

УДК 338.2

DOI: 10.18524/2413-9998/2020.3(46).214220

Г. М. Запша,

доктор економічних наук, професор,

завідувач кафедри менеджменту

Одеський державний аграрний університет

пров. Олександра Матросова, 6, м. Одеса, Україна, 65044

e-mail: kafedra_men@rambler.ru

ЕФЕКТИВНІСТЬ РЕГУЛЯТОРНИХ ІНСТРУМЕНТІВ В СФЕРІ ВІДНОСИН МІЖ АЕРОПОРТАМИ ТА АВІАЦІЙНИМИ ПЕРЕВІЗНИКАМИ ЩОДО РОЗПОДІЛУ СЛОТІВ

В статті розглядається питання регулювання конкурентних відносин на ринку повітряних перевезень в контексті економічних та комерційних відносин між аеропортом та авіаційним перевізником. Розкрито особливості основних підходів до розподілу слотів (часових проміжків користування інфраструктурою аеропортів для посадки, обслуговування та зльоту літаків), що передбачають різний ступінь залучення держави та відповідні режими регулювання. Було встановлено вплив різних підходів на конкурентну ситуацію та на економічну ефективність авіаційної галузі. В статті визначено особливості регулювання процедур розподілу слотів в Європейському Союзі та в США, наведено оцінку економічних наслідків певних процедур. На основі отриманих результатів було запропоновано заходи щодо оптимізації політики в сфері забезпечення конкурентних умов при розподілі слотів.

Ключові слова: авіаційна галузь; аеропорт; авіаційний перевізник; розподіл слотів; державне регулювання; конкуренція; економічна ефективність.

Постановка проблеми у загальному вигляді. Розвиток авіаційної галузі тісно пов'язаний із ефективністю функціонування ринку повітряних перевезень та відповідної інфраструктури. Головною передумовою такої ефективності є забезпечення умов справедливої конкуренції, що надає всім учасникам ринку рівні перспективи стратегічного розвитку. Підтримання високого рівня конкуренції на ринку повітряних послуг розглядається як один з головних чинників сталості розвитку авіаційної галузі, спрямованості цього розвитку на максимальне задоволення потреб споживачів та зростання внутрішньої економічної

ефективності та внесок в розвиток національної та глобальної економіки. Лібералізація авіаційної галузі дала потужний поштовх її розвитку, однак кілька проблем нерівної конкуренції залишається нерозв'язаними. Це пов'язано з різним ступенем участі державі в діяльності галузі, з різним режимом регулювання, з відмінностями у податковій політиці тощо. Прозорість у відносинах між аеропортами, що залишаються здебільшого під державним контролем, та авіаційними перевізниками, які працюють як приватні компанії є важливою умовою забезпечення ефективного функціонування всієї авіаційної галузі, бо такі відносини впливають на цінову політику, на ефективність використання повітряного простору та інфраструктури. Держава впливає на ці відносини або як учасник, або через регулятивні процедури. Розробка та впровадження державного регулювання авіаційної галузі, яке, з одного боку захищає умови конкуренції на ринку, а з іншого – забезпечує дотримання економічної ефективності є важливою проблемою, що потребує належного методологічного обґрунтування. Особливості вирішення цієї проблеми пов'язані із специфікою регуляторних режимів на глобальному рівні, інтенсивністю конкурентного середовища як на національних рівнях, так й окремих аеропортів, динамікою зростання обсягу повітряних перевезень в розрізі напрямів та груп пасажирів та вантажів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Відносини між аеропортами та авіаційними перевізниками є предметом досліджень як вітчизняних, так і зарубіжних науковців. Зокрема, питання організації розподілу слотів вивчають М. Фінгер, Х. Монтеро-Паскуаль, Т. Серафімова, С. Гудмундсон, Е. Грюневальд. Великий внесок у визначення ефективності різних підходів до розподілу слотів зробили А. Ранієрі, Н. Альсіна, Л. Кастеллі, Т. Боліч, Х. Рікардо. Економіку аеропортів та питання державного регулювання їх діяльності в Україні досліджують О.М. Демченко, К.В. Сидоренко, Д.О. Демченко.

Постановка завдання: виявлення результативних форм та інструментів державного регулювання взаємодії аеропортів

та авіаційних перевізників в частині розподілу слотів з метою впровадження конкурентних умов на ринку повітряних перевезень та забезпечення ефективного функціонування авіаційної галузі на основі досвіду Європейського Союзу.

Виклад основного матеріалу дослідження. Важливою сферою взаємодії між авіаційними перевізниками та аеропортами, окрім розміру та структури зборів аеропортів за свої послуги, є розподіл слотів – часових проміжків на посадки, обслуговування та злет літаків. Слоти за суттю є дозволом авіаперевізнику використовувати інфраструктуру аеропорту в певний інтервал часу. Зазвичай, слоти використовуються, коли попит на послуги аеропорту з боку авіаційних перевізників наближається до певної норми завантаженості аеропорту. Це може відбуватись періодично, або постійно. Розподіл слотів тоді відбувається за участю державних агенцій, які виступають координаторами розподілу слотів між авіаційними перевізниками. Саме таку практику передбачають постанови *IATA* [9]. Режим «координації» може бути постійним, що актуально для великих аеропортів, або сезонним, а також іноді на спеціальній основі при проведенні великих міжнародних спортивних чи інших заходів. За межами ЄС не завжди залучається координаційний орган для розподілу слотів, а розподіл відбувається на умовах ринкової конкуренції. Наприклад в США у двох аеропортах, а саме Вашингтонському національному аеропорту імені Рональда Рейгана та аеропорту ля-Гвардія діє постійний механізм координації. В інших чотирьох найбільш завантажених аеропортах, а саме у міжнародному аеропорт Н'ю-Арк Ліберті, міжнародному аеропорту імені Джона Фіджеральда Кеннеді, міжнародному аеропорту Лос-Анджелесу, міжнародному Чикагському аеропорту імені О'Гара, діє сезонний режим координації розподілу слотів. В інших аеропортах авіакомпанії самостійно формують розклад своїх рейсів, однак при досяжності максимальної завантаженості аеропортів виникають затримки у виконанні розкладу. *IATA* два рази на рік збирає координаційні органи з різних країн та представників авіакомпаній для вирішення питань щодо врівноваження попиту

та пропозиції та визначення загальних вказівок щодо розподілу слотів, на базі яких відповідні національні органи формують національні правила та безпосередньо графіки розподілу слотів [9].

Особливості координаційного органу з розподілу слотів Великої Британії полягають у тому, що він також бере участь в регулюванні вторинного ринку перепродажу слотів між авіакомпаніями. Це пов'язано з великою інтенсивністю повітряного руху у Великій Британії, суттєвим завантаженням міжнародних аеропортів та значною ринковою владою аеропортів в цьому питанні. До того ж Координаційний орган Великої Британії поширює свою діяльність й на аеропорти в інших країнах, зокрема Ірландію, Польщу, Нову Зеландію та аеропорт Дубая.

Часові слоти є важливими активами авіаційних перевізників, тому їх щорічний розподіл суттєво впливає на ефективність їх діяльності та на ринкові стратегії. Застосовуються кілька загальних принципів, за якими здійснюється такий розподіл. По-перше, це принцип історичних прав, який підтримується IATA та широко застосовується в ЄС. Цей принцип наголошує, що якщо авіаційний перевізник використав не менше 80 % призначених для нього слотів за минулий рік, то він може зберегти ці слоти й на наступний рік. Таке право дозволяє авіаційним перевізникам утримувати свою присутність на ключових для себе маршрутах. Але також неминучим є неефективне використання слотів, бо авіакомпанія вдається до здійснення рейсів у певний проміжок часу виключно з метою зберегти за собою слот на наступний період. Другий принцип полягає у тому, що авіакомпанії можуть передавати слоти одна до одної на або на комерційній, або на безоплатній основі. Цей обмін здійснюється на спеціальній «біржі слотів». В ЄС можливий лише безоплатний обмін, хоча за членства Великої Британії в ЄС там діяли біржі з купівлі/продажу слотів. Ринкову вартість слотів важко вирахувати, наприклад для пари слотів в аеропорту Гітроу ціна становить від 5 до 40 мільйонів євро. *AirFrance* продала шість тижневих пар в аеропорту Гітроу компанії *Delta Airlines* за 276 мільйонів доларів. Й третій принцип полягає у тому, що половина вільних слотів

має розподілятися навпіл між новими перевізниками, які до того не літали в даний аеропорт, та перевізниками, що вже присутні в аеропорту. Якщо нові перевізники не в змозі заповнити виділені для них слоти, то вони переходять до вже наявних перевізників [6, с. 7].

Ці принципи не є досконалими, тому що впливають на вибір авіакомпаній щодо свого розкладу та змушують приймати їх рішення, що не є обґрунтованими з економічної точки зору. Адміністрований централізований розподіл слотів та заборона їх перепродажу не обов'язково означає потрапляння слотів до тих компаній, що здійснюють перевезення по певному маршруту в найбільш ефективний спосіб або буде в найбільш інтенсивний спосіб використовувати надані йому можливості. Рівний доступ до часового ресурсу не призводить до найоптимальнішого з точки зору економічної ефективності рішення [5, с. 6]. Право першочергового розподілу слотів для компанії, що вже ними користується з одного боку, дозволяє перевізникам будувати довготривалі стратегії розвитку своєї мережі маршрутів, але з іншого боку не змушує перевізників використовувати слоти не задля економічної доцільності, а заради збереження за собою слотів в аеропортах. Для авіаційних компаній це може означати неповне завантаження літаків та недосконалий розклад стикових рейсів, а для аеропортів це означає неповне використання потужності з обслуговування перевізників. Навіть для найнавантажениших аеропортів світу, таких як Париж Руассі-Шарль-де-Голль, авіакомпанії використовують від 85 % до 92 % своїх слотів. Європейський Союз започаткував реформу, яка не усуває принцип першочергового розподілу слотів, але доповнює його вторинним ринком, де відбувається обмін слотами між авіакомпаніями. Більш ефективний розподіл слотів дозволив би в межах ЄС перевозити додаткового до 14 мільйонів пасажирів на рік. Крім того, закріплення слотів за авіакомпаніями, що вже їх утримують, призводить до посилення їх ринкової влади в межах певного аеропорту, що суттєво впливає на конкурентну ситуацію та на перспективи розвитку цього аеропорту. Таким

чином виникають штучні «затори» в розкладі аеропорту, коли авіакомпанії намагаються зберегти за собою певні часові слоти аби використовувати їх у майбутньому, або обміняти їх в іншій авіакомпанії [5, с. 3767].

Проблема ефективного розподілу слотів значно зросла після запровадження більш суворого регулювання щодо шумового забруднення прилеглих до аеропорту територій. Наприклад, аеропорт Орлі біля Парижу має приблизно на рік 400 000 слотів, але їх кількість скоротилась до 250 000 через зменшення польотів через надмірне шумове забруднення. Через технічне покращення літаків та зменшення їх шуму ситуація може змінитись у майбутньому, але все одно аеропорт не зможе використовувати свій потенціал на 100 %. Водночас, розвиток потужності аеропортів та ефективне їх використання є одним з ключових факторів забезпечення міжнародної конкурентоспроможності національних економік [2, с. 19].

Задля покращення координації при розподілу слотів в аеропортах Нью-Йорку та Вашингтону, які потерпали від надмірного навантаження, на замовлення адміністрації цивільної авіації США було проведено дослідження силами аудиторської палати щодо впливу системи розподілу слотів на функціонування та ефективність використання потужності чотирьох аеропортів США. Результатом дослідження явилось те, що ті аеропорти, де застосовувалась система координації при розподілу слотів подібна до тієї, що діє в Європейському Союзі включно з пріоритетним розподілом на користь компаній, що використовували слоти в минулому році, демонстрували меншу ефективність використання слотів, ніж аеропорти подібного розміру, в яких не було подібної процедури [11, с. 26]. Саме принцип пріоритетного права на отримання слотів для компаній, що вже їх використовують, не дозволяє на повну використовувати пропускну здатність аеропорту. По-перше, зацікавлені нові компанії не можуть отримати доступ до потрібних їм часових слотів. По-друге, авіакомпанії використовують менші літаки, що літають частіше аби заповнити слоти. По-третє, авіакомпаніям доводиться виконувати рейси з нижчим рів-

нем наповнюваності задля використання слотів [3, с. 25]. Досвід Гітроу, де був впроваджений вторинний ринок слотів, показав, що інтенсивність перерозподілу слотів на ринку зроста порівняно з системою координації під керівництвом державної агенції. Однак подібні дослідження поки не проводилось ані в Європейському Союзі, ані в інших регіонах світу. Тому вплив принципів системи координації розподілу слотів на ефективність діяльності аеропортів та авіаційної галузі, а також на стратегії авіакомпаній на ринку та їх інвестиційні проекти досі залишається недостатньо розглянутим. Потрібно визначити вплив різних варіантів режиму розподілу слотів на загальну ефективність авіаційної галузі, на роботу аеропортів та авіаційних перевізників [12, с 3].

Окремо стоїть питання щодо забезпечення незалежності дії координаційного органу. З одного боку, запроваджено принцип надання строкового мандату представникам держави та компаній авіаційного сектору, які несуть персональну відповідальність за складання розподілу слотів та контролю за його дотриманням та використанням. З іншого боку, обставини, коли людина, що шукає роботу в авіаційній галузі після закінчення її мандату в координаційному органі, можуть зашкодити незалежності цього органу. Фінансування цього органу теж може впливати на його незалежність. Тому в ЄС пропонується використовувати спеціальний збір, що сплачують як аеропорти, так й авіаційні перевізники пропорційно до кількості рейсів. Подібна практика поки не поширена в Україні, де державні установи зберігають контроль за керування повітряним рухом та використанням потужності аеропортів [1, с. 117].

Дуже важко знайти економічно обґрунтований розподіл слотів. В більшості праць з цього питання підкреслюються неефективність поточної практики розподілу слотів, що діє в Європейському Союзі. Щодо ринкових методів цього розподілу або у вигляді аукціонів, або бірж, або інші способи монетизованого обміну, то спостерігається загальний консенсус щодо того, що такий механізм більш ефективний порівняно з координаційним механізмом за участю державної агенції. Однак, існують

складнощі щодо організації таких механізмів. Наприклад, значні витрати на проведення аукціонів, високий рівень альтернативних витрат, ринкова влада великих компаній, необхідність координувати слоти між різними аеропортами. Проте, таку одночасну координацію слотів на виліт з одного аеропорту та приліт до іншого аеропорту надзвичайно складно реалізувати на практиці. Також потрібно забезпечити координацію розподілу слотів в аеропортах з використанням повітряного руху [7, с. 25]. Процедури розподілу слотів впливають на інвестиційні рішення аеропортів щодо розширення своєї потужності. Наприклад, авіаційні перевізники, що утримують найбільш затребувані слоти в аеропортах, зазвичай опираються його розширенню та збільшенню потужності. Досліджуються й інші механізми задля забезпечення оптимальності та економічної ефективності розподілу слотів. Наприклад, таким механізмом може бути адміністративно встановлена плата за користування слотами, яка вираховується на основі альтернативних витрат часового ресурсу використання інфраструктури аеропорту. Можливо організувати постійний багатосторонній майданчик для обміну слотами між авіаційними перевізниками на протипагу двостороннім обмінам. Також пропонується розширення доступу нових перевізників до розподілу слотів та більша гнучкість всього механізму розподілу. Незважаючи на різноманітність підходів до координації між різними агентами авіаційної галузі щодо розподілу слотів, поки не визначений за критеріями економічної ефективності оптимальний механізм щодо здійснення цієї процедури. Під критеріями економічної ефективності розуміється як операційна ефективність бізнесу, так й рівень споживчої цінності [10, с. 3779]. Зростання обсягу пасажирських перевезень на нових ринках по всьому світу, особливо в Азії, зростання завантаженості аеропортів та потреба у будівництві нових великих аеропортів [8, с. 2] вимагає розробки узгодженого на міжнародному ринку механізму розподілу слотів для забезпечення ефективної конкуренції на ринку повітряних перевезень в світі.

Аеропортові збори та платежі суттєво впливають на конкурентну ситуацію в авіаційній галузі та є вагомим джерелом інвестування

в інфраструктуру повітряного транспорту. Система економічних та комерційних відносин між авіаційними перевізниками та аеропортами є надзвичайно складною та визначається великим колом факторів, у тому числі конкурентного характеру. Певний рівень ринкової сили або з боку аеропортів, або з боку великих авіакомпаній призводить до викривлення конкурентної ситуації, створення дискримінаційних умов для певних перевізників та зменшення показників споживчої вартості. Однак, державне регулювання, спрямоване на підтримання конкуренції при збереженні довгострокової інвестиційної перспективи для стратегічного розвитку галузі, викликає зміну поведінки агентів галузі та зниження економічної ефективності через нераціональне використання ресурсів. При вирішенні проблеми розподілу часових слотів в аеропортах між авіаційними перевізниками існує три підходи: перший, що використовується в Європейському Союзі передбачає «координацію» розподілу слотів через спеціальний незалежний орган, що кожного року на основі багатьох факторів приймає рішення; другий, що поширений у Великій Британії та США передбачає розподіл слотів також через процедуру «координації», однак додатково також застосовуються ринкові механізми перерозподілу слотів на основі біржі чи аукціону, або двосторонніх угод; третій, який не передбачає участь державі в розподілі слотів, а їх розподіл через двосторонні домовленості між аеропортами та авіаційними перевізниками або через рівний доступ до вільних слотів. Перший варіант змушує авіакомпанії неефективно використовувати свої слоти, штучно збільшуючи кількість рейсів або зменшуючи завантаження рейсів та розмір літаків. У другому варіанті економічна ефективність покращується, але впровадження ринку слотів може бути дорогим та викривлює ринкову владу перевізників. В третьому варіанті виникають дискримінаційні умови серед перевізників в аеропорту, що негативно відбивається на дії конкурентного механізму в авіаційній галузі. Одним з інструментів підтримання рівних конкурентних умов на ринку та підвищення ефективності галузі є оптимізація аеронавігаційних та інших

послуг аеропортів через національну та міжнародну координацію відповідних керуючих органів та затвердження тарифів на основі кількох факторів, пов'язаних із специфікою роботи конкретного аеропорту, структури пасажирського та вантажного потоку, структури вартості цих послуг та показників операційної ефективності. Однак, незважаючи на плани Європейської комісії скоротити вартість послуг аеропорту для авіаційних перевізників на понад 15 % за п'ятирічний період, означених показників не було досягнуто. Основою ефективною державної політики щодо регулювання авіаційної галузі має стати забезпечення ефективної дії ринкових механізмів, основаних на конкуренції. Тому держава має унеможливити зловживання ринковою владою з боку аеропортів чи з боку авіакомпаній через встановлення чітких та прозорих правил доступу до потрібної інфраструктури. При цьому важливим питанням залишається збереження економічної ефективності функціонування галузі, що викликає конфлікт цілей. Тому загальним рішенням є застосування комбінованих рішень, які поєднують ринкові механізми та регулятивні норми. Щодо розміру аеропортових зборів це може бути розділення надходжень аеропорту на різні «каси» від регульованих та нерегульованих видів діяльності. Щодо розподілу часових слотів, то таким рішенням може стати застосування процедури «координації» при розподілі слотів через незалежний регулятивний орган та вторинного ринку з монетизованим обміном між авіаційними перевізниками.

Постійне зростання обсягів пасажирських перевезень повітряним транспортом обумовило зростання завантаженості аеропортів, темпи зростання пропускної здатності яких були набагато повільніші. Половина найбільш завантажених аеропортів світу знаходиться в Європі. Аеропорт Гітроу в Лондоні одним із першим стикнувся з проблемою вичерпання вільних слотів, особливо в пікові години та утворення заторів з літаків, що прибувають та відлітають. Нещодавнє розширення інфраструктурного потенціалу аеропорту не змогло вирішити проблему, лише полегшало її. За прогнозами до 2040 року з такою самою проблемою стикнувся

ще 16 аеропортів в Європі. Тому проблема ефективного розподілу та використання слотів з економічної та операційної точки зору, стає актуальною та потребує свого вирішення. Поточна система регулювання розподілу слотів, яка діє починаючи з 2004 року, отримала схвальні відгуки як від авіаційних перевізників, так й аеропортів. Незважаючи на обмеження потужності аеропортів та запровадження більш жорстких обмежень на рівень карбонових викидів та шумового забруднення, кількість рейсів постійно зростала, навіть в найбільш завантажених аеропортах. За десять років з 2009 до 2019 року в трьох аеропортах, де відбувалась процедура координації щодо розподілу слотів кількість маршрутів збільшилась з 9000 до 11500. Використання доступних слотів в таких аеропортах досягала майже 100 %, але навіть бюджетні перевізники змогли отримати можливість виконувати рейси до цих аеропортів.

Переваги адміністрування процесу розподілу слотів полягають у створенні впевненості учасників ринку в сталості правил цієї процедури. Координація процедури розподілу слоту між аеропортом, перевізниками та незалежним адміністративним органом спроможна вирішити складні питання доступу певного перевізника до інфраструктури аеропорту. Існує консенсус щодо того, що трансакційні витрати, пов'язані з адміністративною процедурою є меншими за витрати функціонування ринкових механізмів. Наприклад, кожний сезон, тобто шість місяців, авіаційні перевізники мають право утримувати слот, якщо вони використовували його на 80 % за цей період. При запровадженні процедури аукціонів перевізники мають в незалежності від розподілу та використання слотів в минулому періоді виставляти свої цінові пропозиції на отримання слоту в новому періоді. Пов'язані з цим трансакційні витрати викликані потребою визначити вартість слоту та витрати безпосередньо на проведення аукціону. Однак, ці витрати істотно зменшуються з часом тому, що учасники ринку будуть більш обізнані щодо процесу аукціону.

Процедура координованого розподілу слотів виявилась більш корисною у випадку, коли аеропорт має достатню потужність.

Вона допомагає уникнути затримок, перерозподіляє рейси протягом доби, оптимізує потік пасажирів в аеропорту та збільшує ефективність користування інфраструктурою аеропорту. У випадку аеропорту, що стикається з браком потужності, система розподілу слотів демонструє певні недоліки. Незрозумілим залишається питання ефективності розподілу дефіцитних слотів між перевізниками, знижується загальний рівень конкуренції через складність потрапляння в завантажені аеропорти нових перевізників, бракує розуміння ринкової вартості слотів, що ускладнює авіаційним перевізникам оперативне та інвестиційне планування, а регулятивним органам – розрахунок обґрунтованих тарифів та умов справедливої конкуренції.

Частково це відбувається через те, що поточні правила розподілу слотів, які впроваджені в директиви ЄС, були розроблені ще у 1993 році та не враховують істотних змін, які відбулись на ринку авіаційних перевезень за цей період. Лібералізація авіаційної галузі призвела до появи спільного авіаційного простору, бюджетні авіалінії відзначились вибуховим зростанням, було створено глобальні авіаційні альянси, запроваджено інформаційні технології обслуговування пасажирів та організації подорожі загалом, з'явилися великі перевізники, які використовують потужні хаби за межами ЄС, насамперед Стамбул, Катар, Дубай. Рівень завантаженості аеропортів значно зріс. В таких умовах поточна система розподілу слотів потребує реформування та пристосування до поточних умов.

Поняття ефективності системи розподілу слотів по різному трактується різними учасниками ринку повітряних перевезень. Технічна ефективність спирається на операційні показники, такі як використання потужності, обсяг перевезень в пасажиро-кілометрах, кількість затримок в розкладі рейсів. В свою чергу економічна ефективність орієнтується на показники споживчої цінності. Й перший, й другий підхід до розуміння ефективності є важливим для розробки регулятивної політики.

При організації аукціону в такий спосіб, що сплата за отримання слотів буде виступати як незворотні витрати, а не змінні витрати,

авіакомпанії в умовах конкуренції не будуть підіймати ціни на квитки. В той же час, вигоди від дефіцитного ресурсу, які сьогодні отримує перевізник потрапляють або цілком до держави або ділиться між державою та аеропортом. В такому випадку з'являється економічний стимул в аеропорту для розширення своєї потужності. В той час як авіаційні перевізники, що безкоштовно утримують дефіцитні слоти та отримують від того вигоду, навпаки зацікавлені в збереженні ситуації дефіциту потужності.

Вторинний ринок слотів має сприяти більш ефективному їх розподілу та використанню з позиції економічної теорії. Однак, вагомих емпіричних доказів на підтримку цього твердження бракує. Якщо подивитись на досвід вторинного ринку слотів в аеропорту Гітроу, найбільш розвиненому в Європі, то результати його діяльності більш ніж суперечливі. Обсяг ринку та кількість угод залишається порівняно невеликою, ще менша кількість припадає на *British Airways*, флагманського перевізника в хабі. Великі компанії, які утримують значну частку слотів в завантажених хабах, не беруть активної участі на вторинному ринку слотів, що значно знижує його можливості з перерозподілу.

Ринковий механізм перерозподілу слотів ефективно функціонує, тобто надає слоти саме тій авіакомпанії, для якої його цінність є найбільшою, за умов відсутності зловживання ринковою владою з боку перевізників. Однак, в більшості випадків, в контексті конкретного аеропорту деякі авіаційні компанії достатньо потужні аби користуватись ринковою владою. Якщо впровадити в якості ринкового механізму розподілу слотів аукціон, то потрібно передбачити заходи проти зловживання ринковою владою, на кшталт обмеження на придбання слотів на одну авіакомпанію, або авіакомпанії в альянсі, виділення окремих слотів для нових перевізників аби полегшати їм доступ до конкретного аеропорту. В будь-якому варіанті, процедура аукціону суттєво відрізняється від поточної практики й може привести до ускладнення відносин в галузі, що потрібно передбачити у відповідному регулюванні.

Висновки та пропозиції. Основна проблема поточної системи розподілу слотів, що базується на процедурі координації через незалежний орган полягає в тому, що вона не забезпечує відповідні

економічні стимули щодо розподілу слотів в найбільш ефективний спосіб, тобто до тих авіаційних перевізників, які потребують ці слоти найбільше та готові сплачувати за них найвищу ціну. Аеропорти також не отримують економічних стимулів щодо розширення своєї потужності. Однак така система дозволяє, по-перше, впроваджувати довгострокові стратегії ведення бізнесу як для авіакомпанії щодо планування та керування своєю мережею маршрутів, так й аеропортів щодо рівня завантаженості своєї інфраструктури та проєктів з її розширення.

Вторинний ринок слотів, який організований в декількох великих аеропортах може виправити викривлення адміністративного розподілу слотів, надав авіакомпаніям додаткову можливість здійснювати польоти до бажаного аеропорту. Однак, його ефективність, особливо у випадку аеропортів-хабів, залежить від поведінки великих компаній, які утримують велику частку слотів. Аукціон може забезпечити раціональний розподіл слотів між авіаційними перевізниками відповідно до їх оцінки економічної цінності. Однак процедура аукціону є достатньо складна, а зловживання ринковою владою з боку великих авіаперевізників не можна виключати. Тим самим доступ до інфраструктури аеропорту для нових перевізників може виявитись ще більш обмеженим, ніж при наявній процедурі.

Проблема ефективного розподілу та використання слотів в аеропорту є частиною більш загального завдання підвищення ефективності авіаційної галузі в контексті використання наявних ресурсів та забезпечення справедливої недискримінаційної конкуренції. Також важливим є створення умов для сталого розвитку галузі через прогнозовані інвестиційні перспективи та узгоджені на міжнародному рівні регулятивні режими. Взаємодія між аеропортами та авіаційними перевізниками є важливою частиною процесу функціонування всієї системи повітряних перевезень. Тому будь-які зміни щодо політики регулювання цих відносин має враховувати не тільки загальну картину авіаційної галузі, але й питання розвитку міжнародної та національної транспортної інфраструктури та політику економічного розвитку та територіального управління.

Список використаної літератури

1. Демченко Д. О. Державна політика у сфері повітряного транспорту в Україні: особливості та основні напрями розвитку. *Економіка та держава*. 2012. № 9. С. 115-118. URL: http://nbuv.gov.ua/jpdf/ecde_2012_9_34.pdf (дата звернення: 21.05.2020).
2. Ложачевська О. М., Сидоренко К. В. Місце виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів у системі забезпечення глобальної конкурентоспроможності. *Економічний простір*. 2017. № 125. С. 17-26.
3. Eurocontrol, European Commission, US Department of Transportation FAA. Comparison of air traffic management-related operational performance: U.S./Europe, 2017. URL: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/us-europe-comparison-of-atm-related-operational-performance-2018.pdf> (дата звернення 05.04.2020).
4. Finger M., Montero-Pascual J., Serafimova T. Navigating Towards a more efficient airport slots allocation regime in Europe. *Florence School of Regulation; Transport. Energy Policy Briefs*. 2019. Vol. 17. URL: <https://cadmus.eui.eu/bitstream/handle/1814/64612/FSR-PB-2019-17.pdf?sequence=1&isAllowed=y> (дата звернення: 15.05.2020).
5. Grunewald E. Incentive-based slot allocation for airports. *Transportation Research Procedia*, 2016. Vol. 14. Pp. 3761-3770. URL: <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2016.05.461> (дата звернення: 10.04.2020).
6. Gudmundsson S. European air transport regulation: achievements and future challenges. *SSRN Electronic Journal*. June 2016. URL: https://www.researchgate.net/publication/279176742_European_Air_Transport_Regulation_Achievements_and_Future_Challenges (дата звернення 14.04.2020)
7. IATA. Airport competition. *IATA Economic Briefing*. 2013. № 11. 32 p. URL: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/airport-competition/> (дата звернення 15.05.2020).
8. IATA. Economic performance of the airline industry. 2019. URL: <https://www.iata.org/contentassets/36695cd211574052b382004411b56de/airline-industry-economic-performance-dec19-report.pdf> (дата звернення 08.05.2020).
9. IATA. Worldwide airport slot guidelines. 10th edition. 2019. URL: <https://www.iata.org/contentassets/4ede2aabfcc14a55919e468054d714fe/wsg-edition-10-english-version.pdf> (дата звернення 29.03.2020).
10. Knabe F., Schultz M. A new way to indicate airport airside performance from an economic perspective. *Transportation Research Procedia*. 2016. Vol. 14. Pp. 3771-3780. URL: <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2016.05.462>. (дата звернення 12.05.2020).
11. Ranieri A., Alsina N., Castelli L., Bolic, T., Ricardo H. Performance of the current airport slot allocation process and stakeholder analysis report. *ACCESS Working Papers*. 2014. 93 p. URL: http://www.nommon-files.es/working_papers/ACCESS_WorkingPaper_1_PerformanceOfCurrentSlotAllocationProcessAndStakeholder-Analysis.pdf (дата звернення: 28.05.2020).

12. Ranieri A., Alsina N., Castelli L., Bolic, T., Ricardo H. Airport slot allocation: performance of the current system and options for reform: towards a comprehensive performance framework. SIDs 2013 Proceedings of the SESAR Innovation Days. 2013. 9 p. URL: https://www.researchgate.net/publication/258927325_Airport_slot_allocation_Performance_of_the_current_system_and_options_for_reform_Towards_a_comprehensive_performance_framework (дата звернення: 11.03.2020).

Стаття надійшла 29.05.2020 року

Г. Н. Запша,

доктор экономических наук, профессор,
заведующая кафедры менеджмента
Одесский государственный аграрный университет
пер. Александра Матросова, 6, г. Одесса, Украина, 65044
e-mail: kafedra_men@ Rambler.ru

ЭФФЕКТИВНОСТЬ РЕГУЛЯТОРНЫХ ИНСТРУМЕНТОВ В СФЕРЕ ОТНОШЕНИЙ МЕЖДУ АЭРОПОРТАМИ И АВИАЦИОННЫМИ ПЕРЕВОЗЧИКАМИ ОТНОСИТЕЛЬНО РАСПРЕДЕЛЕНИЯ СЛОТОВ

В статье рассматривается вопрос регулирования конкурентных отношений на рынке воздушных перевозок в контексте экономических и коммерческих отношений между аэропортом и авиационным перевозчиком. Раскрыты особенности основных походов к распределению слотов (временных промежутков использования инфраструктуры аэропорта для посадки, обслуживания и взлёта самолётов), которые предусматривают разную степень вовлечения государства и соответствующие режимы регулирования. Было определено влияние разных подходов на конкурентную ситуацию и на экономическую эффективность авиационной отрасли. В статье определены особенности процедур распределения слотов в Европейском Союзе и в США, представлено оценку экономических последствий определённых процедур. На основе полученных результатов были предложены методы по оптимизации политики в сфере обеспечения конкурентных условий при распределении слотов.

Ключевые слова: авиационная отрасль; аэропорт; авиационный перевозчик; распределение слотов; государственное регулирование; конкуренция; экономическая эффективность.

H. M. Zapsha,

Doctor of economic science, professor
head of the chair of management of
Odesa State Agricultural University
Oleksandra Matrosova lane, 6, Odesa, Ukraine, 65044
e-mail: kafedra_men@rambler.ru

EFFECTIVENESS OF REGULATORY INSTRUMENTS IN THE AREA OF RELATIONS BETWEEN AIRPORTS AND AIR CARRIERS CONCERNING SLOTS DISTRIBUTION

The article regards the issues of regulation of competitive relations on the market of air transportation in the context of economic and commercial relations between airports and air carriers. The features of the main existing approaches for slot allocation (a slot is a time interval for using airport facility for landing, ground services and take-off of planes). These approaches imply different rate of the state involvement and different regulatory regimes. The research reveals the impact of different approaches to slot distribution on the competitive situation and economic efficiency of the aviation industry. The article defines the specifics of regulation in the field of the slot distribution in the European Union and in the USA, the economic outcomes of different distribution schemes were assessed. On the basis of the research results the paths for optimization of the competition policy in the field of slot allocation were proposed.

Key words: aviation industry; airport; air carrier; slots allocation; state regulation; competition; economic efficiency.

References

1. Demchenko, D. O. (2012). Derzhavna polityka u sferi povitrianoho transportu v Ukraini: osoblyvosti ta osnovni napriamy rozvytku [State Policy in the field of air transportation in Ukraine: specifics and main directions for development]. *Ekonomika ta derzhava. – Economy and state*, 2012, № 9, pp. 115-118. Retrieved from: http://nbuv.gov.ua/jpdf/ecde_2012_9_34.pdf [in Ukrainian].
2. Lozhachevska, O. & Sydorenko, K. (2017). Mistse vyrobnychoi infrastruktury mizhnarodnykh aeroportiv u systemi zabezpechennia hlobalnoi konkurentospromozhnosti [The Place of Production Infrastructure of International Airports in the System of Ensuring Global Competitiveness]. *Ekonomichnyi prostir. – Economic space*, № 125, pp. 17-26. [in Ukrainian].
3. Eurocontrol, European Commission, US Department of Transportation FAA. (2017) Comparison of air traffic management-related operational performance: U.S./Europe. Retrieved from: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/us-europe-comparison-of-atm-related-operational-performance-2018.pdf>
4. Finger, M., Montero-Pascual, J. & Serafimova, T. (2019). Navigating Towards a

- more efficient airport slots allocation regime in Europe. *Florence School of Regulation; Transport. Energy Policy Briefs*, Vol. 17. Retrieved from: <https://cadmus.eui.eu/bitstream/handle/1814/64612/FSR-PB-2019-17.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
5. Grunewald, E. (2016). Incentive-based slot allocation for airports. *Transportation Research Procedia*, Vol. 14, pp. 3761-3770. Retrieved from: <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2016.05.461>
 6. Gudmundsson, S. (2016). European air transport regulation: achievements and future challenges. *SSRN Electronic Journal*. Retrieved from: https://www.researchgate.net/publication/279176742_European_Air_Transport_Regulation_Achievements_and_Future_Challenges
 7. IATA. (2020). Airport competition. *IATA Economic Briefing*, №11. Retrieved from: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/airport-competition/>
 8. IATA (2019). Economic performance of the airline industry. Retrieved from: <https://www.iata.org/contentassets/36695cd211574052b3820044111b56de/airline-industry-economic-performance-dec19-report.pdf>
 9. IATA (2020). Worldwide airport slot guidelines. Retrieved from: <https://www.iata.org/contentassets/4ede2aabfcc14a55919e468054d714fe/wsg-edition-10-english-version.pdf>
 10. Knabe, F. & Schultz, M. (2016) A new way to indicate airport airside performance from an economic perspective. *Transportation Research Procedia*, Vol. 14, pp. 3771-3780. Retrieved from: <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2016.05.462>
 11. Ranieri, A., Alsina, N., Castelli, L., Bolic, T. & Ricardo, H. (2014). Performance of the current airport slot allocation process and stakeholder analysis report. *ACCESS Working Papers*. Retrieved from: http://www.nommon-files.es/working_papers/ACCESS_WorkingPaper_1_PerformanceOfCurrentSlotAllocationProcessAndStakeholderAnalysis.pdf
 12. Ranieri, A., Alsina, N., Castelli, L., Bolic, T. & Ricardo, H. (2013). Airport slot allocation: Performance of the current system and options for reform: Towards a comprehensive performance framework. *SIDs Proceedings of the SESAR Innovation Days*. Retrieved from: https://www.researchgate.net/publication/258927325_Airport_slot_allocation_Performance_of_the_current_system_and_options_for_reform_Towards_a_comprehensive_performance_framework