

Кузьменко Л. Г.

ДОСВІД ЄС ЩОДО ВДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНІЗМІВ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ В АВІАЦІЙНІЙ ГАЛУЗІ

У статті розглянуто проблемні питання і принципи державного регулювання в авіаційній галузі. Доведено необхідність удосконалення системи регулювання діяльності суб'єктів природних монополій в аеропортах. Зроблено висновок, що світова практика свідчить про те, що в різних країнах проблема регулювання та управління аеропортами вирішується по-різному і в будь-якої економічно розвиненої держави є своя стратегія щодо розвитку ринку наземного обслуговування, яка відбивається в законодавчому і нормативно-правовому регулюванні, але є і деякі загальні тенденції.

Наголошено, що в деяких країнах у частині наземного обслуговування в аеропортах нормативно-правове регулювання припускає надання недискримінаційного доступу до послуг паливно-заправного комплексу аеропортів. У частині інших видів наземного обслуговування обмеження доступу не регулюється, розвиток конкуренції нормативно не стимулюється; відбувається тільки вирішення питань конкуренції за фактом порушення антимонопольного законодавства.

Ключові слова: економічне регулювання, природні монополії, нерегульовані питання, тарифи, обмеження.

JEL classification: L49, L51

Вступ та постановка проблеми. Одним із найважливіших елементів економічної системи кожної країни є авіаційний транспорт, який відіграє важливу роль у соціально-економічному розвитку країни і є передумовою економічного зростання, підвищення конкурентоспроможності національної економіки і якості життя населення.

Державне регулювання авіатранспортного ринку є складною системою взаємодії авіакомпаній, аеропортів, споживачів послуг і державних органів управління державного і регіонального рівня. В економічно розвинених країнах зберігаються за відповідними органами влади законодавчо врегульовані функції адміністративно-контрольного і наглядового характеру за діяльністю аеропортів (підтримка рівних конкурентних умов для всіх аеропортів, регулювання діяльності суб'єктів природних монополій аеропортів, забезпечення відповідності аеропортів вимогам усіх видів безпеки).

Переважає більшість аеропортів займає монополіне (домінуюче) становище на різних ринках послуг із наземного обслуговування в аеропортах і є суб'єктами природних монополій на відповідних ринках. Прояви монополізму і неефективність відповідних механізмів державного регулювання ведуть до зростання витрат на наземне обслуговування в аеропортах і низької якості обслуговування, що завдає збитку споживачам

авіапослуг, підриває прибуткову базу діяльності авіаперевізників і потребує вдосконалення державного регулювання в цій галузі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та невідірені частини проблеми. Світова практика свідчить про те, що в різних країнах проблема регулювання авіаційної галузі вирішується по-різному. Окремі аспекти багатогранної проблеми щодо регулювання ринку аеропортів послуг були і є предметом наукових досліджень багатьох учених. Питання аналізу процесу взаємодії аеропортів та авіакомпаній розглядалися, зокрема, І. А. Фоміною, В. А. Грязною [1], М. С. Кареліною [2]. Однак проблема регулювання та якісної взаємодії суб'єктів цивільної авіації в наш час в умовах нестабільних ринкових відносин є актуальною і недостатньо дослідженою, отже, питання взаємовідносин аеропорту, авіакомпаній та хендлінгу набувають подальшого розвитку.

Мета та завдання статті. З огляду на недостатньо ефективне регулювання авіаційної галузі в Україні, метою та завданням цієї статті є проведення поглибленого аналізу, виявлення та узагальнення новітніх підходів та тенденцій державного регулювання авіаційної галузі в країнах ЄС, які необхідно запровадити в умовах української економіки. У цілому в умовах трансформаційних змін недостатньо досліджена проблема формування стратегії розвитку сфери авіапослуг.

Нагальною проблемою в сучасних умовах є забезпечення ефективної взаємодії аеропортів та авіакомпаній України та створення конкурентного середовища при наданні послуг із наземного обслуговування в аеропортах на потенційно конкурентних ринках для задоволення потреб споживачів та досягнення найбільшого ефекту функціонування аеропорту та авіакомпаній та запобігання порушенням законодавства про захист економічної конкуренції.

Дослідження міжнародного досвіду регулювання ринку послуг з наземного обслуговування в аеропортах у різних країнах світу є орієнтиром для створення дієвого механізму його регулювання, що дасть змогу уникнути багатьох помилок і прорахунків при моделюванні і прогнозуванні розвитку процесів з удосконалення регулювання авіаційних процесів в Україні.

Виклад основного матеріалу дослідження.

Конкуренція у сфері авіаційних суб'єктів в Україні стає жорсткішою завдяки підписанню зобов'язань нашої держави перед Європейським Союзом щодо впровадження режиму «відкритого неба». Основні події й тенденції у сфері регулювання й розвитку вітчизняної галузі цивільної авіації виникають у зв'язку з вільним доступом до ринку перевезень провідних перевізників світу, яких приваблює вигідне географічне положення України.

Проблема ефективної взаємодії аеропортів та авіакомпаній є однією з найважливіших у системі цивільної авіації України. Набувають подальшого розвитку відносини хендлінгу та авіакомпаній, і це вимагає особливої уваги до організації порядку доступу суб'єктів аеропортової діяльності до здійснення послуг наземного обслуговування в аеропортах, особливостей їх взаємодії з аеропортом, що є складовою частиною взаємодії різних суб'єктів цивільної авіації. Тому дослідження досвіду країн ЄС щодо регулювання ринку послуг із наземного обслуговування в аеропортах, особливостей та виявлення тенденцій їхнього розвитку має важливе значення для підвищення ефективності транспортної галузі в цілому.

Протягом останніх років повітряний транспорт та пов'язана з ним наземна інфраструктура справляють значний вплив на розвиток ринку пасажирських перевезень, однак залишається невирішеним питання застосування новітніх технологій на рівні міжнародних стандартів, забезпечення якісного обслуговування пасажирів та авіаперевізників.

В окремих аеропортах України увесь комплекс послуг аеропортів виконує одна особа – головний оператор аеропорту. Проте відповідно

до міжнародної практики надання цілого комплексу послуг з наземного обслуговування має здійснюватися в умовах конкуренції. Іноді аеропорти створюють проблеми незалежним агентським або хендлінговим компаніям – безпідставно не допускають їх до об'єктів та техніки, невиправдано посилюють пропускний режим, зволікають із підписанням дозволено-погоджувальної документації.

Більшість великих міжнародних аеропортів за кордоном управляються або національними відомствами цивільної авіації, або заснованими державою спеціалізованими автономними органами управління, що діють на основі господарської і комерційної самостійності. У США велика частина аеропортів належить місцевим органам влади, найчастіше муніципальним. Останніми роками дедалі більша кількість країн вважає за доцільне передавати управління аеропортами автономним органам, заснованим з цією метою. У Західній Європі, наприклад, до сьогодні більшість країн (за винятком Фінляндії, Швеції, Норвегії, Ісландії, Греції, Люксембургу) здійснюють управління міжнародними аеропортами через такі органи [3].

ІКАО постійно готує інструктивні матеріали з управління і експлуатації аеропортів, обов'язкові для всіх Договірних держав (Положення Конвенції про міжнародну організацію цивільної авіації) (Чиказька конвенція). Однак на сьогодні регулюючі органи і постачальники послуг ще недостатньо використовують відповідні керівні матеріали, інструктивний матеріал та рекомендації. Особливо важка ситуація складається в державах, де аеропорт і аеронавігаційне обслуговування здійснюються або агентствами, які повністю належать державі, або самими регулюючими повноважними органами. У цих випадках має місце практика, коли деякі аеропорти і постачальники аеронавігаційного обслуговування стягують збори довільно, а не на основі принципів ІКАО щодо зборів і стягуваних платежів, викладених у документі Doc 9082 ІКАО. Недостатньо ефективно використання інструктивного матеріалу ІКАО з повітряного транспорту – з економіки аеропортів і аеронавігаційного обслуговування – з боку як регулюючих повноважних органів, так і постачальників з обслуговування, має тенденцію призводити до негативних наслідків для галузі. Наприклад, необгрунтоване підвищення аеропортових зборів і платежів спричиняє зростання вартості польотів і тарифів.

Світова практика свідчить про те, що в різних країнах проблема регулювання та управління аеропортами вирішується по-різному,

і в будь-якої економічно розвиненої держави є своя стратегія щодо розвитку ринку наземного обслуговування, яка відбивається в законодавчому і нормативно-правовому регулюванні, але є і деякі загальні тенденції.

У деяких країнах у частині наземного обслуговування в аеропортах нормативно-правове регулювання допускає надання недискримінаційного доступу до послуг паливно-заправного комплексу аеропортів. У частині інших видів наземного обслуговування обмеження доступу не регулюється, розвиток конкуренції нормативно не стимулюється. Питання конкуренції вирішується в межах чинного законодавства про конкуренцію. У країнах із розвинутою економікою нормативно-правова база та практичні заходи спрямовані на стимулювання розвитку конкуренції у сфері наземного обслуговування аеропортів. Від того, як організовано наземне обслуговування, залежить не лише сприйняття і задоволеність обслуговуванням, але й бізнес-показники, економічні і фінансові результати.

Починаючи з 1996 року з прийняттям Директиви Ради ЄС 96/97/ЄС «Щодо доступу до ринку послуг з наземного обслуговування в аеропортах Спільноти» ринок послуг із наземного обслуговування став більш відкритим для конкуренції. Наприклад, світовою практикою передбачена діяльність в одному аеропорту декількох паливно-заправних компаній. За даними ІКАО і ІАТА, саме зростання цін на авіаційне паливо останніми роками зумовило збільшення частки витрат на нього в структурі експлуатаційних витрат авіакомпаній світу до 26 %. У структурі витрат пострадянських авіакомпаній витрати на паливно-мастильні матеріали у 1,5–2 рази вищі, ніж у країнах ЄС, що пов'язано як із меншою ефективністю експлуатованого парку повітряних суден, так і відсутністю конкуруючих паливно-заправних компаній, а наявність одного заправника припускає реалізацію авіаційного пального за цінами, які на 15–20 % перевищують ціни в аеропортах, на території яких є конкуренція [1].

Більшість перевізників вважають, що розрахувати тариф за витратами неможливо і не треба, оскільки кожна авіакомпанія керується при виборі тарифу передусім своєю ринковою стратегією з урахуванням умов попиту і пропозиції та дій конкурентів. Зокрема, якщо авіакомпанія хоче збільшити свою ринкову частку, вона знижує тарифи.

У Європі кількість провайдерів наземного обслуговування в аеропорту залежить від його пасажиропотоку. Невеликі аеропорти можуть

володіти однією хендлінговою компанією. Проте якщо пасажиропотік збільшується до 2 млн осіб у рік і більше, то аеропорт зобов'язаний залучити ще хоча б одного додаткового провайдера на окремі види наземного обслуговування.

Аеропорт безпосередньо зацікавлений у зниженні цін (за умови збереження якості) на хендлінгові послуги. Для залучення нових авіакомпаній окремі аеропорти навіть тимчасово беруть на себе витрати перевізників на наземний сервіс. Цікавим може виявитися досвід Литви. У Міжнародному аеропорту Вільнюса повністю зняли обмеження щодо кількості хендлінгових і паливно-заправних компаній і запросили всіх тих, хто бажає працювати в аеропорту, хоча в кризові часи пасажиропотік аеропорту ледве досягав двох мільйонів людей. У результаті нині в аеропорту Вільнюса присутні 6 різних провайдерів наземного обслуговування і 3 паливно-заправні компанії. Такий експеримент допоміг Міжнародному Вільнюському аеропорту залучити такі авіакомпанії, як Аерофлот, Трансаеро, Ryanair, Wizz Air, SAS, Lufthansa, Norwegian Air Shuttle, Brussels Airlines, Turkish Airlines, Rusline, та інших перевізників. У результаті з 2009 по 2013 рр. пасажиропотік збільшився на 40 % [4].

Конкуруючі авіакомпанії і альянси посилюють конкуренцію між аеропортами. Але вони також впливають на конкуренцію щодо послуг в аеропортах. Сьогодні в Європі багато послуг наземного обслуговування, як-от привокзальна обробка багажу і обслуговування пасажирів, зазвичай повністю відкриті для конкуренції; а послуги обробки багажу в контрольованій зоні і більшість послуг на авіасмузі у всьому світі надають різні ринкові структури. Європейські аеропорти мають різноманітні ринкові структури. Утім, серед окремих європейських аеропортів конкуренція все ще обмежена.

Після запровадження Директиви аеропорти повідомили про зниження цін. Наслідки Директиви були найбільш вагомими в Парижі та Римі, де спостерігалось зниження цін від 20 до 30 %. Ціни впали найбільше в країнах, де до цього ринки були повністю закриті. Країни із вже лібералізованими ринками не відчували значних змін. Найбільшу вигоду від зниження цін на наземне обслуговування отримали авіакомпанії, інші суб'єкти, які виграли від лібералізації, – це незалежні хендлінгові компанії. Колишні суб'єкти господарювання, які займали монопольне становище на ринках із надання послуг із наземного обслуговування в аеропортах, як і очікувалося, відчували значні втрати

частки ринку. Ці втрати аеропортів, зокрема, варіювали від 11 % (Мадрид) до 67 % (Рим) [2].

Деякі з національних урядів, які здійснюють регулювання аеропортів, були готові фінансово підтримати свої аеропорти, які зазнали фінансових збитків у результаті лібералізації ринків послуг наземного обслуговування.

Усі доходи будь-якого аеропорту поділяються на два види: доходи від авіаційної діяльності та доходи від неавіаційної діяльності. Аеропорти заробляють на обох видах доходів. Міжнародна практика показує, що прибуток, що отримується від послуг для пасажирів, завжди вищий за інфраструктурні доходи. Доходи від авіаційної діяльності є платою авіакомпаній за послуги аеропорту, тобто збори за обслуговування літаків в аеропорту і повітряному просторі, які зазвичай регулюються. Авіаційні доходи включають послуги із зльоту-посадки, плату за паркування літаків, пасажирський збір тощо.

Неавіаційні види діяльності включають в основному платежі різних структур за право ведення комерційної діяльності в аеропорту. Наприклад, багато аеропортів світу беруть активну участь у діяльності, пов'язаній з постачанням авіаційного пального, організацією бортхарчування, роботою таксі, прокатом автомобілів і розміщенням їх на стоянках. Оптимальне співвідношення авіаційних і комерційних доходів залежить від специфіки того чи іншого аеропорту.

За даними Міжнародної ради аеропортів, у середньому у світі доходи від неавіаційної діяльності становлять орієнтовно 53 %, у деяких розвинених аеропортах ця цифра може доходити й до 70 %, оскільки саме співвідношення авіаційних і неавіаційних доходів є основним показником ефективності управління аеропортом. Маржинальна доходність аеропортів набагато вища, ніж у авіакомпаній. Це пояснюється, передусім, здатністю аеропортів збільшувати доходи завдяки неавіаційному бізнесу, грошові потоки від якого значно зросли останніми роками. Так, за даними ICAO, в 1990 р. вони становили близько 30 % усіх доходів аеропортів, нині ж у середньому у світі цей відсоток досягає 50 %, у низці провідних аеропортів – світових хабах – він перевищує 60 % [5].

Як показали розрахунки вчених, рівень розвитку аеропорту і його конкурентоспроможність визначається, насамперед, генерованими пасажиро- і вантажопотоками, що призводить до зростання доходів, переважно завдяки неавіаційній діяльності. Інвестиційна привабливість аеропортів також значно підвищується

при зростанні доходів від неавіаційної сфери діяльності. За матеріалами звіту ACI, у 2013 р. 67 % всіх аеропортів світу працювали збитково. Одним із виходів із ситуації, що склалася, є нарощування неавіаційних доходів. Мережа аеропорту субсидується в багатьох країнах світу. Але зазвичай це має обмеження в часі і робиться з таким розрахунком, щоб спонукати аеропорт самостійно шукати інвесторів для власного розвитку. Для цього застосовуються різного роду градації пасажиропотоків. Мотивується підвищення транзитного потенціалу, створюються умови зростання неавіаційних доходів, мінімізація обслуговуючого персоналу, спрощення різного роду формальностей.

Аеропорт часто прагне отримати максимальну вигоду, використовуючи своє монопольне становище, проте зловживання природними перевагами може призвести до відпливу клієнтів і звуження регіонального ринку авіаперевезень. Причиною цього можуть стати надмірно високі тарифи, низька якість наземних послуг або обмеженість мережі авіамаршрутів.

За підсумками багатолітнього застосування Директиви 96/67/ЕС, як зазначають експерти, вартість наземного обслуговування знизилася, і одночасно зросла кількість компаній, які надають послуги з наземного обслуговування, тоді як раніше цей ринок був монополізований; зросла кількість авіакомпаній, які надають послуги з наземного обслуговування самостійно. Від наявності конкуренції виграли не лише споживачі, оскільки вартість послуг знизилася, але й суб'єкти господарювання, які надають послуги. Отже, в підвищенні ефективності взаємодії зацікавлені і авіаперевізник, і обслуговуючі компанії, і це позитивно позначається як на вартості, так і на якості обслуговування.

Висновки та пропозиції щодо подальших досліджень. Одним із ключових напрямів розвитку ринку послуг інфраструктури аеропорту є дерегулювання діяльності аеропортів, виділення комплексу послуг, пропозиція яких здійснюватиметься спеціалізованими провайдерами на конкурентній основі, що значно підвищить інвестиційну привабливість вказаного ринку, якість і доступність послуг для бізнес-організацій і населення.

Світовий досвід свідчить, що основна мета регулювання (цінової політики) суб'єктів природних монополій в авіаційній галузі – встановлення обґрунтованих тарифів, що забезпечують баланс інтересів споживачів і виробників транспортної продукції за умови збереження необхідної якості та ефективності її

виробництва. Обґрунтованими слід вважати максимально низькі тарифи, які забезпечують норму прибутку на вкладений капітал, що відповідає аналогічним об'єктам, що функціонують у конкурентних умовах.

У сучасних умовах при падінні обсягу перевезень і досить жорсткій конкуренції з боку залізничного транспорту здатність аеропортів до виживання, незалежно від форми власності, безпосередньо залежить від повної реалізації наявного ринкового потенціалу авіапідприємства, що, зрештою, має позначитися на показниках прибутку і рентабельності авіапідприємства. За допомогою прийняття національних правил держава повинна впроваджувати міжнародні стандарти і рекомендовану практику, що містяться в Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (Дос. 7300/8), і забезпечити їх виконання. При цьому потрібно приділити увагу зняттю адміністративних бар'єрів і створенню умов для розумного збільшення кількості учасників ринку.

У секторі, який сьогодні слабо відкритий для конкуренції в пострадянських аеропортах – це наземне обслуговування в аеропортах, важливо, щоб з'являлись альтернативні оператори, які б займалися обробкою багажу, організацією бортового харчування, обслуговуванням бізнес-авіації; забезпечити присутність декількох, наприклад, паливно-заправних компаній. Крім цього, альтернативні оператори можуть приходити, зокрема, в такі сфери, як інженерно-авіаційне забезпечення, технічне обслуговування повітряних суден, клінінг (професійне

прибирання силами спеціалізованих компаній), екіпіровка повітряних суден, послуги із забезпечення бортовим харчуванням, обробки багажу, вантажів, пошти.

У різних країнах світу реалізуються заходи для розвитку конкуренції у сфері надання послуг із наземного обслуговування в аеропортах, спрямованої на зниження їхньої вартості, вартості авіаційних перевезень пасажирів, вантажів і пошти, вдосконалення системи державного регулювання діяльності суб'єктів природних монополій в аеропортах, забезпечення прозорості їхньої діяльності.

Реалізація таких заходів сприяє підвищенню конкуренції між аеропортами, підвищує якість обслуговування, розвиває сервісні напрями в діяльності аеропортів, залучає на обслуговування якомога більше авіакомпаній та інших учасників ринку авіатранспортних послуг для забезпечення гнучкої тарифної політики і розширення маршрутної мережі, дає змогу диверсифікувати діяльність, приділяючи увагу розвитку неавіаційної її складової, та забезпечувати прозорість бізнесу для приватних інвесторів. При цьому відбувається вдосконалення антимонопольного регулювання; поетапне скорочення сфери цінового регулювання і розширення ринку вільних цін; створення умов, що забезпечують недискримінаційний доступ споживачів послуг авіаперевізників, хендлінгових компаній до послуг аеропортів; усунення невинуватих адміністративних і економічних бар'єрів для конкуренції на ринках із наземного обслуговування в аеропортах.

Список літератури

1. Фомина И. А. Концепция распределения коммерческой инфраструктуры в аэропортах мира [Электронный ресурс] / И. А. Фомина, В. А. Грязнова. – Режим доступа: <http://www.konspekt.biz/index.php?text=3973>. – Загл. с экрана.
2. Карелина М. С. Организационно-экономические механизмы государственного регулирования аэропортовой деятельности в Российской Федерации : дис. на соискание ученой степени канд. экон. наук [Электронный ресурс] / М. С. Карелина ; Московский государственный технический университет гражданской авиации. – Москва, 1997. – Режим доступа: <http://www.dissercat.com/content/organizatsionno-ekonomicheskie-mekhanizmy-gosudarstvennogo-regulirovaniya-aeroportovoi>. – Загл. с экрана.
3. Генерирование неавиационных доходов аэропортов – в программе конференции «Инфраструктура воздушного транспорта» [Электронный ресурс]. – АТО Events. – Режим доступа: <https://www.aviaport.ru/digest/2013/10/14/265649.html>. – Загл. с экрана.
4. Мировой рынок: демонополизация рынка наземного обслуживания – очевидная выгода для аэропортов и авиакомпаний [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://transukr.dp.ua/2013/12/30/mirovoj-rynok-demonopolizaciya-rynka-nazemnogo-obsluzhivaniya-ochividnaya-vygoda-dlya-aeroportov-i-aviakompanij.html>. – Загл. с экрана.
5. Гойденко А. С. Совершенствование системы управления наземным обслуживанием воздушных судов в аэропорту : автореф. дис. на соискание ученой степени канд. экон. наук : спец. 08.00.05 «Экономика и управление народным хозяйством (транспорт)» [Электронный ресурс] / А. С. Гойденко ; Государственный университет управления. – Москва, 2004. – Экономическая библиотека. – Режим доступа: <http://economy-lib.com/sovershenstvovanie-sistemy-upravleniya-nazemnym-obsluzhivaniem-vozdushnyh-sudov-v-aeroportu>. – Загл. с экрана.

References

1. Fomina, I. A. *Kontseptsiia raspredeleniia kommercheskoi infrastruktury v aeroportakh mira [Commercial infrastructure distribution of the world airports]*. Retrieved from <http://www.konspekt.biz/index.php?text=3973>.
2. Karelina, M. S. (1997). *Organizatsionno-ekonomicheskie mekhanizmy gosudarstvennogo regulirovaniia aeroportovoi deiatelnosti v Rossiiskoi Federatsii [Organizational and economic mechanism of the airports state regulation in Russian*

- Federation*]. (Candidate dissertation). Retrieved from <http://www.dissercat.com/content/organizatsionno-ekonomicheskie-mekhanizmy-gosudarstvennogo-regulirovaniya-aeroportovoi>.
3. *Generirovanie neaviatsionnykh dokhodov aeroportov – v programme konferentsii “Infrastruktura vozdušnogo transporta”* [Generation of non-aviation airports incomes – program of the conference “Aircraft transport infrastructure”]. Retrieved from <https://www.aviaport.ru/digest/2013/10/14/265649.html>.
 4. *Mirovoi rynek: demonopolizatsiia rynka nazemnogo obsluzhivaniia – ochevidnaia vygoda dlia aeroportov i aviakompanii* [World market: demonopolization of the ground handling market is evident benefit for the airports and airlines]. (2013). Retrieved from <http://transukr.dp.ua/2013/12/30/mirovoj-rynok-demonopolizaciya-rynka-nazemnogo-obsluzhivaniya-ochevidnaya-vygoda-dlya-aeroportov-i-aviakompanij.html>.
 5. Goidenko, A. S. (2004). *Sovershenstvovanie sistemy upravleniia nazemnym obsluzhivaniem vozdušnykh sudov v aeroportu* [Improvement of the aircrafts management system ground handling at the airports]. Extended abstract of candidate's thesis by specialty: 08.00.05 “Economics and management of national economy (transport)”. Retrieved from <http://economy-lib.com/sovershenstvovanie-sistemy-upravleniia-nazemnym-obsluzhivaniem-vozdušnykh-sudov-v-aeroportu>.

L. Kuzmenko

EU EXPERIENCE OF IMPROVING THE MECHANISMS OF STATE REGULATION IN THE AVIATION INDUSTRY

The article regards the problematic and undetermined issues and the principles of state regulation in the aviation industry. The article proved the necessity of the regulation system improvement concerning the activity of natural monopolies subjects in the aviation industry. The work conclusion is the following: the world practice testifies that in different countries the problem of airports' adjustment and management is variously settled, and any economically developed country has its own strategy regarding the development of ground handling, which is reflected in legislative and normatively legal adjusting, but there are also some general tendencies.

It is accented that in some countries in the part of airports' ground handling, normatively legal adjusting is assumed by the grant of undiscriminatory access to fuel-filling services of the airports' complex. In part of other ground handling types, the access restriction is not regulated, the development of competition is normatively not stimulated.

Keywords: economic regulation, natural monopolies, undetermined questions, tariffs, limitation.

Матеріал надійшов 12.04.2017