – 89 с.

15. Кузьминов Я.И. Курс институциональной экономики: институты, сети, трансакционные издержки, контракты: учебник для вузов / Я.И. Кузьминов, К.А. Бендукидзе, М.М. Юдкевич. – М.: Изд. дом ГУ ВШЭ, 2006. – XL, 442 с.

16. Вольчик В.В. Институционализм: вторичность нового мифа? / В.В. Вольчик // Экономический вестник Ростовского государственного университета. – 2003. – Т.1. №1. – с. 126-134.

17. Одинцова М. И. Институциональная экономика: учебное пособие / М. И. Одинцова. – [3-е изд.]. – М.: ГУ-ВШЭ, 2009. – 384 с.

18. Олейник А.Н. Институциональная экономика: учебное пособие / А.Н. Олейник. – М.: ИНФРА-М, 2002. – 416 с.

19. Ткач А.А. Інституціональна економіка: нова інституціональна економічна теорія: навчальний посібник / А.А. Ткач. – К.: Центр учбової літератури, 2007. – 304 с.

20. Зотов В.В., Пресняков В.Ф., Розенталь В.О. Институциональные проблемы реализации системных функций экономики // Экономическая наука современной России. – 2001. – № 3. – С. 53.

21. Veblen T. The Theory of the Leisure Class: An Economic Study of Institutions [Електронний ресурс] / T. Veblen. - New York: B. W. Huebsch, 1918. –

Режим доступу:

http://oll.libertyfund.org/index.php?option=com_staticxt&staticfile=show.php%3Ftitle=1657&layout=html#chapter_142985.

22. Rawls J. A Theory of Justice / Rawls J. – Cambridge: Harvard University Press, 1971. – P. 61-62.

23. Hobbs T. Leviathan / Hobbs T. – Harmondsworth: Penguin Books, 1968. – 728 p.

24. Hume David. A Treatise of Human Nature / David Hume. – Oxford: Clarendon Press, 1960. – 488 p.

25. Михальченко І. Г. Дослідження природи інститутів та їх значення на глобальному ринку авіаперевезень [Електронний ресурс] / І. Г. Михальченко // Проблеми системного підходу в економіці. – 2010. - №3. – Режим доступу:

http://www.nbu.gov.ua/e-journals/PSPE/2010_3/Mihalcheko_310.htm.

26. Schmoller G. Grundriss der Allgemeinen Volkswirtschaftslehre / G. Schmoller. – Berlin: Duncker und Humblot, 1900. – 61 p.

27. Veblen T. Why Is Economics Not an Evolutionary Science / T. Veblen // Quarterly Journal of Economics. – 1898. – Vol.12 №4. – P. 373-397.

28. Дюркгейм Э. Социология. Ее предмет, метод, предназначение / Э. Дюркгейм; пер. с фр. А. Б. Гофман. – М.: Канон, 1995. — 352 с.

29. Coase R. The New Institutional Economics / R. Coase // The American Economic Review. – 1998. – №2. – p. 72.

30. North D. Institutions, Institutional Change and Economic Performance / D. North. – Cambridge: Cambridge University Press, 1990.

31. North D. Institutions and economic growth: An historical introduction / D. North // World Development. – Vol.17. – Issue 9. – P. 1319-1332.

32. Ostrom E. Governing the Commons: The Evolution of Institutions for Collective Action. – Cambridge: Cambridge University Press, 1990. – P. 51.

33. Schotter A. The Economic Theory of Social Institutions / A.Schotter. – Cambridge: Cambridge University Press, 1981. – 247 p.

34. Уильямсон О. Экономические институты капитализма: Фирмы, рынки, «отношенческая» контракция / О. Уильямсон. – СПб.: Лениздат, СЕУ Пресс, 1996. – 691 с.

35. Hodgson G. What is the essence of institutional economics? / G. Hodgson // Journal of Economic Issues. – 2000. – Vol. 34. – Issue 2. 320.

36. Шаститко А.Е. Новая институциональная экономическая теория / А.Е. Шаститко. – [3-е изд., перераб. и доп.]. – М.: Экономический факультет МГУ, ТЕИС, 2002. – 591 с.

37. Mykhalchenko I.G. The system of the institutions in the world economy / I.G. Mykhalchenko // Сучасні підходи до креативного управління економічними процесами: матеріали науково-практичної конференції – К.: НАУ, 2010. – С. 31-37.

38. Ellickson R.C. Order without Law: How Neighbors Settle Disputes / R.C. Ellickson. – Cambridge, Mass.: Harvard Univ. Press, 1991. – P. 140.

39. Тамбовцев В. О разнообразии форм описания институтов / В. Тамбовцев // Общественные науки и современность. – 2004. – № 2. – С. 107-118.

40. Клишова Е.В. Институциональная среда: в контексте теории экономической реальности [Электронный ресурс] / Е.В. Клишова // Научные труды ДонНТУ. Серия: экономическая. – 2006. – Вып. 103-2. – С. 35-43. – Режим доступа: <http://www.donntu.edu.ua/>”Библиотека”/.

41. Pryor F.L. Market economic systems / Pryor F.L. // Journal of Comparative Economics, Vol. 33, 2005. P 25-46.

42. Липов В.В. Институциональная составляющая социально-экономических моделей [Электронный ресурс] / В.В. Липов // Научные труды ДонНТУ. Серия: экономическая. – 2005. – Вып. 89-1. – С. 112–118.

43. Зотов В.В. Институциональные проблемы и преобразования экономики России [Электронный ресурс] / В.В. Зотов, В.Ф. Пресняков, В.О.

Розенталь // Экономическая наука современной России. – 1999. – №1. – Режим доступа : <http://www.ecsocman.edu.ru>.

44. Иншаков О.В. Экономические институты и институции: к вопросу о типологии и классификации [Электронный ресурс] / О.В.Иншаков. – Режим доступа: <http://www.ecsocman.edu.ru>.

45. Якубенко В.Д. Базисні інститути у трансформаційній економіці: Монографія / Якубенко В.Д. – К. : КНЕУ, 2004. – 252 с.

46. Михальченко І.Г. Ринок як економічна інституція / І.Г. Михальченко // Політ. Сучасні проблеми науки: XII міжн.наук.-практ. конф. молодих учених і студентів, 4-5 квітня 2012 р.: тези доп. – К.: НАУ, 2012. – С.383.

47. Kasper W. Institutional Economics.Social Order and Public Policy / W. Kasper, M. Streit. – Cheltenham, UK, Northampton, MA, USA: Edward Elgar, 1999. – P.102-104.

48. Тамбовцев В.Л. Институциональный рынок как механизм институциональных изменений // Постсоветский институционализм / [Нуреев В.М., Тарасевич В.Н., Гриценко А.А. и др.]; под ред. Р.М. Нуреева, В.В. Дементьева. – Донецк: «Каштан», 2005. – 162-184.

49. Rodrik D. The Primacy of Institutios (and what this does or doesn't mean?) / D. Rodrik, A. Subramanian // Finance & Development Journal. – June 2003. – P. 31-34.

50. Acemoglu Daron. Root Causes: A historical approach to accessing the role of institution in economic development / D. Acemoglu // Finance & Development Journal. – June 2003. – P. 27-30, P. 27.

51. Rodrik D. The Primacy of Institutios (and what this does or doesn't mean?) / D. Rodrik, A. Subramanian // Finance & Development Journal. – June 2003. – P. 31-34.

52. Kaufmann, D. Aggregating Governance Indicators [Електронний ресурс] / D. Kaufmann, A. Kraay, P. Zoido-Lobaton // The World Bank Development Research Group Macroeconomics and Growth and World Bank Institute Global

Governance, Regulation and Finance Program. – October 1999. – 42 p. – Режим доступу: http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1148386.

53. Михальченко І. Особливості інституціонального забезпечення глобального ринку авіап перевезень / І. Михальченко // Матеріали VII міжнар. наук.-практ. конф. «Сучасні проблеми глобальних процесів в економіці». – Київ, 2012. – С. 157–158.

54. World economic outlook (International Monetary Fund). Growth and institutions: a survey by the staff of the International Monetary Fund // Chapter III, 2003, april, Washington. – Washington, 2003. – P. 119.

55. Словник іншомовних слів / [за ред. О.С. Мельничука]. – К.: Головна редакція УРЕ Академії наук УРСР, 1975. – С. 574.

56. Загальна теорія держави і права / [М. В. Цвік, В. Д. Ткаченко, О. В. Петришин та ін.]. – Х.: Право, 2002. - 432 с.

57. Вікіпедія: вільна енциклопедія. – Режим доступу: http://uk.wikipedia.org/wiki/Правове_регулювання.

58. Черкасов Г.И. Рынок: регулирование рынка: учеб. пособие для вузов / Г.И. Черкасов. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2004. – 222 с.

59. Права громадян у сфері виконавчої влади: адміністративно-правове забезпечення реалізації та захисту: монографія / [Авер'янов В. Б., Бояринцева М. А., Кресіна І. А. та ін.]; за заг. ред. В. Б. Авер'янова. – К. : Наук. думка, 2007. – 588 с.

60. Smith A. An inquiry into the nature and causes of the wealth of nations / Adam Smith. – London; New York : Routledge, 1905. – XVI, 780 p.

61. Hayek F. The Principles of a Liberal Social Order / Friedrich A. von Hayek. – London: Routledge and Kegan Paul, 1967. – p. 1628.

62. Ricardo D. On the Principles of Political Economy and Taxation / Ricardo D. – [3rd edition]. – London: John Murray, 1817. – Режим доступу: <http://www.econlib.org/library/Ricardo/ricP.html>.

63. Friedman M. The Case for Flexible Exchange Rates / Friedman M. // Essays in Positive Economics. – Chicago: The University of Chicago Press, 1953. – P. 157 - 203.

64. The General Theory of Employment, Interest and Money / J.M. Keynes. – New York: Macmillan, 1936. – Режим доступу:

<http://www.marxists.org/reference/subject/economics/keynes/general-theory/>.

65. Шпикуляк О.Г. Інституції у розвитку та регулюванні аграрного ринку: монографія / О.Г. Шпикуляк – К.: ННЦ ІАЕ, 2010. – 396 с., С.43.

66. Прилуцький А.М. Ринок в системі категорій сучасної економічної теорії / А.М. Прилуцький // Теоретичні та прикладні питання економіки. – 2011. – Випуск 25. – С. 185-197.

67. Ринки реального сектора економіки України: структурно-інституціональний аналіз. [Точилін В.О., Осташко Т.О., Пустовойт О.В. та ін.] за ред. д-ра економ. наук, проф. В.О. Точиліна; НАН України. Інститут економіки та прогнозування. – К.: 2009. – 640 с., С. 29-30.

68. Тамбовцев В.Л. Институциональный рынок как механизм институциональных изменений // Постсоветский институционализм / [Нуреев В.М., Тарасевич В.Н., Гриценко А.А. и др.]; под ред. Р.М. Нуреева, В.В. Дементьева. – Донецк: «Каштан», 2005. – 162-184.

69. Темников Д. М. Проблемы мирового регулирования в современной зарубежной политологии / Д. М. Темников // Международные процессы. – 2004. – Т.2, № 2 (5). – С. 84-96.

70. Михальченко І.Г. The meaning of global governance / І.Г. Михальченко // Спецпроект: аналіз наукових досліджень: VI міжн. наук.-практ. конф., 30-31 трав. 2011 р.: тези доп. – Дніпропетровськ, 2011. – Т. 7. – С.19-21.

71. Ikenberry J. After Victory: Institutions, Strategic Restraint, and the Rebuilding of Order after Major Wars / J. Ikenberry. – Princeton: Princeton University Press, 2001. – 320 p.

72. Базилевич В. Формирование конкурентной среды в транзитивной экономике: проблемы, тенденции, противоречия / В. Базилевич // Конкуренция. Вестник Антимонопольного комитета Украины. – 2003. – № 2(5). – С. 24-28.

73. Bull H. The Anarchical Society. A Study of Order in World Politics / H. Bull. – New York: Columbia University Press, 1977. – 335 p.

74. Groom A. From World Politics to Global Governance: A Theme in need of a Focus // Contemporary International Relations / Groom A., Light M. – London: Pinter, 1994. – P. 81-90.

75. Заблоцька Р. О. Інституційне регулювання міжнародної торгівлі послугами: дис. доктора економ. наук: 08.00.02 / Заблоцька Рита Олександрівна. – К., 2009. – 424 с.

76. Зінченко Ф.Л. Інституційне регулювання глобальних економічних процесів: дис. кандидата економ. наук: 08.00.02 / Зінченко Фелікс Леонідович. – К.: 2009. – 204 с.

77. Massicotte M. Global Governance and the Global Political Economy: Three Texts in Search of a Synthesis / M. Massicotte // Global Governance. – 1999. – Vol. 5. № 1. – P. 139.

78. Rosenau J. Governance in the Twenty-first Century / J. Rosenau // Global Governance. – 1995. – Vol. 1. № 1. – P.13.

79. Rosenau J. Governance, Order, and Change in World Politics / J. Rosenau // Governance without Government: Order and Change in World Politics. – Cambridge: Cambridge University Press, 1992. – P. 50.

80. Spaeth K. Inside Global Governance. New Borders of a Concept [Електронний ресурс] // Challenging Global Governance: A Critical Perspective / K. Spaeth. – ELRC / CPOGG: Harvard Law School, 2003. – P. 26-53. – [Режим доступу]: <http://www.cpogg.org/reader/The%20CPOGG%20Reader.pdf>.

81. Угрин Л. Міжнародні системи: проблеми стабільності / Л. Угрин // Політична наука в Україні: стан та перспективи: всеукр. наук. конф., 10-11 тр. 2007 р.: тези. – Львів, 2008. – С. 248-255.

82. Finger M. Global Governance through the Institutional Lense // Criticizing Global Governance. – New York: Palgrave, 2005. – P. 145-159.

83. Finkelstein L. What is Global Governance? / L. Finkelstein // Global Governance. – 1995. – Vol. 1. – P. 368.

84. Friedrichs J. Global Governance as the Transatlantic Project of Civil Society [Електронний ресурс] // Challenging Global Governance: A Critical Perspective / J. Friedrichs. – ELRC / CPOGG: Harvard Law School, 2003. – P. 53-78. – [Режим доступу]:

<http://www.cpogg.org/reader/The%20CPOGG%20Reader.pdf>.

85. Царенко О. В. Глобальна інституціоналізація світового економічного простору / О. В. Царенко // Вісник Академії митної служби України: Державне управління. – 2010. – № 2 (3). – С. 35-41.

86. Young O. International Governance. Protecting the Environment in a Stateless Society / O. Young. – Ithaca: Cornell University Press, 1994. – 230 p.

87. Kindleberger C. The World in Depression, 1929-1939 / C. Kindleberger. – Berkeley: University of California Press, 1972. – 336 p.

88. Gilpin R. Power and the Multinational Corporation: The Political Economy of US Foreign Direct Investment / R. Gilpin. – New York: Basic Books, 1975. – 291 p.

89. Keohane R. International Institutions and State Power: Essays in international relations theory / R. Keohane. – Boulder: Westview Press, 1989. – 270 p.

90. Yearbook of International Organizations. – Union of International Associations, 2002. – Appendix 3.3. – P. 1616-1621.

91. Aron R. Paix et Guerre entre les nations / R. Aron. – Paris: Calmann-Levy, 1962. – P. 109.

92. Міжнародні організації / [Ковалевський В. В., Козак Ю. Г., Лебедева А. А. та ін.]. – К.: Центр учбової літератури, 2011. – 344 с.

93. Секторальні пріоритети у формуванні конкурентоспроможності національної економіки в умовах глобалізації: автореф. дис ... канд. екон. наук / А. П. Кривак . – Київ : Б.в., 2011 . – 20 с.

94. Михальченко І.Г. Причини та форми прояву глобалізаційних процесів в авіаційній галузі / І.Г. Михальченко // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: зб. наук праць.– К: НАУ, 2008. - Вип. 17. – С. 18-22.

95. Михальченко І.Г., Новикова М.В. Особливості визначення організаційно-економічного механізму глобалізаційних процесів у галузях економіки / М.В. Новикова, І.Г. Михальченко // Стратегія розвитку України: економіка, соціологія, право. – 2008. – № 1-2. – С.702-706.

96. Михальченко І.Г. Причини та форми прояву глобалізаційних процесів у світовій економіці / І.Г. Михальченко // Сучасні проблеми глобальних процесів у світовій економіці: II міжн. наук.-практ. конф., 6 листопада 2007 р.: тези доп. – К.: НАУ, 2007. – С. 7-8.

97. Філіпенко А.С. Міжнародні економічні відносини: теорія / А. С. Філіпенко. – К.: Либідь, 2008. – 408 с., С. 357.

98. Soros G. George Soros on Globalization. – Oxford: Public Affairs, 2002. – P.191.

99. Кастельс М. Информационная эпоха: экономика, общество и культура / М. Кастельс; пер. с англ. – Москва, 2000. – С.194.

100. Анилионис Г. Глобальный мир единый и разделенный: Эволюция теории глобализации / Анилионис Г., Зотова Н. – Москва, 2005. – С. 233.

101. Макаренко Т.Є. Асиметричний розвиток інтеграційних об'єднань в умовах глобальних трансформацій / Т.Є. Макаренко // Економічний часопис. – 2012. - № 7-8. – С. 16-18.

102. Татаренко Н.О. Глобальний економічний розвиток і концептуальні асиметрії сценаріїв Римського клубу / Н.О. Татаренко // Сучасні проблеми глобальних процесів у світовій економіці: VIII міжн. наук.-практ. конф., 8 лист. 2013 р.: тези доп. – К.: НАУ, 2013. – С.3.

103. Білорус О.Г. Еволюція ролі транзитивних держав у світосистемі глобалізму / О.Г. Білоус // Економічний часопис - XXI. – 2012. – № 11-12. – С. 3-6.
104. Всемирный экономический форум опубликовал доклад «Глобальные риски 2011» [Электронный ресурс]. // Центр гуманитарных технологий. – Режим доступа: <http://gtmarket.ru/news/state/2011/01/16/2763>.
105. Baylis J. The Globalization of World Politics / J. Baylis, S. Smith, P. Owens. – USA: Oxford University Press, 2008. – 745 p.
106. Economic Integration: Theoretical Assumptions and Consequences of European Integration. – New Jersey, 1959. – P.84.
107. Jovanic M.N. International Economic Integration: Limits and Prospects. – London: New York, 1998. – P 343.
108. Чужиков В.І. Глобальна регіоналістика: історія та сучасна методологія: Монографія / В.І. Чужиков. – К.: КНЕУ, 2008. – 272 с., С. 13-15, 20-22.
109. Сазонець І.Л. Діалектична єдність процесів глобалізації і регіоналізації світової економіки / Сазонець І.Л., Гладченко А.Ю. // Актуальні проблеми економіки. – 2011. – № 12 (126). – С. 67-72.
110. Robertson R. Glocalization: Time-Space and Homogeneity-Heterogeneity / R. Robertson // Global Modernities, 1995. – P. 25-44.
111. Осійчук М.С. Глокалізація як чинник модернізації державного управління [Електронний ресурс] / Осійчук М.С. – Режим доступу: <http://www.academy.gov.ua/ej/ej12/txts/10omsmdu.pdf>.
112. The Oxford Dictionary of New Words. – Oxford University Press, 1999. – 366 p.
113. Robertson R. Globalization: Social Theory and Global Culture / Robertson R.. – University of Aberdeen, 1992. – 224 p.
114. Khondker H. Glocalization as Globalization: Evolution of a Sociological Concept / Khondker H. // Bangladesh e-Journal of Sociology. – 2004. – V.1, No.2. – P.12-20.

115. Giddens A. Runaway World: How Globalization is Reshaping Our Lives / Giddens A. – New York, 2000. – P. 31.
116. Ritzer G. The Globalization of Nothing / Ritzer G. – California, 2004. – P. 13.
117. Democratic Institution Support Project Report // United States Agency for International Development Programme. – Washington, 1990. – P. 1.
118. Олійник О. Концептуалізація глокалізації: методологічні аспекти / О. Олійник // Гуманітарний вісник ЗДІА. – 2009. – Випуск 38. – С. 41-51.
119. Rosenau J. Distant Proximities: Dynamics Beyond Globalization / Rosenau J. – Princeton: Princeton University Press, 2003. – Pp. 439.
120. Киреев А.П. Международная экономика: в 2-х ч. – Ч.1: Международная микроэкономика: движение товаров и факторов производства: учебное пособие для вузов. – М.: Междунар. отношения, 2002. – 416 с., С. 30.
121. Гайдай Ю.В. Інституціоналізація глобального економічного розвитку: дис. Кандидата економ. наук: 08.00.02 / Гайдай Юлія Вікторівна. – К., 2007. – 195 с.
122. Михальченко І.Г. The levels and features of the market of transport services / І.Г. Михальченко // Сучасні підходи до креативного управління економічними процесами: II всеукраїнська наук.-практ. конф. студентів і молодих вчених, 17-18 березня 2011 р.: тези доп. – К: НАУ, 2011. – Т.2. – С. 12.
123. Валитов С.С. Правовое регулирование конкуренции в Украине: монография / С.С. Валитов; НАН Украины. Ин-т экономико-правовых исследований. – Донецк: Юго-Восток, Лтд., 2009. – 307 с.
124. Data [Електронний ресурс] // The World Bank. – Режим доступу: <http://data.worldbank.org/indicator/IS.AIR.PSGR>.
125. Плужников К. И. Глобализация производства и распределения транспортных услуг / К. И. Плужников // Бюллетень транспортной информации. - №1. – 2004. – Режим доступу: http://www.logistics.ru/9/19/i20_2309.htm.

126. 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: моногр. / за заг. ред. Г.М. Юна та С.Л. Литвиненка. – К.: Логос, 2011. – С. 7-13..

127. W. Poole Jr., Viggo Butler. Airline Deregulation: The Unfinished Revolution / W. Poole Jr. // Regulation. – 1998. – Vol. 22. № 1. – P.44-51, P. 45.

128. Алексунин В. Перспективы развития Low-cost авиакомпаний в России // В. Алексунин, В. Гудин // Маркетинг. – 2009. - №3(106). – С.92-99., С. 93.

129. Михальченко І.Г. Особливості міжнародних економічних відносин на глобальному ринку авіаперевезень пасажирів / І.Г. Михальченко // Сучасні проблеми глобальних процесів у світовій економіці: VIII міжн. наук.-практ. конф., 8 лист. 2013 р.: тези доп. – К.: НАУ, 2013. – С. 92-94.

130. Topical Report: Airline Business Models / German Aerospace Center DLR. – Germany, 2008. – 44 p, P.16.

131. 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.

132. 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.

133. Рожко М. Мировые авиационные альянсы: вчера и сегодня глобального партнерства [Електронний ресурс] / М. Рожко, О. Кибальников // Деловой авиационный портал «АТО.ru». – 2011. – Режим доступа: <http://www.ato.ru/content/mirovye-aviacionnye-alyansy-vchera-i-segodnya-globalnogo-partnerstva>.

134. Михальченко І.Г. Тенденції альянсів авіакомпаній на ринку авіаперевезень / Михальченко І.Г. // Залізничний транспорт: сучасні проблеми науки: ХІІ наук.-практ. конф., 19-20 квітня 2012 р. – К.: ДЕТУТ, 2012 р. – Ч.2. – С.106-107.

135. 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-друк», 2010. – Вип. 2. – С. 25-30.

136. Михальченко І.Г. Напрями співробітництва авіакомпаній в умовах фінансової нестабільності / І.Г. Михальченко // Сучасні проблеми глобальних процесів у світовій економіці: IV міжнар. наук.-практ. конф., 1 грудня 2009 р.: тези доп. – К.: НАУ, 2009. – С. 96.

137. Михальченко І.Г. Специфіка глобального ринку авіаперевезень / І.Г. Михальченко // Політ. Сучасні проблеми науки: ХІ міжн. наук.-практ. конф. студентів та молодих учених, 6-7 квітня 2011 р.: тези доп. – К.: НАУ, 2011. – Т.2. – С. 388.

138. Annual Report 2010: 66th Annual General Meeting, June 2010, Berlin / International Air Transport Association. – Berlin: IATA, 2010. – 56 p.

139. Annual Report 2011: 67th Annual General Meeting, June 2011, Singapore / International Air Transport Association. – Singapore: IATA, 2011. – 56 p.

140. World Crisis Analysis Whitepaper. – OAG, August 2011. – 14 p.

141. European Traveler Survey: Every Third Car Driver Would Prefer to Travel by Plane or Train // The Boston Consulting Group: press releases. – 2009. – Режим доступу:

<http://www.bcg.com/media/pressreleasedetails.aspx?id=tcm:12-8035>.

142. Annual Review 2014: 70th Annual General Meeting, June 2014, Doha / International Air Transport Association. – Doha: IATA, 2014. – 59 p.

143. Fact Sheet: Industry Statistics [Електронний ресурс]. – IATA: Pressroom, June 2014. – Режим доступу:

http://www.iata.org/pressroom/facts_figures/fact_sheets/Documents/industry-facts.pdf.

144. Перелік авіакомпаній, які мають діючий сертифікат експлуатанта // Дані Державної авіаційної служби України. – 2014. – Режим доступу:

<http://www.avia.gov.ua/documents/diyalnist/ekspluatant/30124.html>.

145. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2014 рік // Дані Державної авіаційної служби України. – 2014. – 3 с. – Режим доступу:

<http://www.avia.gov.ua/uploads/documents/9458.pdf>.

146. 100 крупнейших авиакомпаний мира 2014 // Дані сайту «Airlines Inform». – Режим доступу:

http://www.airlines-inform.ru/rankings/airline_ranking_2013.html.

147. Михальченко І.Г. Основи регулювання ринку авіаперевезень пасажирів / І.Г. Михальченко // Стратегія розвитку України (економіка, соціологія, право). – К.: НАУ, 2012. – С.134-142.

148. Manual on the Regulation of International Air Transport / [DOC 9626 / ICAO]. – [Second Edition]. – ICAO: ICAO, 2004. – 220 p.

149. Михальченко І.Г. Особливості національного рівня регулювання глобального ринку авіаперевезень / І.Г. Михальченко // Сучасні підходи до креативного управління економічними процесами: III всеукраїнська наук.-практ. конф. студентів і молодих вчених, 15-16 березня 2012 р.: тези доп. – К.: НАУ, 2012. – С. 67.

150. Convention on International Civil Aviation, 7th Day of December 1944. – [Original version]. – Chicago, 1944. – 61 p.

151. Михальченко І.Г. Світовий досвід створення глобальних авіаційних структур та можливості для українських авіакомпаній / І.Г. Михальченко // Політ. Сучасні проблеми науки: VIII міжн. наук.-практ. конф. студентів та молодих учених, 10-11 квітня 2008 р.: тези доп. – К.: НАУ, 2008. – Т.3. – С. 174.

152. Исаев С.С. Трансформация территориальной организации международных пассажирских авиаперевозок в конце XX – начале XXI вв.: автореф. дис. на соискание учен. степени канд. географ. Наук: спец. 25.00.24

«Экономическая, социальная, политическая и рекреационная география» / С.С. Исаев. – Москва, 2011. – 23 с.

153. Convention on International Civil Aviation: DOC 7300/9. – [Ninth Edition]. – ICAO: ICAO, 2006. – 114 p.

154. International Air Service Transit Agreement: on 7th Day of December 1944 / ICAO. – ICAO: ICAO, 1954. – 43 p.

155. Policy and Guidance Material on the Economic Regulation of International Air Transport: DOC 9587. – [Second Edition]. – ICAO: ICAO, 1999.

156. Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air: Signed at Warsaw on 12 October 1929 (Warsaw Convention) [Электронный ресурс] / LUFTRECHT-ONLINE. – Режим доступа: <http://www.luftrecht-online.de/l-o-regelwerke/WA-E.pdf>.

157. Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929: Done at the Hague On 28 September 1955 (The Hague Protocol to the Warsaw Convention 1955) [Электронный ресурс] / Lex Mercatoria. – Режим доступа:

<http://www.jus.uio.no/lm/air.carriage.warsaw.convention.hague.protocol.1955/toc.html>.

158. Convention Supplementary to the Warsaw Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person other than the Contracting Carrier: Signed in Guadalajara on 18 September 1961 (Guadalajara Convention 1961) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.dot.gov/ost/ogc/Guadalajara1961.pdf>.

159. Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Hague On 28 September 1955: Signed at the Guatemala City on 8 March 1971 [Электронный ресурс] . – ICAO: ICAO. – 30 p. – Режим доступа: http://aviadocs.net/icaodocs/Docs/8932_2.pdf.

160. Additional Protocol No. 1 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12

October 1929: Signed at Montreal on 25 September 1975, DOC 9145. – ICAO: ICAO, 1975. – 16 p.

161. Additional Protocol No. 2 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol Done at The Hague On 28 September 1955: Signed at Montreal on 25 September 1975, DOC 9146. – ICAO: ICAO, 1975. – 16 p.

162. Additional Protocol No. 3 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocols Done at The Hague on 28 September 1955 and at Guatemala City on 8 March 1971: Signed at Montreal on 25 September 1975, DOC 9147. – ICAO: ICAO, 1975. – 16 p.

163. Montreal Protocol No. 4 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929, as Amended by the Protocol done at The Hague on 28 September 1955 (The Hague Protocol): signed at Montreal, on 25 September 1975, DOC 9148. – ICAO: ICAO, 1975. – 31 p.

164. Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air: Done at Montreal on 28 May 1999, Doc 9740. - ICAO: ICAO, 1999. – 116 p.

165. Рабочий документ: Конференция высокого уровня по авиационной безопасности (hlcas). – ICAO, 2012. – 5 с.

166. Михальченко І.Г. Міжнародні організації як суб'єкти світової системи авіаперевезень / І.Г. Михальченко // Політ. Сучасні проблеми науки: XIV міжн. наук.-практ. конф. молодих учених і студентів, 2-3 квітня 2014 р.: тези доп. – К.: НАУ, 2014. – С. 27.

167. Костюк В.Ю. Правові аспекти діяльності міжнародних організацій цивільної авіації [Електронний ресурс] / В.Ю. Костюк // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: Збірник наук. праць. – Випуск 31. – Київ: НАУ, 2011. – Режим доступу:

http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/ppei/2011_31/Kostuk.pdf.

168. Герасимов Р. Розвиток міжнародно-правової відповідальності держави перед міждержавною організацією у сфері забезпечення цивільної авіації / Р. Герасимов // Право України. – 2007. – № 10. – С. 131–136.

169. Михальченко І.Г. Інституційні недоліки функціонування міжнародного ринку авіаперевезень / І.Г. Михальченко // Економічний часопис – XXI: наук. журнал. – К: Інститут суспільної трансформації, 2013. – № 3-4 (2). – С. 20-23.

170. White H., Abass A. Countermeasures and Forms of International Responsibility / H. White, A. Abass // University Press Oxford. – 2003. – P. 522.

171. Михальченко І.Г. Інституційні особливості функціонування міжнародної організації цивільної авіації / І.Г. Михальченко // Політ. Сучасні проблеми науки: XIII міжн. наук.-практ. конф. молодих учених і студентів, 3-4 квітня 2013 р.: тези доп. – К.: НАУ, 2013. - С. 475.

172. Buergenthal T. Law-Making in the International Civil Organization / T. Buergenthal // University Press Syracuse. – 1969. Там немає номеру, це книга – P. 105.

173. United States of America, Federal Aviation Administration «International Aviation Safety Assessments (IASA) Program» [Electronic recourse]. – Accessed mode: http://www.faa.gov/safety/programs_initiatives/oversight/iasa.

174. ICAO Universal Safety Oversight Audit Programme (Confidential – Declassified). – Final Audit Report of the Federal Aviation Administration of the United States. – Montreal: ICAO, 1999. – 31 p.

175. Соглашение по авиационной безопасности укрепляет отношения между ИКАО и ЕС [Электронный ресурс] / ИКАО. – PIO 06/08. – Режим доступа : http://legacy.icao.int/icao/en/nr/2008/pio200806_r.pdf.

176. Михальченко І.Г. Концептуальна структура інституціонального забезпечення функціонування авіакомпаній на світовому ринку авіаперевезень / І.Г. Михальченко // Стратегія соціально-економічного розвитку України: наук. видання / заг. ред. Степанова О.В.. – К.: «Юрисконсульт», 2014. – Т.2. – С. 139-147.

177. Mykhalchenko I.G. The regional level of transport market governance / I.G. Mykhalchenko // Якість економічного розвитку: глобальні та локальні аспекти: матеріали III міжн. наук.-практ. конф., 28-29 черв. 2011 р.: У 2 т. – Т.1. – Дніпропетровськ: Біла К.О., 2011. – С. 3-4.

178. Михальченко І.Г. Інституційні аспекти лібералізації ринку авіаперевезень ЄС / І.Г. Михальченко // Економіка, управління, фінанси: теорія і практика: міжн. наук.-практ. конф, 11-12 жовтня 2013 р.: тези доп. – Херсон: Видавничий дім «Гельветика», 2013. – С.21-23.

179. Regional/Plurilateral Agreements and Arrangements for Liberalization [Електронний ресурс] / ICAO. – ICAO, 2009. – 4 р. – Режим доступу: <http://www.icao.int/sustainability/Documents/RegionalAgreements.pdf>.

180. Михальченко І.Г. The institutional parameters of world air transport market / І.Г. Михальченко // Економічний форум: зб. наук. праць. – Луцьк: ЛНТУ, 2014. – №2. – С. 16-20.

181. Memorandum of Understanding between India and Malaysia: 13th July 2007 [Електронний ресурс]. – Kuala Lumpur, 2007. – 12 р. – Режим доступу: http://www.dgca.nic.in/bilateral/mou_malaysia.pdf.

182. Угода між Україною та Португальською Республікою про повітряне сполучення: ратифіковано Законом N 4341-VI (4341-17) від 13.01.2012 [Електронний ресурс] / Верховна Рада України. – К. : Парлам. вид-во, 2008. – Режим доступу: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/620_025.

183. Air Transport Agreement Between the Government of Canada and the Government of the United States of America: March 12, 2007 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.otc-cta.gc.ca/eng/united-states-america>.

184. Jomini P. The changing landscape of Air Service Agreements / P. Jomini, A. Chai, P. Achard, J. Rupp. - 30 June 2009. – 18 р.

185. Constellations Span the World [Електронний ресурс] // Qantas. – Режим доступу: <http://www.qantas.com.au/travel/airlines/history-constellations/global/en>.

186. Asian Airlines' changing presence at London Heathrow Pt 1: Cathay and SIA increase capacity [Електронний ресурс] // CAPA. – Режим доступу: Asian

Airlines' changing presence at London Heathrow Pt 1: Cathay and SIA increase capacity

187. Singapore and UK conclude landmark Open Skies Agreement [Електронний ресурс] // SingaporeUpdate. – Режим доступу: http://www.singaporeupdate.com/previous2007/031007_singaporeandukconcludelanmarkopenskiesagreement.htm.

188. View Document [Електронний ресурс] // Офіційний сайт уряду Нової Зеландії «beehive.govt.nz». – Режим доступу:

<http://www.beehive.govt.nz/ViewDocument.aspx?DocumentID=23786>.

189. Minister Signs Air Agreement In Dublin [Електронний ресурс] // Офіційний сайт уряду Нової Зеландії «beehive.govt.nz». – Режим доступу: <http://www.beehive.govt.nz/release/minister-signs-air-agreement-dublin>.

190. Regulatory and industry overview / ICAO Secretariat. – ICAO, 2013. – 29 p.

191. Open Skies Partners // U.S. Department of State [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.state.gov/e/eb/rls/othr/ata/114805.htm>.

192. 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

193. The Bilateral System – how international air services work [Електронний ресурс] / Australian Government: Department of Infrastructure and Regional Development. – 25 March, 2014. – Режим доступу:

http://www.infrastructure.gov.au/aviation/international/bilateral_system.aspx.

194. Part A: Introduction to QUASAR // Document S/C/W/270/Add.1. – WTO, 2006. – P. I. 12.

195. Part D: Methodological Notes and Possible Refinements // Document S/C/W/270/Add.1. – WTO, 2006. – 25 p.

196. Piermartini R. Free Sky and Clouds of Restrictions / Piermartini R., Rousová L. // Discussion Papers in Economics. – 2009. – July (11). – 24 p.

197. Mykhalchenko I. Air Liberalization Index Weighting Systems / I. Mykhalchenko // Сучасні проблеми глобальних процесів у світовій економіці: IX міжн. наук.-практ. конф., 20 лист. 2014 р.: тези доп. – К.: НАУ, 2014. – С. 82-84.

198. Air Service Agreements Projector (ASAP) [Електронний ресурс] / World Trade organization. – Режим доступу: <http://www.wto.org/asap/index.html>.

199. В Кабміне об'яснили, почему сорвалось подписание договора об "открытом небе" с ЕС [Электронный ресурс] // Сегодня.ua. – Режим доступа: <http://www.segodnya.ua/economics/transport/v-kabmine-obyasnili-pochemu-sorvalos-podpisanie-dogovora-ob-otkrytom-nebe-s-es-526404.html>.

200. Quantitative Air Services Agreements Review: S/C/W/270/Add.1 / Council for Trade in Services. – WTO, 2006. – II.722 p.

201. Угоди про повітряне сполучення України [Електронний ресурс] / Верховна Рада України: офіційний портал. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/main>.

202. Угода між Україною та Європейським Співтовариством про певні аспекти повітряного сполучення: затвердження від 21.09.2006, підстава 774/2006 [Електронний ресурс] / Верховна Рада України. – Офіц. портал. – Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/994_743.

203. Про подання на ратифікацію Верховною Радою України Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Об'єднаних Арабських Еміратів про повітряне сполучення: від 5 лютого 2014 р. N 65-р / Верховна Рада України. – Офіц. вид. – К.: Кабінет Міністрів України, 2014 р. – 1 с.

204. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2013 рік [Електронний ресурс] // Державна авіаційна служба України. – 5 с. – Режим доступу: <http://avia.gov.ua/uploads/documents/9175.pdf>.

Аналіз поглядів на природу інститутів

Течія наукової думки	Автор	Основні погляди щодо поняття «інститут»	Загальний напрям течії
1	2	3	4
Класична політична економія	Т. Гоббс	Формування базових політичних інститутів – це результат створення соціального контракту між людьми, які жили в суспільстві без держави і наносили поразки один одному в погоні за вигодою.	Будь-якому інституту незалежно від способу формування характерна соціальна ефективність. Відбувається аналіз окремих фрагментів інститутів, тому дане поняття охоплює різні речі.
	Д. Юм	Важливим фактором формування інституту є повторення тих чи інших взаємодій, яке і закріплює стійкі правила, а створені таким чином інститути приносять користь всьому суспільству.	
	Г. Спенсер	Аналізуючи інститути з точки зору їх можливостей задовольняти функціональні потреби суспільства, в якості механізму витиснення з ринку неефективних інститутів називає соціальну селекцію.	
	А. Сміт	Розглядає інститут як обмеження: люди займаються переслідуванням власних цілей без побоювання, що це нанесе збиток суспільству, не лише через обмеження, передбачені законом, але і тому що самі є продуктами обмежень, які витікають з моралі, релігії, звичок та виховання.	
Традиційний інституціоналізм	Г. Шмоллер	Розглядає поняття «інститут»: 1) як загальну форму господарювання (ринок, підприємство чи держава) ототожнюючи його з організацією; 2) говорить про угоди та інші стереотипи поведінки, які потрібно розглядати в специфічному контексті існуючих ідей, моральних норм та законів, ототожнюючи його з правилом.	Ототожнення інститутів з організаційними формами діяльності людей – індивідуальною (у вигляді звичайних стереотипів поведінки) та колективною (у вигляді різного роду організацій.)
	Т. Веблен	Розглядає інститути як встановлені соціальні правила та узгодження, які регулюють суспільні відносини. Ці правила є результатом звички, яка є основою усвідомленої та неусвідомленої поведінки, а самі звички формують за рахунок повторення дій.	
	Е. Дюркгейм	Розглядає інститути як будь-який вид думок, дій і почуттів, які обмежують індивідів. В даному розумінні соціальні факти (центральне поняття його теорії) та інститути є дуже схожими. Регулятивні інститути створюються людьми і часто їх дизайн визначається не їх ефективністю, а моральними і етичними нормами людей, які їх створюють.	

1	2	3	4
	Д. Коммонс	Розглядає інститут як колективну діяльність спрямовану на контроль, лібералізацію та розширення індивідуальні діяльності. Діапазон колективної діяльності є значним – від неорганізованих звичаїв до множини організованих підприємств.	
	В. Гамільтон	Інститути — це словесний символ, який використовується для простішого описання низки суспільних звичаїв. Вони означають переважний і постійний спосіб мислення, який став звичкою для групи або звичаєм для народу. Світ звичаїв і звичок, щодо нього ми пристосовуємо наше життя, є сплетінням і безперервною основою інститутів.	
	У. Мітчел	Інститути – домінуючі та на вищому ступені стандартизовані звички. Правила окремих людей, якими члени соціальної групи керуються кожен день, перетворюються на загальні моделі поведінки незалежно від їх волі, інколи вони викликають певні проблеми у індивідів, які бажають діяти по-своєму.	
	Е. Аєрс	Не існує такого поняття як індивідуалізм, інститути формують індивідів, і виключають індивідуальну діяльність.	
Неоінституціоналізм	Д. Норт	Розглядає інститути як «правилами гри», тобто створені людиною обмежувальні рамки, які організують відносини між людьми. Інститути – це правила, механізми, які забезпечують їх виконання, і норми поведінки, які структурують взаємовідносини між людьми.	Інтерпретують інститути як те, що знаходиться вище окремих учасників взаємодії. Деякі вчені розглядають інститут як правило, інші як рівновагу.
	Е. Остром	"Інституції" можуть бути визначені як набори працюючих правил для визнання того, хто повинен приймати рішення в певних сферах, яких спільних правил слід дотримуватися, яким процедурам необхідно слідувати, яку інформацію слід або не слід продукувати, які остаточні наслідки матимуть для індивідів ті чи інші їх дії. Працюючими правилами є реально діючі, за якими існує контроль і примус до їх дотримання в разі, коли індивіди роблять вибір щодо своїх дій.	
	Е. Шоттер	Досліджує основу і еволюцію інститутів за допомогою теоретико-ігрового апарату. Розглядає інститути як рівновагу в звичайній координаційній грі, що повторюється. Його підхід оснований на припущенні про довготривалу еволюцію стратегій постійно взаємодіючих між собою індивідів, яка здійснюється під впливом навчання.	

1	2	3	4
Неоінституціоналізм	О. Аузан	Продовжує вчення Д. Норта. Розглядає інститут як сукупність, яка складається з правил чи декількох правил та зовнішнього механізму примушення індивідів для виконання цього правила.	
	Д. Ходжсон	Інститути – стійкі системи суспільних правил і звичаїв, які структурують соціальні взаємодії; це ключові елементи будь-якої економічної системи, і тому головне завдання економіста полягає у вивченні інститутів і процесів їх збереження, оновлення і зміни.	
	Р. Коуз	До інститутів, які існують в державі відносять систему права, політичну систему, соціальну систему, систему освіти, культури і т.д.; дані інститути управляють економічною системою.	
	О. Уільямсон	Інститути розглядає як механізми управління контрактними стосунками. Тому найважливішими економічними інститутами є фірми, ринки і контракти у відносинах. Такий підхід концентрує основну увагу на рівні трансакцій і проблемі їх мінімізації.	
	В. Вольчик	Інститути – це схеми та алгоритми, або матриці поведінки індивідів, які є за даних умов найбільш ефективними.	
	І. Агапова	Інститути являють собою певні правила, стандарти поведінки та стереотипи мислення; це розумові конструкції, що надають інтерпретацію інформації, що надходить до індивіда з зовнішнього оточення, роблять світ зрозумілішим; виступають як домінуючі та на вищому ступені стандартизовані суспільні звички.	
	В. Каспер	Інституції - правила взаємодії людей, які по можливості обмежують опортуністичну і безладну індивідуальну поведінку, таким чином роблячи її більш передбаченою і тим самим полегшуючи поділ праці та створення багатства.	
	Д. Кемпбелл	Інституції є фундаментом суспільного життя. Вони складаються з формальних і неформальних правил, механізмів спостереження (monitoring) і примусу (enforcement) щодо їх дотримання, а також систем значень, що визначають контекст, в межах якого індивіди, корпорації, профспілки, національні держави та інші організації діють і взаємодіють один з одним. Інституції є регуляторами, породженими боротьбою та.	

Порівняльна характеристика економічних постулатів неокласичної теорії та інституціоналізму

Неокласична теорія	Інституціоналізм
<i>Характеристики агентів</i>	
<p>1) Досконала раціональність – індивіди чітко усвідомлюють власні цілі і здатні приймати миттєво, безпомилково і без жодних затрат правильні рішення для їх досягнення:</p> <p>1.1) Домогосподарства та індивіди розглядаються як тотожні поняття, не вивчаються відношення всередині домогосподарств, цілі їх виникнення і т.д.;</p> <p>1.2) Домогосподарства функціонують при відсутності невизначеності, тобто очікувані наслідки їх діяльності або достовірно відомі, або можуть бути охарактеризовані за допомогою ймовірного розподілу результату діяльності між учасниками взаємодії;</p> <p>1.3) Домогосподарство в змозі обробити будь-яку кількість інформації.</p>	<p>1) Обмежена раціональність – індивіди обмежені в можливості визначати цілі та прораховувати довгострокові їх наслідки, що обумовлено їх розумовими здібностями та складністю середовища їх оточення:</p> <p>1.1) Домогосподарства та індивіди не є тотожними поняттями, важлива увага приділяється внутрішній структурі домогосподарств, мотивам їх виникнення, цілям діяльності;</p> <p>1.2) Домогосподарства функціонують в умовах невизначеності майбутніх наслідків діяльності, оскільки невідомими є загальна кількість можливих наслідків та ймовірності настання кожного з них.</p>
<p>2) Індивідуалізм - будь-які соціальні явища можна пояснити через поведінку окремих індивідів і взаємодію їх індивідуальних мотивів.</p>	<p>2) Індивідуалізм та опортунізм – індивід реалізує власні цілі без врахування їх впливу на оточуючих.</p>
<p>3) Екзогенність та стабільність переваг - у кожного індивіда є стійкі критерії вибору, його переваги не повинні змінюватись при незначних коливаннях зовнішнього середовища:</p> <p>3.1) в трактуванні соціально-економічних явищ визначаюча роль належить індивідуальній психології;</p> <p>3.2) поведінка індивіда характеризується природженими схильностями до наслідування та суперництва, прагненням до максимізації особистої вигоди;</p> <p>3.3) індивід сам обирає товар відповідно до своїх вподобань, він забезпечує напрям розподілу ресурсів суспільства і формує структуру економіки і відповідності зі своїми інтересами; виробники лише задовольняють інтереси споживачів</p>	<p>3) Екзогенність та стабільність переваг – більшість ринкових угод характеризуються повторюваністю та анонімністю. Виникає сенс створювати спеціальні структури для їх управління з метою забезпечення більшої ефективності:</p> <p>3.1) в трактуванні соціально-економічних явищ визначаюча роль належить груповій психології;</p> <p>3.2) поведінка індивіда не характеризується виключно прагненням до максимізації особистої вигоди; вона залежить від багатьох факторів, в т.ч. від звичок та культурних цінностей;</p> <p>3.3) на індивіда впливають різноманітні засоби суспільного та психологічного тиску змушуючи його приймати не оптимальні рішення щодо вибору товару; виробники використовують засоби примушення та переконання під час продажу товару.</p>

Продовження додатку Б

Неокласична теорія	Інституціоналізм
<i>Характеристика середовища</i>	
1) Досконала інформація - ринкова взаємодія (згода на операцію або відмову від неї) відбувається автоматично. При цьому відсутні витрати часу і ресурсів на збір інформації, укладення угоди.	1) Недосконала інформація – інформація, якою володіють учасники взаємодії, недосконала. Отримання додаткової інформації, а також перевірка її достовірності пов'язана з додатковими витратами. Інформація характеризується масштабністю, невизначеністю, важкістю обробки.
2) Однорідність товару – будь-які товари характеризуються лише ціною та кількістю, товари з різними якісними характеристиками розглядаються як окремі товари.	2) Неоднорідність товару – товар є неоднорідним; основною характеристикою товару крім ціни та кількості є перш за все якість.
3) Повна специфікація прав власності – на кожен об'єкт ринкової торгівлі, що представляє цінність, чітко визначені права власності. Характер первинного розподілу власності заданий ззовні і не ставиться під сумнів з боку учасників ринку.	3) Неповна специфікація прав власності – права власності не завжди чітко визначені, існують ситуації нечітко визначених прав, а звідси, нечітко визначена відповідальність, що призводить до неповної інтерналізації зовнішніх ефектів. Права власності потребують захисту.
4) Наукова течія направлена на дослідження лише економічних проблем.	4) Дослідники наукової течії розглядають економічні проблеми і зв'язку з соціальними, політичними, етичними, правовими.
5) Ринок розглядається як універсальний та нейтральний механізм розподілу обмежених ресурсів між альтернативними можливостями їх використання; характер економіки визначається типом ринку.	5) Ринок розглядається як соціальний інститут, характер функціонування якого відображає особливості соціальної системи; характер економіки визначається домінуючою системою цінностей, яка характеризує суспільство.
6) Ринок досконалої конкуренції дозволяє індивідам без витрат досягти рішень, що максимізують сукупний дохід незалежно від первинних інституціональних умов.	6) Економічні процеси, зокрема обмін, супроводжуються витратами – трансакційними витратами.

Джерело: складено автором на основі [17, 18, 24-26]

Регіональні багатосторонні міжурядові угоди, які регулюють конкретні аспекти міжнародного повітряного транспорту:

1. Багатостороння угода про комерційні права нерегулярних повітряних перевезень в Європі, укладена державами-учасниками Європейської конференції цивільної авіації (ЄКЦА) і підписана в Парижі 30 квітня 1956 р., в якій встановлюється політика відносно того, що повітряні судна, які здійснюють нерегулярні комерційні перевезення в Європі та не створюють загрози регулярним перевезенням, можуть здійснюватися вільно;

2. Міжнародна угода про порядок встановлення тарифів для регулярних повітряних сполучень, підписана в Парижі 10 липня 1967 р., яка заснувала державам-членам ЄКЦА єдині принципи і процедури по встановленню тарифів і забезпечила функціонування механізму IATA по проведенню конференції;

3. Багатостороння угода про комерційні права на нерегулярні повітряні перевезення членів Асоціації держав Південно-східної Азії (ASEAN), яка було підписано в Манілі 13 березня 1971 р. і яка зняла обмеження на нерегулярні повітряні перевезення в даному регіоні;

4. Міжнародна угода про порядок встановлення тарифів для внутрішніх європейських регулярних перевезень між державами-членами ЄКЦА, підписана в Парижі 16 червня 1987 р., в якій передбачаються єдині принципи і процедури встановлення тарифів та яке вводить зональну систему регулювання тарифів;

5. Міжнародна угода про розподіл об'ємів перевезень на внутрішніх європейських регулярних повітряних сполученнях між державами-членами ЄКЦА, підписана в Парижі 16 червня 1987 р., в якій передбачаються єдині принципи і процедури розподілу об'ємів перевезень на внутрішніх європейських регулярних повітряних сполученнях і яке вводить зональну схему розподілу об'ємів перевезень;

6. Декларація Ямусукро про нову африканську політику в області повітряного транспорту, підписана міністрами цивільної авіації африканських

держав в жовтні 1988 р. і переглянута у вересні 1994 р., в якій встановлюється програма по інтеграції африканських авіакомпаній і викладаються основні принципи співпраці в області повітряного транспорту серед держав Африки;

7. Рішення 297 Комісії Картахенської угоди по втіленню в життя Акту Каракаса, підписаного в травні 1991 р. і затвердженого президентами п'яти держав Андського пакту (Болівія, Венесуела, Колумбія, Перу і Еквадор), в якому для даного регіону встановлюється політика «відкритого неба»;

8. Багатостороння угода про повітряні перевезення в межах спільного ринку країн Карибського регіону (CARICOM), яка була підписана в 1996 р.;

9. Форталезська угода, підписана 17 грудня 1996 р., яка лібералізувала внутрішні регіональні повітряні перевезення по маршрутах, не охоплених двосторонніми угодами, серед чотирьох учасників договору МЕРКОСУР і двох асоціативних членів цієї організації;

10. Угода CLMV між Камбоджею, Лаоською Народно-Демократичною Республікою, М'янмою та В'єтнамом 1998 р., яка встановила режим субрегіонального співробітництва з метою забезпечення лібералізації перевезень;

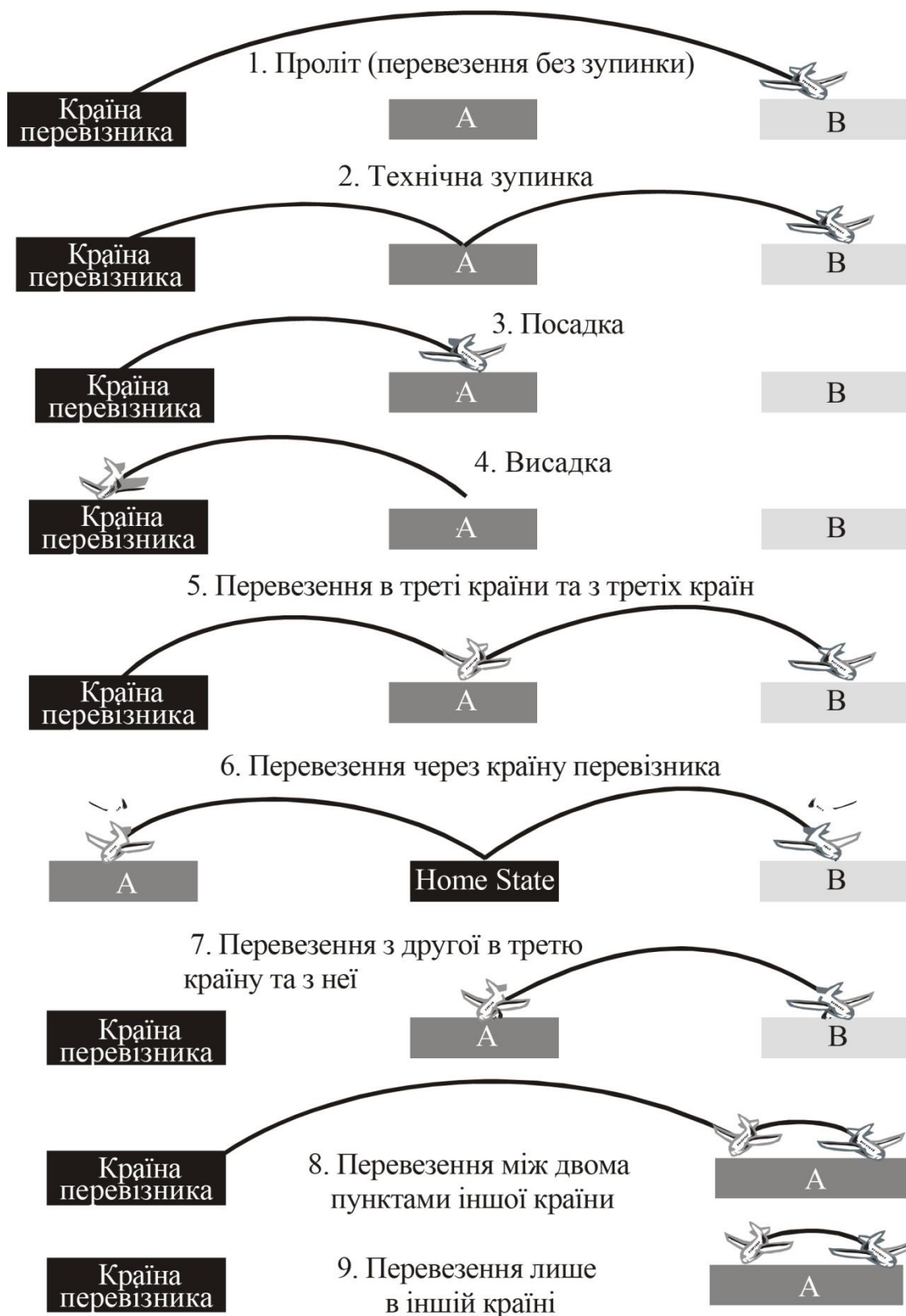
11. Угода КОМЕСА між 21 державами-членами Спільного ринку Західної та Південної Африки 1999р., які перейшли від стадії повної лібералізації вантажних перевезень до стадії лібералізації пасажирських авіаперевезень;

12. Угода Кона 2001 р. між Брунеєм, Чилі, Новою Зеландією, Сінгапуром та США та в подальшому Перу і Самоа про «відкрите небо»;

13. Багатостороння угода про лібералізацію авіаперевезень між державами Форуму тихоокеанських островів 2003 р. стосовно поетапної лібералізації перевезень;

14. Угода про «Відкрите небо» про лібералізацію ринку авіаперевезень між ЄС та США 2007 р., завдяки якій всі європейські авіакомпанії можуть літати в будь-який аеропорт Америки з будь-якої точки ЄС, а не лише зі своєї країни, Американські авіаперевізники, у свою чергу, можуть перевозити пасажирів зі США в будь-який європейський аеропорт.

«Свободи повітря» світового ринку авіаперевезень



Перелік внутрішньо-регіональних лібералізаційних угод, які функціонують на регіональному рівні станом на вересень 2013 р.:

- Єдиний авіаційний ринок ЄС (з 1987 р.);
- Північноамериканська зона вільної торгівлі (NAFTA) між США, Канадою та Мексикою (1994 р.);
- Андський пакт (1991 р.);
- Декларація про нову політику країн Африки в області повітряного транспорту, прийнята в Ямусукро (the Banjul Accord, 1997 р.);
- Багатостороння угода Групи згоди Банджула (BAG, 2004 р.);
- Угода між Камбоджею, Лаоською Народно-Демократичною Республікою, М'янмою та В'єтнамом (CLMV) 1998 р., яка в подальшому встановила режим субрегіонального співробітництва з метою забезпечення лібералізації перевезень (2003);
 - Багатостороння авіатранспортна угода Карибської спільноти (CARICOM, 1998 р.);
 - Форталезька угода (MERCOSUR, 1999 р.);
 - Угода, яка лібералізувала внутрішні регіональні повітряні перевезення Економічного і валютного союзу Центральної Африки (СЕМАС, 1999 р.);
 - Угода між 21 державами-членами Спільного ринку Західної та Південної Африки 1999р., які перейшли від стадії повної лібералізації вантажних перевезень до стадії лібералізації пасажирських авіаперевезень (COMESA, 1999 р.);
 - Рішення, пов'язане з імплементацією Декларації Ямусукро щодо лібералізації доступу до ринку авіаперевезень в Африці, прийняте Африканським союзом (Yamoussoukro II Ministerial Decision, 2000 р.);
 - Угода лібералізації ринку авіатранспорту країн Арабської Ліги (2007 р.);
 - Угода Форуму тихоокеанських островів (2007 р.);
 - Авіатранспортна угода Асоціації Карибських країн (ACS, 2008 р.) [180].

Угоди про «Відкрите небо» США

№	Країна-партнер	Умови застосування угоди, станом на лютий 2014 р.	Дата підписання
1	2	3	4
1.	Нідерланди ¹	Діюча	14.10.1992 р.
2.	Бельгія ¹	Тимчасова	01.03.1995 р.
3.	Фінляндія ¹	Діюча	24.03.1995 р.
4.	Данія ¹	Діюча	26.04.1995 р.
5.	Норвегія ¹	Діюча	26.04.1995 р.
6.	Швеція ¹	Діюча	26.04.1995 р.
7.	Люксембург ¹	Діюча	06.06.1995 р.
8.	Австрія ¹	Діюча	14.06.1995 р.
9.	Ісландія ¹	Діюча	14.06.1995 р.
10.	Швейцарія	Діюча	15.06.1995 р.
11.	Чеська республіка ¹	Діюча	08.12.1995 р.
12.	Німеччина ¹	Тимчасова	29.02.1996 р.
13.	Йорданія	Діюча	10.11.1996 р.
14.	Сінгапур ²	Діюча	22.01.1997 р.
15.	Тайвань	Діюча	28.02.1997 р.
16.	Коста-Ріка	Діюча	08.05.1997 р.
17.	Сальвадор	Діюча	08.05.1997 р.
18.	Гватемала	Діюча	08.05.1997 р.
19.	Гондурас	Тимчасова	08.05.1997 р.
20.	Нікарагуа	Діюча	08.05.1997 р.
21.	Панама	Діюча	08.05.1997 р.
22.	Нова Зеландія ²	Діюча	29.05.1997 р.
23.	Бруней ²	Діюча	20.06.1997 р.
24.	Малайзія	Діюча	21.06.1997 р.
25.	Аруба	Діюча	18.09.1997 р.
26.	Чилі ²	Діюча	28.10.1997 р.
27.	Узбекистан	Діюча	27.02.1998 р.
28.	Корея	Діюча	23.04.1998 р.
29.	Перу	Діюча	10.06.1998 р.
30.	Нідерландські Антильські острови	Діюча	14.07.1998 р.
31.	Румунія ¹	Діюча	15.07.1998 р.
32.	Італія ¹	Тимчасова	11.11.1998 р.
33.	Об'єднані Арабські Емірати	Діюча	13.04.1999 р.
34.	Пакистан	Діюча	29.04.1999 р.
35.	Бахрейн	Діюча	24.05.1999 р.
36.	Танзанія	Тимчасова	03.11.1999 р.
37.	Португалія ¹	Діюча	22.12.1999 р.
38.	Словацька Республіка	Діюча	07.01.2000 р.
39.	Намібія	На принципах ввічливості і взаємності	04.02.2000 р.
40.	Буркіна-Фасо	Діюча	09.02.2000 р.
41.	Туреччина	Діюча	22.03.2000 р.
42.	Гамбія	Діюча	02.05.2000 р.

1	2	3	4
43.	Нігерія	Тимчасова	26.08.2000 р.
44.	Марокко	Діюча	05.10.2000 р.
45.	Гана	Діюча	11.10.2000 р.
46.	Руанда	Діюча	11.10. 2000 р.
47.	Мальта ¹	Діюча	12.10.2000 р.
48.	Бенін	Неактивна	28.11.2000 р.
49.	Сенегал	Діюча	15.12.2000 р.
50.	Польща ¹	Діюча	31.05.2001 р.
51.	Оман	На принципах ввічливості і взаємності	16.09.2001 р.
52.	Катар	Тимчасова	03.10.2001 р.
53.	Франція ¹	Діюча	19.10.2001 р.
54.	Шрі Ланка	Діюча	01.11.2001 р.
55.	Уганда	Діюча	04.06.2002 р.
56.	Кабо-Верде	Діюча	21.06.2002 р.
57.	Самоа ²	Діюча	04.07.2002 р.
58.	Ямайка	Діюча	30.10.2002 р.
59.	Тонга ²	Діюча	19.09.2003 р.
60.	Албанія	Діюча	24.09.2003 р.
61.	Мадагаскар	Тимчасова	10.03.2004 р.
62.	Габон	Діюча	26.05.2004 р.
63.	Індонезія	На принципах ввічливості і взаємності	26.07.2004 р.
64.	Уругвай	Діюча	20.10.2004 р.
65.	Індія	Діюча	15.01.2005 р.
66.	Парагвай	Діюча	02.05.2005 р.
67.	Мальдіви	Діюча	05.05.2005 р.
68.	Ефіопія	Діюча	17.05.2005 р.
69.	Таїланд	Діюча	19.09.2005 р.
70.	Малі	Діюча	17.10.2005 р.
71.	Боснія і Герцеговина	Діюча	22.11.2005 р.
72.	Камерун	Діюча	16.02.2006 р.
73.	острови Кука ²	Діюча	28.02.2006 р.
74.	Чад	Тимчасова	31.05.2006 р.
75.	Кувейт	Діюча	30.08.2006 р.
76.	Ліберія	Діюча	15.02.2007 р.
77.	Канада	Діюча	12.03.2007 р.
78.	Болгарія ¹	Тимчасова	30.04.2007 р.
79.	Кіпр ¹	Тимчасова	30.04.2007 р.
80.	Естонія ¹	Тимчасова	30.04.2007 р.
81.	Греція ¹	Тимчасова	30.04.2007 р.
82.	Угорщина ¹	Тимчасова	30.04.2007 р.
83.	Ірландія ¹	Тимчасова	30.04.2007 р.
84.	Латвія ¹	Тимчасова	30.04.2007 р.
85.	Литва ¹	Тимчасова	30.04.2007 р.
86.	Словенія ¹	Тимчасова	30.04.2007 р.
87.	Іспанія ¹	Тимчасова	30.04.2007 р.
88.	Великобританія ¹	Тимчасова	30.04.2007 р.
89.	Грузія	Діюча	21.06.2007 р.

1	2	3	4
90.	Австралія	Діюча	14.02.2008 р.
91.	Хорватія	Діюча	13.03.2008 р.
92.	Кенія	Діюча	30.05.2008 р.
93.	Лаос	Діюча	03.10.2008 р.
94.	Вірменія	Діюча	06.10.2008 р.
95.	Замбія	Діюча	16.03.2010 р.
96.	Ізраїль	Діюча	23.04.2010 р.
97.	Тринідад і Тобаго	Діюча	01.05.2010 р.
98.	Барбадос	Неактивна	01.07.2010 р.
99.	Японія	Діюча	25.10.2010 р.
100.	Колумбія	Тимчасова	11.11.2010 р.
101.	Бразилія	Неактивна	03.12.2010 р.
102.	Саудівська Аравія	На принципах ввічливості і взаємності	18.04.2011 р.
103.	Сент-Кітс	Діюча	28.11.2011 р.
104.	Чорногорія	Діюча	05.12.2011 р.
105.	Суринам	Неактивна	21.06.2012 р.
106.	Сьєрра-Леоне	Діюча	26.06.2012 р.
107.	Македонія	На принципах ввічливості і взаємності	23.08.2012 р.
108.	Сейшельські острови	На принципах ввічливості і взаємності	12.12.2013 р.
109.	Ємен	На принципах ввічливості і взаємності	12.12.2012 р.
110.	Гайана	На принципах ввічливості і взаємності	25.03.2013 р.
111.	Бангладеш	На принципах ввічливості і взаємності	15.08.2013 р.
112.	Ботсвана	Неактивна	12.12.2013 р.
113.	Екваторіальна Гвінея	На принципах ввічливості і взаємності	12.12.2013 р.

Джерело: [191]

¹Угода між США та ЄС була підписана 30 квітня 2007 р., набрала чинності 30 березня 2008 р. для всіх країн-членів ЄС на той час. Норвегія та Ісландія стали членами угоди 11 червня 2011 р.

²Багатостороння угода лібералізації міжнародних авіаперевезень.

³Застосовується на принципах ввічливості та взаємності.

Типи угод авіаперевезень за методологією COT

Тип угоди	Свободи повітря	Призначення	Володіння авіакомпанією	Тарифи	Ємність
A	3, 4	Один перевізник	Переважає володіння та фактичний контроль	Подвійне узгодження	Попереднє узгодження
B	3, 4	Більше, ніж один перевізник	Переважає володіння та фактичний контроль	Подвійне узгодження	Попереднє узгодження
C	3, 4, 5	Один перевізник	Переважає володіння та фактичний контроль	Подвійне узгодження	Попереднє узгодження
D	3, 4, 5	Один перевізник	Переважає володіння та фактичний контроль	Подвійне узгодження	Бермудський метод
E	3, 4, 5	Більше, ніж один перевізник	Переважає володіння та фактичний контроль	Подвійне узгодження	Попереднє узгодження
F	3, 4, 5	Більше, ніж один перевізник	Переважає володіння та фактичний контроль	Подвійне узгодження	Бермудський метод
G	3, 4, 5	Більше, ніж один перевізник	Переважає володіння та фактичний контроль <i>або/і</i> спільність інтересів <i>або/і</i> основне місце діяльності	Вільне ціноутворення <i>або</i> подвійне відхилення	Відсутні обмеження
i неповне кодування ICAO	Будь-яке		Відсутність інформації	Відсутність інформації	Інше <i>або</i> відсутність інформації
o всі інші комбінації					

Джерело: COT

Міжнародні угоди авіаперевезень України, які не враховані базою даних СОТ

№	Партнер	Дата підписання	Дата набуття чинності або ратифікації (*)	АІІ	Тип угоди	Зміни до угоди	Членство в СОТ
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	Єгипет	22.12.1992 р.	22.12.1992 р.	8	о	-	30.06.1995 р.
2.	Ізраїль	12.01.1993 р.	17.09.1995 р.	19	о	22.02.2010 р.	21.04.1995 р.
3.	Казахстан	22.02.1993 р.	22.02.1993 р.	8	о	-	Не є членом
4.	Киргизстан	23.02.1992 р.	23.02.1993 р.	4	В	-	20.12.1998 р.
5.	Естонія	06.07.1993 р.	16.09.1993 р.	0	о	01.12.2005 р.	13.11.1999 р.
6.	Литва	07.07.1993 р.	28.12.1993 р.	8	о	01.12.2005 р.	31.05.2001 р.
7.	Швейцарія	21.07.1993 р.	25.03.1997 р.	0	о	-	01.01.1995 р.
8.	В'єтнам	21.10.1993 р.	20.04.1994 р.	8	о	-	11.01.2007 р.
9.	Туніс	07.12.1993 р.	25.08.1994 р.	8	о	-	29.03.1995 р.
10.	Росія	12.01.1994 р.	02.03.1995 р.	14	о	-	22.08.2012 р.
11.	Польща	20.01.1994 р.	15.02.1996 р.	17	о	01.12.2005 р. 12.03.2013 р.	01.01.1995 р.
12.	Словаччина	23.05.1994 р.	28.01.1995 р.	27	G	01.12.2005 р. 06.10.2010 р.	01.01.1995 р.
13.	Люксембург	14.06.1994 р.	15.11.1995 р.	21	о	-	01.01.1995 р.
14.	Італія	02.05.1995 р.	04.02.1998 р.	0	A	01.12.2005 р.	01.01.1995 р.
15.	Угорщина	19.05.1995 р.	09.11.1995 р.	14	F	01.12.2005 р.	01.01.1995 р.
16.	Вірменія	17.06.1995 р.	11.08.1995	4	В	-	05.02.2003 р.
17.	Індія	07.07.1995 р.	07.07.1995 р.	4	В	-	01.01.1995 р.
18.	Білорусь	17.07.1995 р.	19.09.1995 р.	4	В	-	Не є членом
19.	Азербайджан	28.07.1995 р.	30.01.1996 р.	0	A	-	Не є членом
20.	Румунія	29.03.1996 р.	01.06.1996 р.	14	о	-	01.01.1995 р.
21.	Хорватія	05.06.1997 р.	09.12.2002 р.	4	о		
22.	Лівія	23.01.2001 р.	25.10.2002 р.*	11	о	-	Не є членом
23.	Данія	27.03.2001 р.	27.03.2001 р.	15	о	01.12.2005 р.	01.01.1995 р.
24.	Ліван	22.04.2002 р.	25.10.2002 р.*	0	A	-	Не є членом
25.	Таїланд	10.03.2004 р.	28.07.2004 р.*	13	C	-	01.01.1995 р.
26.	Кувейт	17.06.2004 р.	18.08.2005 р.*	8	о	-	01.01.1995 р.
27.	Йорданія	30.11.2005 р.	27.07.2006 р.*	17	F	-	11.04.2000 р.
28.	Таджикистан	07.03.2008 р.	07.12.2009 р.	0	A	-	02.03.2013 р.
29.	Боснія і Герцеговина	24.06.2008 р.	17.12.2009 р.	25	о	-	Не є членом
30.	Португалія	24.06.2008 р.	16.03.2012 р.	18	о	-	01.01.1995 р.
31.	Бразилія	02.12.2009 р.	15.02.2011 р.*	20	о	-	01.01.1995 р.
32.	Грузія	10.06.2010 р.	11.11.2011 р.	27	G	-	14.06.2000 р.
33.	Шрі-Ланка	04.08.2011 р.	18.06.2012 р.	25	о	-	Не є членом
34.	Катар	19.10.2011 р.	16.10.2012 р.*	15	о	-	Не є членом

1	2	3	4	5	6	7	8
35.	Греція	06.10.2011 р.	14.11.2012 р.*	25	G	-	01.01.1995 р.
36.	Туреччина	22.12.2011 р.	03.07.2013 р.*	26	G	-	26.03.1995 р.
37.	Великобританія та Північна Ірландія	10.02.1993 р.	31.05.1993 р.	8	o	01.12.2005 р.	01.01.1995 р.
38.	Німеччина	10.06.1993 р.	15.03.1999 р.	14	0	01.12.2005 р.	01.01.1995 р.
39.	США	05.06.2000 р.	05.06.2000 р.	26	i	-	01.01.1995 р.
40.	Австрія	15.06.1994 р.	01.12.1994 р.	4	B	01.12.2005 р.	01.01.1995 р.
41.	Іспанія	07.10.1996 р.	22.04.1997	7	B	01.12.2005 р.	01.01.1995 р.
42.	Китай	05.07.1993 р.	дані відсутні	0	A	-	11.12.2001 р.
43.	Нідерланди	07.09.1993 р.	01.08.1994 р.	1	A	01.12.2005 р.	11.12.2001 р.
44.	Чехія	01.07.1997 р.	09.09.1998 р.	4	B	01.12.2005 р.	11.12.2001 р.
45.	Узбекистан	20.02.1993 р.	20.02.1993 р.	7	i	-	Не є членом
46.	Бельгія	20.05.1996 р.	01.01.2003 р.	0	A	01.12.2005 р.	01.01.1995 р.
47.	Канада	28.01.1999 р.	28.01.1999 р.	13	E	26.02.2001 р. 25.02.2002 р.	01.01.1995 р.
48.	Швеція	27.03.2001 р.	27.03.2001 р.	15	o	01.12.2005 р.	01.01.1995 р.
49.	Латвія	23.05.1995 р.	31.01.1996 р.	11	o	01.12.2005 р.	10.02.1999 р.
50.	Норвегія	27.03.2001 р.	27.03.2001 р.	15	o	01.12.2005 р.	01.01.1995 р.
51.	Фінляндія	05.06.1995 р.	01.03.1996 р.	4	o	01.12.2005 р.	01.01.1995 р.
52.	Іран	09.07.1993 р.	дані відсутні	0	A	-	Не є членом
53.	Туркменістан	25.02.1993 р.	25.02.1993 р.	11	o	-	Не є членом
54.	Франція	03.05.1994 р.	23.01.1995 р.	10	o	01.12.2005 р.	01.01.1995 р.
55.	Сирія	02.04.1993 р.	дані відсутні	4	B	13.04.2011 р.	Не є членом
56.	Молдова	20.03.1993 р.	20.03.1993 р.	11	o	-	26.07.2001 р.
57.	Корея	16.12.1996 р.	06.03.2003 р.	8	o	-	01.01.1995 р.
58.	Монголії	23.07.1993 р.	23.07.1993 р.	8	o	-	29.01.1997 р.

Джерело: розроблено автором

Додаток К

Розрахунок індексу лібералізації міжнародних угод авіаперевезень України

№	Партнер	Свободи повітря	Провізна ємність	Тарифи	Володіння авіакомпанією	Призначення перевізників	Кооперація перевізників	Статистика	Всього
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>	<i>8</i>	<i>9</i>	<i>10</i>
1.	Єгипет	0	4	0	0	4	0	0	8
2.	Ізраїль	0	4	8	0	4	3	0	19
3.	Казахстан	0	4	0	0	4	0	0	8
4.	Киргизстан	0	0	0	0	4	0	0	4
5.	Естонія	0	4	0	0	0	0	0	4
6.	Литва	0	4	0	0	4	0	0	8
7.	Швейцарія	6	4	0	0	0	0	0	10
8.	В'єтнам	0	4	0	0	4	0	0	8
9.	Туніс	0	4	0	0	4	0	0	8
10.	Росія	6	4	0	0	4	0	0	14
11.	Польща	0	4	0	0	4	0	0	8
12.	Словаччина	6	8	6	0	4	3	0	27
13.	Люксембург	0	8	6	0	4	3	0	21
14.	Італія	0	0	0	0	0	0	0	0
15.	Угорщина	6	4	0	0	4	0	0	14
16.	Вірменія	0	0	0	0	4	0	0	4
17.	Індія	0	0	0	0	4	0	0	4
18.	Білорусь	0	0	0	0	4	0	0	4
19.	Азербайджан	0	0	0	0	0	0	0	0
20.	Румунія	0	4	6	0	4	0	0	14
21.	Хорватія	0	0	0	0	4	0	0	4
22.	Лівія	0	4	0	0	4	3	0	11

<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>	<i>8</i>	<i>9</i>	<i>10</i>
23.	Данія	0	8	0	0	4	3	0	15
24.	Ліван	0	0	0	0	0	0	0	0
25.	Таїланд	6	4	0	0	0	3	0	13
26.	Кувейт	0	4	0	0	4	0	0	8
27.	Йорданія	6	4	0	0	4	3	0	17
28.	Таджикистан	0	0	0	0	0	0	0	0
29.	Боснія і Герцеговина	6	6	6	0	4	3	0	25
30.	Португалія	0	4	6	4	4	0	0	18
31.	Бразилія	6	4	3	0	4	3	0	20
32.	Грузія	6	8	6	0	4	3	0	27
33.	Шрі-Ланка	6	6	6	0	4	3	0	25
34.	Катар	0	6	6	0	0	3	0	15
35.	Греція	6	2	6	4	4	3	0	25
36.	Туреччина	6	8	6	0	4	3	0	26
37.	Великобританія та Північна Ірландія	0	4	0	0	4	0	0	8
38.	Німеччина	0	4	6	0	4	0	0	14
39.	США	6	8	6	0	4	3	0	26
40.	Австрія	0	0	0	0	4	0	0	4
41.	Іспанія	0	0	0	0	4	3	0	7
42.	Китай	0	0	0	0	0	0	0	0
43.	Нідерланди	0	0	0	0	0	0	1	1
44.	Чехія	0	0	0	0	4	0	0	4
45.	Узбекистан	0	0	0	0	4	3	0	7
46.	Бельгія	0	0	0	0	0	0	0	0
47.	Канада	0	0	6	0	4	3	0	13

<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>	<i>8</i>	<i>9</i>	<i>10</i>
48.	Швеція	0	8	0	0	4	3	0	15
49.	Латвія	0	4	3	0	4	0	0	11
50.	Норвегія	0	8	0	0	4	3	0	15
51.	Фінляндія	0	4	0	0	0	0	0	4
52.	Іран	0	0	0	0	0	0	0	0
53.	Туркменістан	0	4	0	0	4	3	0	11
54.	Франція	0	4	6	0	0	0	0	10
55.	Сирія	0	4	0	0	0	0	0	4
56.	Молдова	0	6	0	0	4	0	1	11
57.	Корея	0	4	0	0	4	0	0	8
58.	Монголія	0	4	0	0	4	0	0	8

Джерело: розроблено автором



НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІОННИЙ
УНІВЕРСИТЕТ

ІНСТИТУТ ІКАО

Проспект космонавта Комарова, 1, м. Київ, 03058, Україна, тел. факс +38 (044) 4576912, e-mail: eduicao@nau.edu.ua, <http://www.icao.nau.edu.ua>

21.11.2014 № ІКАО-197/2014

ДОВІДКА ПРО ВПРОВАДЖЕННЯ результатів науково-дослідної роботи

Результати наукових досліджень Михальченко Інни Григорівни за темою дисертаційної роботи «Інституціональне забезпечення функціонування вітчизняних авіакомпаній на світовому ринку авіаперевезень» є відображенням комплексного підходу до безпеки авіаційного транспорту, який базується на специфіці національного регулювання діяльності цивільної авіації. Це визначає пріоритетні напрями співпраці Міжнародної організації цивільної авіації з урядом України та безпосередніми авіакомпаніями – національними перевізниками.

Результати досліджень, проведених Михальченко І.Г., підтверджують, що міжнародні організації формують інституціональне середовище функціонування світового ринку авіаперевезень, закріплюючи інституційні зв'язки між країнами та авіакомпаніями, сприяючи їх тісному співробітництву, формуючи базис інституціонального забезпечення національного ринку.

Суттєвими є аспекти щодо розробки зовнішнього механізму примусу до застосування стандартів й рекомендованої практики ІКАО шляхом вироблення нових стандартів, скасування застарілих та перегляду діючих, врахувавши при цьому можливості та особливості кожної країни щодо забезпечення його обов'язкового функціонування.



Директор Інституту
ІКАО (НАУ) Т.А. Суслєва
«21» 11 2014р.



ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
(ДЕРЖАВІАСЛУЖБА УКРАЇНИ)
ДЕПАРТАМЕНТ ФІНАНСІВ ТА ЕКОНОМІКИ

Україна, 01135, м. Київ, пр. Перемоги, 14
 econom@avia.gov.ua

тел. /факс 044 4615666

12.3.10-197

17.11.2014

Спеціалізованій вченій раді за місцем захисту

кандидатської дисертації

Михальченко І.Г.

Про використання результатів
 дисертаційного дослідження Михальченко І.Г.

Акт впровадження

Результати наукових досліджень Михальченко Інни Григорівни у процесі підготовки дисертаційної роботи на тему «Інституціональне забезпечення функціонування вітчизняних авіакомпаній на світовому ринку авіаперевезень» використовуються при підготовці проектів нормативно-правових актів щодо державного регулювання авіаційної діяльності, розробці угод про повітряне сполучення України, а також у проведенні інших заходів державної політики у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору під час регулювання діяльності авіакомпаній на території України з метою підвищення ефективності діяльності національних перевізників.

Наукове та практичне значення мають положення дисертаційної роботи, рекомендації та обґрунтування щодо удосконалення інституціонального забезпечення функціонування авіакомпаній України в глобальних умовах розвитку. Зокрема вони застосовуються при перегляді авіаційних правил України, що регулюють діяльність цивільної авіації та використання повітряного простору відповідно до міжнародних правил та рекомендацій, у зв'язку з їх невідповідністю сучасним тенденціям розвитку світового ринку авіаперевезень. Використання дисертаційної роботи дозволяє в цілому підвищити конкурентоспроможність вітчизняних авіакомпаній шляхом удосконалення таких національних правил.

Директор департаменту

В.І. Зеленков

01723

ЗАТВЕРДЖУЮ

*Заступник Головного
директора ДАТ "Україна"*
О.А. Гонченко
(підпис) (ПІБ)
« 15 » _____ 09 _____ 2014 р.

АКТ ВПРОВАДЖЕННЯ результатів науково-дослідної роботи

Розглянувши матеріали дисертаційної роботи Михальченко Інни Григорівни «Інституціональне забезпечення функціонування вітчизняних авіакомпаній на світовому ринку авіаперевезень», поданої на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.02 – світове господарство і міжнародні економічні відносини, ведучі спеціалісти в питаннях функціонування авіаліній, встановили, що представлена в дисертаційній роботі модель інституціонального забезпечення світового ринку авіаперевезень використана в практичній діяльності Державного авіаційного підприємства «Україна», що дозволить за рахунок формування передумов функціонування авіакомпаній в інституціональному середовищі множинності параметрів глобального авіаційного простору оптимізувати її діяльність.

Результати досліджень, проведених на Державному авіаційному підприємстві «Україна» підтвердили, що внаслідок ефективного інституціонального забезпечення, яке відповідає сучасним ринковим умовам дерегулювання, підвищується рівень провізної ємності міжнародних перевезень, що в свою чергу забезпечує зростання доходу авіакомпанії на світовому ринку.

Практична цінність і універсальність запропонованої Михальченко І.Г. моделі полягає в можливості удосконалити умови функціонування авіаліній за допомогою перегляду двосторонніх узгоджень уряду України щодо міжнародних повітряних сполучень. Запропоновані інституціонально-економічні заходи дозволять в перспективі підвищити рівень ефективності авіакомпанії, враховуючи тенденції на світовому ринку авіаперевезень.

Наталя Вікторівна
(посада, структурний підрозділ)
планово-економічний розрахунок
Гонченко О.А.
(підпис) (прізвище, ініціали)
« 15 » _____ 09 _____ 2014 р.



ЗАТВЕРДЖУЮ

Проректор з науково-педагогічної роботи

А. Полухін

11 20 14 р.

АКТ ВПРОВАДЖЕННЯ результатів науково-дослідної роботи

Ми, що нижче підписалися, директор Інституту економіки та менеджменту Матвєєв В.В., декан факультету економіки і підприємництва Ареф'єва О.В., склали цей акт про те, що результати наукового дослідження за темою дисертаційної роботи Михальченко Інни Григорівни «Інституціональне забезпечення функціонування вітчизняних авіакомпаній на світовому ринку авіаперевезень» використовуються в навчальному процесі Національного авіаційного університету на кафедрі міжнародної економіки.

Найменування впровадженого результату	Форма впровадження і досягнутий практичний ефект
<p>Навчальні програми з дисциплін:</p> <p>«Інституціональна економіка», «Міжнародні організації», «Міжнародні транспортні послуги», «Міжнародна комерційна діяльність на авіаційному транспорті»».</p>	<p>Матеріали дисертаційної роботи впроваджені у вигляді методичних рекомендацій до проведення практичних занять, тестових завдань, виконання дипломного проектування та реалізовані у навчальних програмах.</p> <p>Впровадження зазначених методичних матеріалів дозволило перейти до комплексного вивчення студентами названих навчальних дисциплін з використання теоретико-методологічних та прикладних підходів щодо формування інституціонального забезпечення функціонування авіакомпаній на світовому ринку авіаперевезень.</p>

Директор ІЕМ

 Декан факультету
економіки і підприємництва

 В. Матвєєв
О. Ареф'єва