

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

**МИХАЛЬЧЕНКО ІННА ГРИГОРІВНА**



УДК 339.942.017:656.7.072(477):061.5(043.3)

**ІНСТИТУЦІОНАЛЬНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ  
ВІТЧИЗНЯНИХ АВІАКОМПАНІЙ НА СВІТОВОМУ РИНКУ  
АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ**

Спеціальність 08.00.02 – світове господарство і міжнародні  
економічні відносини

**АВТОРЕФЕРАТ**  
дисертації на здобуття наукового ступеня  
кандидата економічних наук

Київ – 2015

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Національному авіаційному університеті Міністерства освіти і науки України, м. Київ.

Науковий керівник: кандидат економічних наук, професор  
**Матвєєв В'ячеслав Васильович**,  
Національний авіаційний університет  
Міністерства освіти і науки України,  
директор Інституту економіки та менеджменту

Офіційні опоненти: заслужений діяч науки і техніки України,  
доктор економічних наук, професор  
**Степанов Олександр Петрович**,  
Київський національний університет  
культури і мистецтв  
Міністерства освіти і науки України,  
завідувач кафедри журналістики і  
міжнародних відносин

кандидат економічних наук,  
**Козловський Костянтин Вікторович**,  
Товариство з обмеженою відповідальністю  
«Авіакомпанія «Хорс»,  
консультант-референт з міжнародних зв'язків

Захист відбудеться «27» березня 2015 року о 14<sup>00</sup> годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д.26.062.02 Національного авіаційного університету за адресою: 03680, м. Київ, просп. Космонавта Комарова, 1, корпус 2, ауд. 418.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Національного авіаційного університету за адресою: 03680, м. Київ, просп. Космонавта Комарова, 1.

Автореферат розісланий «25» лютого 2015 р.

Учений секретар  
спеціалізованої вченої ради



Н.М. Кравчук

## ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

**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., 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 67/11.01.01a), у рамках якої автором сформовано та обгрунтовано 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 обгрунтування 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 динаміка 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 забезпечення (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, експертні оцінки рейтингових агенцій, офіційна міжнародна інформація, зокрема СОТ, МВФ, Світового банку, ЮНКТАД, публікації, огляди і доповіді ІКАО, 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 позиціонуванні 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 міждержавних 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 адміністрації (акт впровадження від 22.09.2014 р.), Європейського регіонального навчального центру ІКАО з авіаційної безпеки (акт впровадження від 11.02.2015 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 22.12.2014 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.

## ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У **вступі** обґрунтовано актуальність теми дисертаційної роботи, проаналізовано ступінь її розробки у працях вітчизняних та зарубіжних учених, показано зв'язок роботи з науковими програмами й темами, викладено мету і завдання дослідження, сформульовано об'єкт, предмет, визначено методи дослідження, наукову новизну отриманих результатів та їхню практичну спрямованість.

У **розділі 1 «Методологія дослідження інституціоналізації світового ринку авіаперевезень»** розкрито змістовну сутність інституціонального забезпечення на основі дослідження логічної структури інститутів, системи інституційних зв'язків економічних агентів, що розкриває роль та значення інститутів в регулюванні секторальних ринків, їх трансформації в глобальній економічній динаміці.

Для розкриття сутності інституціонального забезпечення необхідним було детальне дослідження дефініцій «інститут» та «інституція», пов'язане з конвергенцією даних понять в економічних дослідженнях вітчизняних науковців в результаті некоректного перекладу терміну «institution», що призвело до значних перекручувань змістовності та втрати їх суттєвості. Крім того, різним є сутнісне розуміння категорії інституту внаслідок відсутності точного його визначення різними течіями наукової економічної думки, серед яких особливе місце займає неоінституціоналізм.



Авторське розуміння інституту відображено через його логічну структуру, яка містить зміст інституції або правила ( $A$ ), умови застосування ( $Cn$ ), суб'єкт ( $St$ ), характер ( $M$ ), перелік санкцій ( $P$ ), гарант норми ( $G$ ) та сукупність факторів ( $a$ ), які впливають на гаранта, завдяки яким він не встановлює та не застосовує санкції, та має вигляд:

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

що означає, що 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  $Cn(x, t) \& M(A(x, t)) \& aG(P(x, t + \Delta t))$ .

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 процесах регулювання, тобто рекомендаційному характері управління глобальним простором. Це передбачає високий ступінь альтернативності поведінки керованих об'єктів і створює необхідність в координації ринкових відносин за умов, коли економічні зв'язки під впливом глобалізації значно ускладнюються, стають різноманітнішими та масштабнішими.

Внаслідок цього необхідним стало дослідження еволюції глобалізаційних процесів, під час якого виділено декілька етапів, які виникали історично – націоналізація, інтернаціоналізація, регіоналізація, глобалізація, глокалізація. В окремих частинах світового господарства і в даний час можна спостерігати фрагментарні прояви окремих етапів даних процесів. Специфіка подальшого розвитку глобалізаційного процесу проявляється в його діалектичній єдності з регіоналізаційними тенденціями у формі глокалізації, яка базується на територіальній єдності, повітряних сполученнях країн та міжконтинентальності міжнародних економічних зв'язків.

**У розділі 2 «Аналіз інституціонального забезпечення функціонування авіакомпаній на світовому ринку авіаперевезень»** проаналізовано глобальні виклики економічного розвитку, особливості трансформації світового ринку авіаперевезень, механізми інституціонального забезпечення функціонування авіакомпаній на світовому ринку авіаперевезень та встановлено інституціональну роль міжнародних авіаційних організацій.

Під час дослідження розкрито різноманітні аспекти динамічного розвитку світового ринку авіаперевезень, який пов'язаний з такими основними процесами як глобалізація, лібералізація, інформаційні технології, поява хавової моделі перевезень, низькобюджетних перевізників та різноманітною співпрацею авіакомпаній (код-шерінг, інтерлайн, альянси авіакомпаній, злиття та об'єднання) (рис. 1).

Під впливом даних процесів світовий ринок авіаперевезень зазнав суттєвих змін, які відобразились і на окремих механізмах його інституціонального забезпечення, які охоплюють три рівні – національний, міждержавний (двосторонній) і багатосторонній, кожен з яких розглянуто через призму характерному йому процесу та структурі забезпечення.

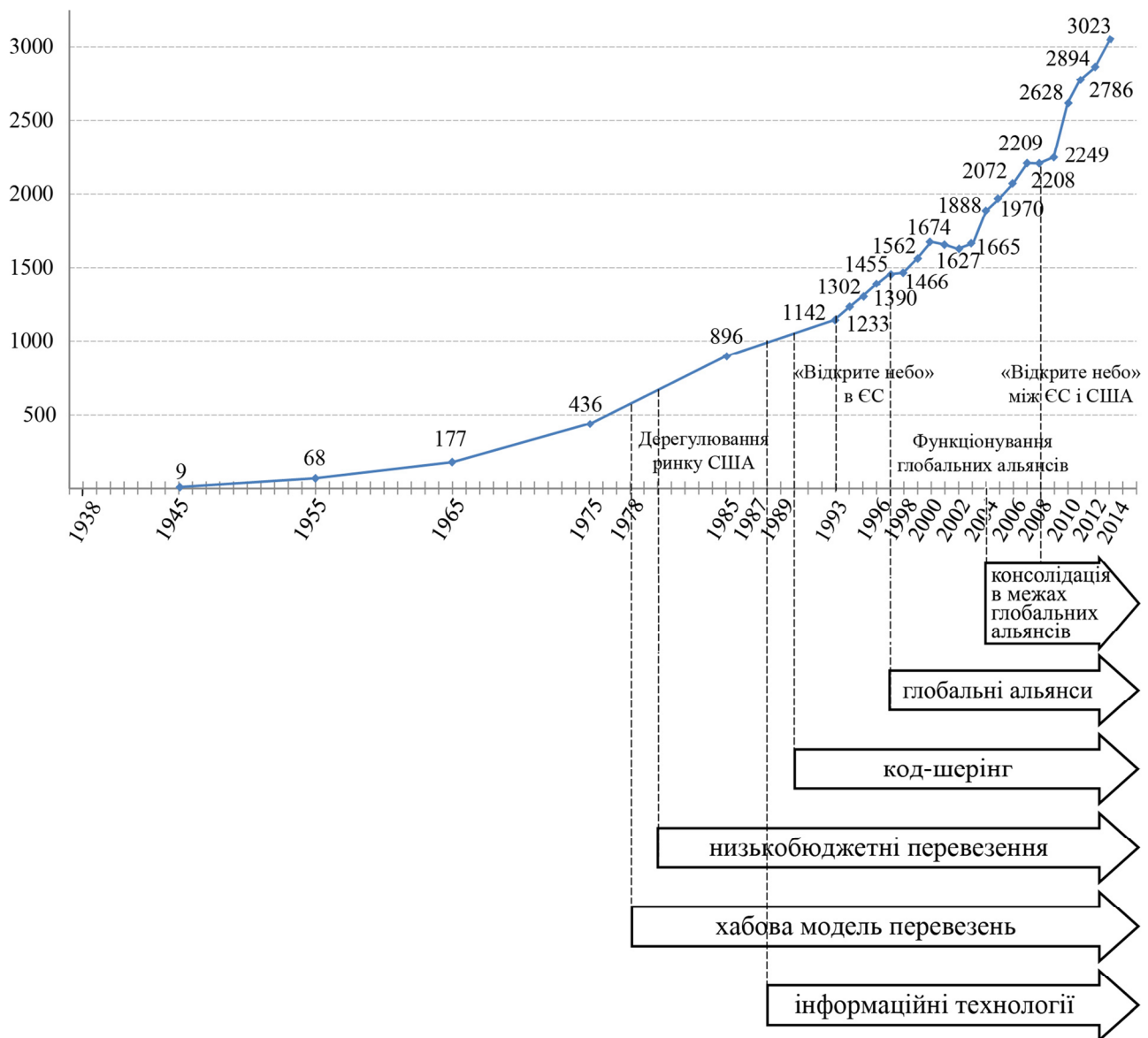


Рис. 1. Динамічність розвитку ринку авіаперевезень

Доведено, що міжнародні урядові та неурядові організації формують інституціональне середовище світового ринку авіаперевезень, які представлено у вигляді ієрархічної системи (рис. 2), та закріплюють інституційні зв'язки між

країнами та авіакомпаніями, сприяючи конвергенції та інтероперабельності суб'єктів ринку, яке характеризується різноманітною функціональністю, формуючи базис інституціонального забезпечення ринку.

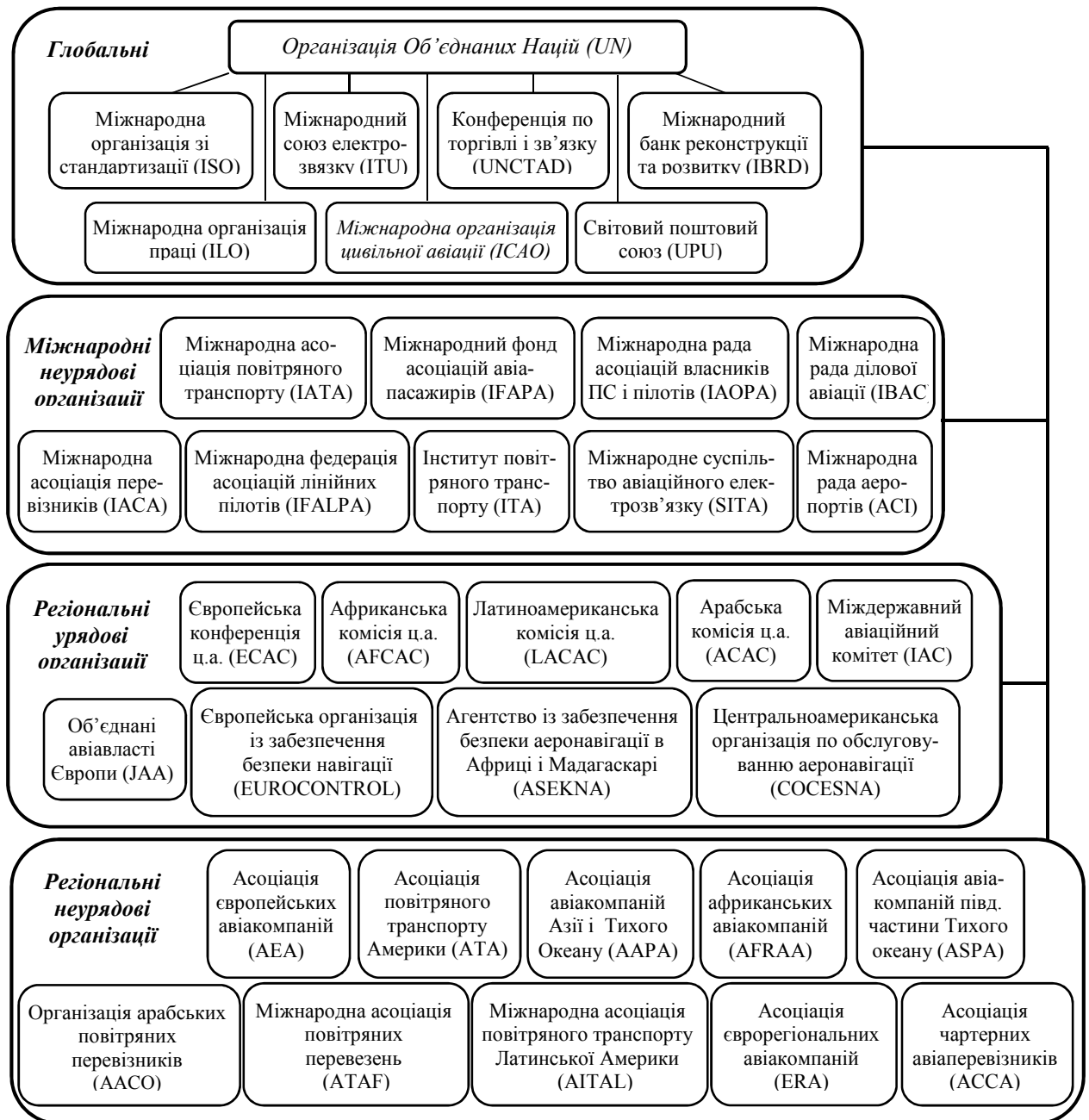


Рис. 2. Система авіаційних організацій світу

Дослідження недоліків рівнів інституціонального забезпечення світового ринку авіаперевезень створило необхідність розробки концептуальної моделі, яка відображає їх взаємопроникнення та одновимірність існування, іманентність та трансцендентність функціонування окремого національного ринку авіаперевезень, окремих суб'єктів на них.

У розділі 3 «Інституціональна модернізація діяльності вітчизняних авіакомпаній на світовому ринку авіаперевезень» автором представлено моделювання концептуальної структури інституціонального забезпечення

функціонування авіакомпаній на світовому ринку авіаперевезень на основі механістичного детермінізму ринку, розроблено методичний підхід оптимізації функціонування авіакомпаній в умовах, що мають різний рівень ліберальності, та здійснено інституціональне позиціонування вітчизняних авіакомпаній на світовому ринку авіаперевезень.

Під час моделювання враховувались якісні аспекти функціонування на національному, регіональному та міжнародному рівнях, які ґрунтуються на загальних принципах підвищення ефективності функціонування суб'єктів і в сукупності формують глобальний вимір ринку авіаперевезень (рис. 3). 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.

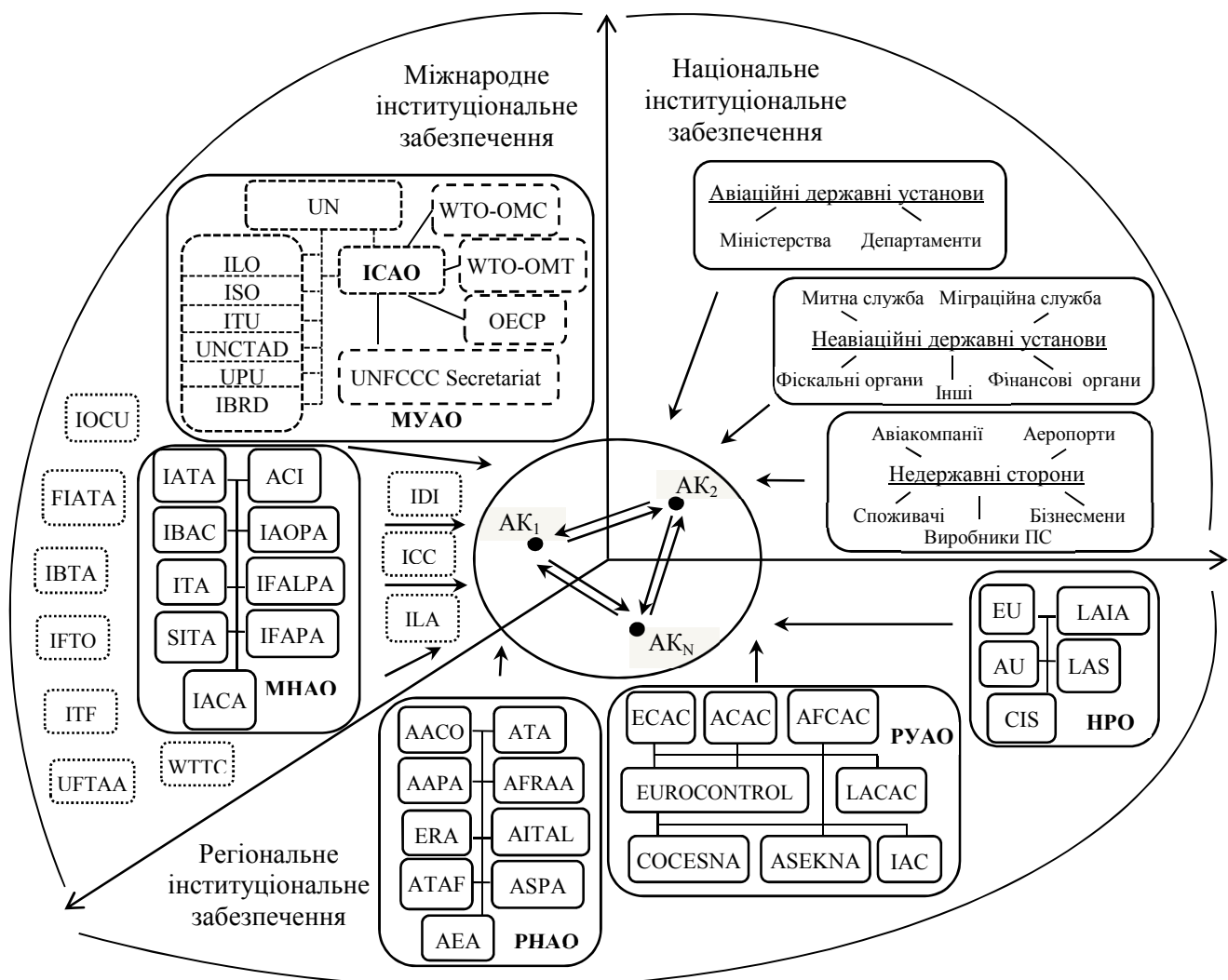


Рис. 3. Моделювання концептуальної структури інституціонального забезпечення діяльності авіакомпаній на світовому ринку авіаперевезень

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.

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 ( $MA$ ), тарифи авіаперевізників ( $CT$ ) та провізну ємність ( $CC$ ), 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 (рис. 4).

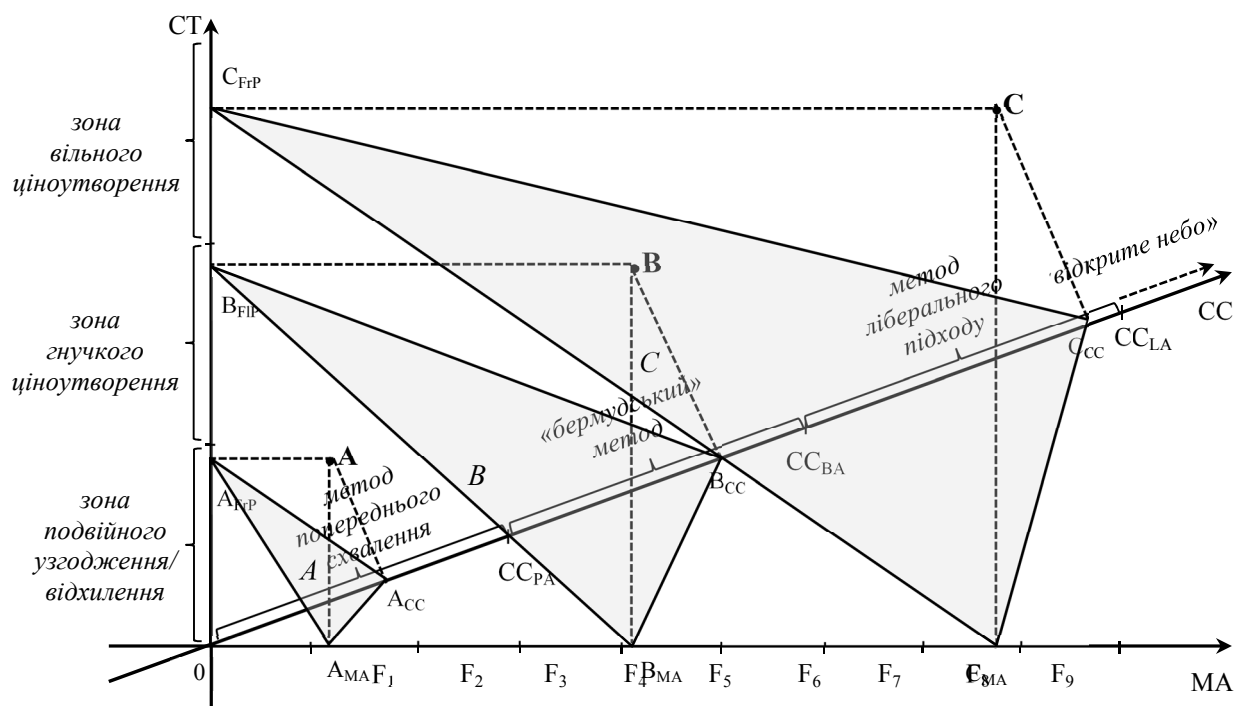


Рис. 4. Пошук оптимальних варіантів функціонування в умовах множинності інституціональних параметрів глобального простору авіаперевезень

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.

В основі інституціонального забезпечення авіаперевезень лежать міжурядові угоди, які містять важливі детермінанти міри лібералізації світового ринку авіаперевезень, максимальна вага яких за індексом лібералізації авіаперевезень

(ALI) рівна 50, що характерно процесам відкритості ринку. Кожна складова відображає відносне значення складових як індикатор відкритості окремого інституціонального параметра (табл. 1).

Таблиця 1

Відносна вага інституціональних параметрів світового ринку авіаперевезень

<i>Параметр / елемент ALI</i>	<i>Максимальне значення групи А (регулювання)</i>	<i>Максимальне значення групи В (дерегулювання)</i>	<i>Максимальне значення групи С (лібералізація)</i>	<i>Відносне значення, %</i>
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
<b>Всього</b>	<b>16</b>	<b>30</b>	<b>50</b>	<b>100</b>

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 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.

## ВИСНОВКИ

У дисертаційній роботі вирішено науково-практичне завдання щодо обґрунтування інституціонального забезпечення світового ринку авіаперевезень на основі аналізу існуючих механізмів функціонування та за допомогою моделювання інституціонального забезпечення, яке 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 – націоналізація, 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 інтеграбельності 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, яке 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 назначених 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 ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

### Монографії:

1. Михальченко І. Сучасні тенденції розвитку глобального ринку авіаперевезень пасажирів / [Г. Юн, С. Литвиненко, І. Михальченко та ін.] // Проблеми та перспективи організації авіаційних перевезень, застосування авіації в галузях економіки і розвитку транспортних систем: моногр. / за заг. ред. Г.М. Юна та С.Л. Литвиненка. – К.: Логос, 2011. – С. 7-13 (0,5 д.а.). – *Особистий внесок здобувача: аналіз тенденцій розвитку глобального ринку авіаперевезень пасажирів.*

**Наукові фахові видання, що включені до міжнародних наукометричних баз даних:**

2. 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 (0,5 д.а.).

3. Mykhalchenko I. The institutional parameters of world air transport market / I. Mykhalchenko // Економічний форум: зб. наук. праць. – Луцьк: ЛНТУ, 2014. – №2. – С. 16-20 (0,25 д.а.).

### У наукових фахових виданнях:

4. Михальченко І.Г. Основи регулювання ринку авіаперевезень пасажирів / І.Г. Михальченко // Стратегія розвитку України (економіка, соціологія, право). – К.: НАУ, 2012. – С.134-142 (0,75 д.а.).

5. Михальченко І.Г. Закономірності регулювання глобального ринку транспортних перевезень / І.Г. Михальченко // Вісник Дніпропетровського університету: Серія «Економіка». – Д.: Дніпропетровський національний університет ім. О.Гончара, 2011. - Вип. 5(2). – С. 272-279 (0,4 д.а.).

6. Михальченко І.Г. Ефективність співробітництва авіакомпаній в умовах кризи / І.Г. 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 (0,46 д.а.).

7. Михальченко І.Г. Дослідження природи інститутів та їх значення на глобальному ринку авіаперевезень / І.Г. Михальченко // Проблеми системного підходу в економіці. – [Електронне фахове видання]. – К: НАУ, 2010. - №3. – Режим

доступу: [http://www.nbuiv.gov.ua/e-journals/PSPE/2010\\_3/Mihalcheko\\_310.htm](http://www.nbuiv.gov.ua/e-journals/PSPE/2010_3/Mihalcheko_310.htm) (0,38 д.а.).

8. 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 (0,25 д.а.).

9. 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 (0,6 д.а., особисто автору належить – 0,3 д.а.) – *автором розроблено організаційно-економічний механізм глобалізаційних процесів у галузях економіки.*

**Публікації, що додатково висвітлюють наукові результати:**

10. Михальченко І.Г. Концептуальна структура інституціонального забезпечення функціонування авіакомпаній на світовому ринку авіаперевезень / І.Г. Михальченко // Стратегія соціально-економічного розвитку України: наук. видання. – К.: «Юрисконсульт», 2014. – Т.2. – С. 139-147 (0,5 д.а.).

**В інших виданнях:**

11. 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 (0,1 д.а.).

12. 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 (0,06 д.а.).

13. 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 (0,06 д.а.).

14. 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 (0,13 д.а.).

15. 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 (0,17 д.а.).

16. 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 (0,06 д.а.).

17. Михальченко І.Г. Особливості інституціонального забезпечення глобального ринку авіаперевезень / І.Г. Михальченко // Сучасні проблеми глобальних процесів у світовій економіці: VII міжн. наук.-практ. конф., 7-8 листопада 2012 р.: тези доп. – К.: НАУ, 2012. – С. 157 (0,06 д.а.).

18. Михальченко І.Г. Тенденції альянсів авіакомпаній на ринку авіаперевезень / І.Г. Михальченко // Залізничний транспорт: сучасні проблеми науки: ХІІІ наук.-практ.конф. молодих учених, аспірантів і студентів, 19-20 квітня 2012 р. – К.: ДЕУТ, 2012 р. – Ч.2. – С.106-107 (0,08 д.а.).

19. Михальченко І.Г. Ринок як економічна інституція / І.Г. Михальченко // Політ. Сучасні проблеми науки: ХІІ міжн.наук.-практ. конф. молодих учених і студентів, 4-5 квітня 2012 р.: тези доп. – К.: НАУ, 2012. – С.383 (0,06 д.а.).

20. Михальченко І.Г. Особливості національного рівня регулювання глобального ринку авіаперевезень / І.Г. Михальченко // Сучасні підходи до креативного управління економічними процесами: ІІІ всеукраїнська наук.-практ. конф. студентів і молодих вчених, 15-16 березня 2012 р.: тези доп. – К.: НАУ, 2012. – С. 67 (0,06 д.а.).

21. Mykhalchenko I. Airline alliances benefits its members, does not it? / I. Mykhalchenko // Сучасні проблеми глобальних процесів у світовій економіці: VI наук.-практ. конф., 10-11 лист. 2011 р.: тези доп. – К.: НАУ, 2011. – С. 78 (0,06 д.а.).

22. Mykhalchenko I. The regional level of transport market governance / I. Mykhalchenko // Якість економічного розвитку: глобальні та локальні аспекти: ІІІ міжн. наук.-практ. конф., 28-29 черв. 2011 р.: тези доп. – Дніпропетровськ, 2011. – Т.1. – С. 3-4 (0,13 д.а.).

23. Mykhalchenko I. The meaning of global governance / I. Mykhalchenko // Спецпроект: аналіз наукових досліджень: VI міжн. наук.-практ. конф., 30-31 трав. 2011 р.: тези доп. – Дніпропетровськ, 2011. – Т. 7. – С.19-21 (0,06 д.а.).

24. Mykhalchenko I. The levels and features of the market of transport services / I. Mykhalchenko // Сучасні підходи до креативного управління економічними процесами: ІІ всеукраїнська наук.-практ. конф. студентів і молодих вчених, 17-18 березня 2011 р.: тези доп. – К.: НАУ, 2011. – Т.2. – С. 12 (0,06 д.а.).

25. 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 (0,06 д.а.).

26. Mykhalchenko I. The system of the institutions in the world economy / I. Mykhalchenko // Сучасні підходи до креативного управління економічними процесами: всеукраїнська наук.-практ. конф. студентів і молодих вчених, 26 березня 2010 р.: тези доп. – К.: НАУ, 2010. – С. 75 (0,06 д.а.).

27. Михальченко І.Г. Специфіка регулювання діяльності авіакомпаній у світовому економічному просторі / І.Г. Михальченко // Політ. Сучасні проблеми науки: Х міжн. наук.-практ. конф. студентів та молодих учених, 7-9 квітня 2010 р.: тези доп. – К.: Вид-во Нац. авіац. ун-ту «НАУ-друк», 2010. – Т.2. – С. 33 (0,06 д.а.).

28. Михальченко І.Г. Напрями співробітництва авіакомпаній в умовах фінансової нестабільності / І.Г. Михальченко // Сучасні проблеми глобальних процесів у світовій економіці: ІV міжнар. наук.-практ. конф., 1 грудня 2009 р.: тези доп. – К.: НАУ, 2009. – С. 96 (0,06 д.а.).

29. 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 (0,06 д.а.).

30. 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 (0,06 д.а.).

### АНОТАЦІЯ

**Михальченко І.Г. Інституціональне забезпечення функціонування вітчизняних авіакомпаній на світовому ринку авіаперевезень. – Рукопис.**

Дисертація на здобуття ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.02 – світове господарство і міжнародні економічні відносини. – Національний авіаційний університет. – Київ, 2015.

Дисертація присвячена дослідженню теоретичних та практичних проблем інституціонального забезпечення функціонування вітчизняних авіакомпаній на світовому ринку авіаперевезень в контексті покращення умов для діяльності авіакомпаній. Надано практичні рекомендації для удосконалення інституціональної складової національного ринку авіаперевезень.

Досліджено теоретичні основи інституціонального забезпечення світових ринків, яке полягало в розкритті його сутності на основі логічної структури інститутів, системи інституційних зв'язків економічних агентів, функціональних особливостей світових ринків, еволюційних процесів в міжнародних економічних відносинах.

Запропоновано методичні підходи до удосконалення інституціонального забезпечення авіакомпаній на світовому ринку авіаперевезень на основі пошуку оптимальних варіантів функціонування в умовах множинності інституціональних параметрів глобального простору авіаперевезень.

**Ключові слова:** інституціональне забезпечення, авіаперевезення, світовий ринок, глобалізація, лібералізація.

### АННОТАЦИЯ

**Михальченко И.Г. Институциональное обеспечение функционирования отечественных авиакомпаний на мировом рынке авиаперевозок. – Рукопись.**

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.02 – мировое хозяйство и международные экономические отношения. – Национальный авиационный университет. – Киев, 2015.

Диссертация посвящена исследованию теоретических и практических проблем институционального обеспечения функционирования отечественных авиакомпаний на мировом рынке авиаперевозок в контексте улучшения условий для деятельности авиакомпаний. Предоставлены практические рекомендации для усовершенствования институциональной составляющей национального рынка авиаперевозок.

Исследовано теоретические основы институционального обеспечения мировых рынков, которое заключалось в раскрытии его сущности на основе

логической структуры институтов, системы институциональных связей экономических агентов, функциональных особенностей мировых рынков, эволюционных процессов в международных экономических отношениях.

Предложен методический подход к усовершенствованию институционального обеспечения авиакомпаний на мировом рынке авиаперевозок на основе поиска оптимальных вариантов функционирования в условиях множественности институциональных параметров глобального пространства авиаперевозок.

**Ключевые слова:** институциональное обеспечение, авиаперевозка, мировой рынок, глобализация, либерализация.

## ANNOTATION

**Mykhalchenko I. Institutional provision of functioning of native airlines on the world air transportation market. – Manuscript.**

The thesis in application for the Candidate of Economic Science academic degree under the specialization 08.00.02 – World economy and international economic relations. – National Aviation University. – Kyiv, 2015.

Thesis researches both theoretical and practical problems of the institutional provision of functioning of native airlines on the world market of air transportation. Practical recommendations are given for the improvement of institutional component of national air transportation market.

The theoretical bases of the institutional provision of world markets are researched, which consisted in establishing of provision essence on the basis of logical structure of institutes, system of institutional connections of economic agents, functional features of world markets, evolutionary processes and transformation of international economic relations.

To discover the nature of institutional provision of the company it was necessary to find the difference between such categories as «institute» and «institution» involved in the researches of native scientists with convergation. Besides, the category of institution does not have exact definition in different economic doctrines. So, it was discovered through the logical structure which includes content, condition, subject, character, sanctions, guarantor and factors which influence on guarantor. The institutional provision of sectorial markets was made through the prism of functional possibilities of the institutions. The market activity depends on institutional spectrum on the all levels of relationships between the subjects and has it results in the regulation processes which have recommendation character of global governance.

The second part of the thesis contain the analysis of global challenges of air transportation market, transformation specific, mechanisms of institutional provision of airlines on the national, intergovernmental and international levels. It was argued that international aviation organizations place great role on the market and form institutional environment of the market. They create hierarchic system and establish institutional relations between the countries and airlines.

The methodical approach of institutional provision of airlines in the world market of air transportation is offered on the basis of optimal functioning variants in the conditions of multiplicity of institutional parameters of global air space. As international air transport developed and became more complex over the past half century, so too has its regulation.

The subjects which make up the regulatory content in the economic field of international air transport are market access, carrier tariffs and carrier capacity. All forms of modification of such content create the institutional parameters of world air transport market. In plurality of institutional parameters of global air transportation space we set up three conditions of air transportation – the process of market regulation, deregulation and liberalization. The evolution of air transportation market goes to liberalization and the last stage of this process is “world open sky”. But to get last stage it is necessary to make great institutional changes on every national market which require much funds.

Institutional provision of functioning of Ukrainian airlines consists of 58 operating governmental aviation agreements. The middle level of Air Liberalization Index for Ukrainian market is 11 (maximum 50) which was built on such main institutional parameters as grant of rights, i.e. the right to carry out services between the two contracting states; designation, i.e. the right to designate one or more airline to exercise the rights to operate the agreed air services; withholding, i.e. the conditions required for the designated airline of the other party to have the right to operate; capacity clause, i.e. the regime which determines the capacity (in terms of volume of traffic, frequency or regularity of service and/or aircraft type(s)) that may be carried on the agreed services; tariff approval, i.e. the regime which governs the approval of the pricing of services between the contracting states; statistics, i.e. the exchange, or otherwise, of statistics on the part of the contracting states or their airlines; and cooperative arrangements, i.e. the right for the designated airlines to enter into cooperative marketing agreements. It was determined their relative importance as indicators of market openness. Such level indicates low liberalization of intergovernmental agreements and demonstrates potential threats of disparities in liberalization level of world market and national air transportation market of Ukraine.

**Keywords:** institutional provision, air transportation, world market, globalization, liberalization.

---

**Підписано до друку 24.02.2015 р. Формат 60х90 1/16.  
Папір офсетний. Умовн. др. арк. 0,9  
Друк різнограф. Тираж 100 прим. Зам. № 2402/01.**

---

**Підприємство Підприємство «УВОІ «Допомога» УСІ»  
Свідоцтво про державну реєстрацію №31245580  
03056, м. Київ, пров. Політехнічний, 6, корп. 5 (КП)  
Тел.: 277-80-08.**