

ЗНАЧЕННЯ ПОВІТРЯНОГО ТРАНСПОРТУ ТА ЕКОНОМІЧНИЙ ЕФЕКТ ЛІБЕРАЛІЗАЦІЇ МІЖНАРОДНИХ ПОВІТРЯНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Повітряний транспорт щодня перевозить більше 8 млн. пасажирів по всьому світу. Послугами авіакомпаній з кожним днем користуються все більше пасажирів, сприяючи таким чином створенню нових робочих місць як у власне авіаційній, так і в суміжних галузях. Позитивні економічні і соціальні ефекти авіаційної галузі прямо пропорційно залежать від об'єму пасажиропотоку. Та незважаючи на це, розвиток повітряного транспорту часто стримується широкою мережею двосторонніх міжурядових угод про повітряне сполучення, які, як правило, містять низку обмежень з метою захисту внутрішнього ринку від іноземної конкуренції. У статті досліджується значення авіаційної галузі для світової економіки та розглядається механізм міжнародного регулювання повітряних перевезень. Особлива увага приділяється ефективності двосторонніх міжурядових угод про повітряне сполучення як основного інструмента регулювання повітряних перевезень. Аналізуються переваги та недоліки лібералізації повітряного транспорту.

Ключові слова: міжнародні повітряні перевезення, авіація, двосторонні угоди про повітряне сполучення, «свободи повітря», лібералізація.

The world's airlines carry over 8 million passengers daily. Air transport services are getting more and more popular all over the world. Aviation is an important part of the globalized world economy, facilitating the growth of

* студент спеціальності «міжнародні економічні відносини» Інституту міжнародних відносин Київського національного університету імені Тараса Шевченка
Науковий керівник: ас. Корнеєва Ю.В.

international trade, tourism and international investment, and generating employment not only in the aviation sector but also in other industries. As passenger traffic grows, positive economic and social impacts of aviation increase. However, international aviation today is governed by a complex web of bilateral air service agreements, which usually contain different restrictions aimed to protect domestic market from foreign competition. The article researches into the role of aviation and its benefits for the world economy. The mechanisms of international regulation of air transport are examined. Special attention is paid to the efficiency of bilateral air service agreements as a main instrument of international air transport regulation. The article provides a brief analysis of advantages and disadvantages of international air transport liberalization.

Key words: *international air service, aviation, bilateral air service agreements (BASA), bilateral air transport agreements (BATA), freedoms of the air, commercial freedoms, liberalization.*

Воздушный транспорт ежедневно перевозит более 8 млн. пассажиров по всему миру. Услугами авиакомпаний с каждым днем пользуются все больше пассажиров, способствуя таким образом созданию новых рабочих мест как в собственно авиационной, так и в смежных отраслях. Положительные экономические и социальные эффекты авиационной отрасли прямо пропорционально зависят от объема пассажиропотока. Но несмотря на это, развитие воздушного транспорта часто сдерживается широкой сетью двусторонних межправительственных соглашений о воздушном сообщении, которые, как правило, содержат ряд ограничений в целях защиты внутреннего рынка от иностранной конкуренции. В статье исследуется значение авиационной отрасли для мировой экономики и рассматривается механизм международного регулирования воздушных перевозок. Особое

внимание уделяется эффективности двусторонних межправительственных соглашений о воздушном сообщении как основного инструмента регулирования воздушных перевозок. Анализируются преимущества и недостатки либерализации воздушного транспорта.

***Ключевые слова:** международные воздушные перевозки, авиация, двусторонние соглашения о воздушном сообщении, «свободы воздушного пространства», либерализация.*

Постановка проблеми. Популярність повітряного транспорту постійно зростає, чому сприяє як технологічний розвиток і новітні розробки в авіаційній галузі, так і глобалізація і все тісніші ділові та культурні зв'язки між різними країнами світу. Та попри це, регулювання повітряних перевезень й досі здійснюється на основі правил, прийнятих у середині минулого століття – двосторонніх угод про повітряне сполучення. Це, в свою чергу, стримує конкуренцію між авіаперевізниками й економічний розвиток авіаційної галузі загалом, позбавляючи таким чином авіакомпанії, пасажирів та інших осіб можливостей та потенційних переваг лібералізації.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Розвиток повітряного транспорту стримується набором правил, прийнятих ще в минулому столітті. Саме тому сьогодні питання лібералізації повітряних перевезень постає надзвичайно важливим, насамперед, в контексті прискорення економічного зростання та зростання добробуту населення.

Формулювання цілей статті. Цілями даної статті є вивчення ролі та значення повітряного транспорту для світового господарства, аналіз ефективності регулювання міжнародних повітряних перевезень на основі двосторонніх міжурядових угод про повітряне сполучення, а також визначення потенційних наслідків лібералізації авіаційної галузі.

Виклад основного матеріалу. Повітряний транспорт є важливим чинником впливу на розвиток світового господарства, Забезпечуючи зв'язок та комунікацію між найвіддаленішими країнами і регіонами світу, він стимулює зростання зовнішньоекономічного співробітництва, сприяє міжнародній торгівлі, створює робочі місця, заохочує і полегшує міжнародний туризм. За даними дослідження, проведеного «Air Transport Action Group» (ATAG), у 1990 році авіаційний сектор та суміжні галузі забезпечували 21 млн. робочих місць по всьому світу, у 2012 році – більше 58 млн., а у 2030 році, за прогнозами ATAG, цей показник становитиме більше 82 мільйонів [1, ст. 41]. На авіаційну галузь (безпосередньо й опосередковано) припадає 3.4 % світового валового продукту.

Згідно з основним джерелом міжнародного повітряного права – Чиказькою конвенцією 1944 року, регулярні міжнародні авіаперевезення над територією або на територію договірної держави заборонено здійснювати без спеціального дозволу відповідної держави. Такий дозвіл може бути реалізований на основі двосторонніх міжурядових угод про повітряне сполучення. Сьогодні більше 3 тисяч двосторонніх угод регулюють міжнародні авіаперевезення в усьому світі. В таких угодах зазначається кількість авіакомпаній, які можуть призначатися кожною зі сторін на визначені повітряні лінії, визначається максимальна частота польотів, встановлюються обмеження щодо частки іноземного капіталу в структурі власності авіакомпаній, а також встановлюється тарифний режим.

Ступінь лібералізації ринку повітряних перевезень визначається передусім свободами повітря, які сторони надають одна одній відповідно до положень угод про повітряне сполучення. Сьогодні нараховують дев'ять свобод повітря.

Перша свобода повітря передбачає надання авіаперевізнику договірної держави А права транзитного польоту над територією

договірної держави Б без здійснення посадки на її території. При цьому держави можуть встановлювати плату за користування своїм повітряним простором та інфраструктурними об'єктами. Так, наприклад, Федеральна авіаційна адміністрація США в 2013 році стягувала \$49.95 за кожні 100 миль польоту за маршрутом у повітряному просторі США [2]. Друга свобода передбачає право транзитного польоту авіаперевізника держави А над територією держави Б з можливістю здійснювати посадку на її території з некомерційною метою (наприклад, для дозаправки), тобто без взяття на борт або висадження пасажирів. Перші дві свободи також називаються «транзитними правами» і надаються перевізникам усіх країн-членів Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO), що підписали Угоду про транзит на міжнародних повітряних лініях (*International Air Service Transit Agreement, 1944*). Станом на початок 2014 року до цієї угоди приєдналися 130 держав [3].

Надання першої та другої свобод повітря не відкриває внутрішній ринок країни для іноземних авіакомпаній та жодним чином не впливає на рівень конкуренції на внутрішньому ринку. У той же час, держава, що надає такі свободи, отримує певні економічні вигоди: у вигляді грошових надходжень за користування її повітряним простором (перша свобода повітря); а також за рахунок зростання економічної активності служб наземного обслуговування та заправки літаків (друга свобода повітря).

Третя свобода повітря надає право авіаперевізнику держави А брати на борт пасажирів, вантаж та пошту на території держави А та перевозити на територію держави Б. Четверта свобода надає право авіаперевізнику держави А брати на борт пасажирів, вантаж та пошту на території держави Б та перевозити на територію своєї держави А. Як правило, третя та четверта свобода надаються одночасно в рамках двосторонніх угод про повітряне сполучення. Таким чином, надаючи третю та четверту свободи обидві держави роблять перший крок на шляху до взаємного відкриття своїх ринків. Проте кількісні, цінові та інші обмеження, що їх містять

двосторонні угоди, можуть зберігати значний ступінь захисту внутрішнього ринку і, як наслідок, забезпечувати визначеним в угоді перевізникам монопольне становище на маршрутах між двома країнами.

П'ята свобода передбачає право авіаперевізника договірної держави А перевозити пасажирів, вантаж та пошту з пункту відправлення на території держави А до території договірної держави Б, висаджувати або брати на борт пасажирів, вантаж або пошту на території держави Б і продовжувати рейс до пункту призначення, що знаходиться на території третьої держави В. Прикладом використання п'ятої свободи є рейс Доха – Бангкок – Куала-Лумпур авіакомпанії «Qatar Airways». Інколи уряди таких країн як Таїланд або Малайзія можуть заохочувати використання п'ятої свободи з метою стимулювання припливу туристів, проте варто зважати, що надто лібералізований ринок може завдати шкоди комерційним інтересам національних перевізників.

Шоста свобода передбачає перевезення пасажирів, вантажу та пошти з території держави Б на територію держави В використовуючи при цьому аеропорт держави А як вузловий центр. Так, німецька авіакомпанія «Lufthansa» може забрати на борт пасажирів рейсу Київ – Франкфурт в Борисполі, а у Франкфурті пересадити їх на свій рейс до Чикаго. Це створює основу для розвитку міжнародних хабів. Шоста свобода є наслідком поєднання третьої та четвертої свобод, тому будь-яка авіакомпанія може обійти обмеження щодо шостої свободи шляхом випуску окремих авіаквитків для двох сегментів повітряної подорожі. Через це дана свобода повітря рідко зазначається в двосторонніх угодах про повітряне сполучення.

Сьома свобода надає право авіаперевіснику держави А перевозити пасажирів, вантаж та пошту між державами Б і В без продовження польоту до держави А. Сьома свобода часто суперечить комерційним інтересам національних перевізників, а тому є досить рідкісним явищем.

Виключення становить Європейський Союз, де багато авіакомпаній, серед яких «Easy Jet» та «Ryanair», здійснюють перевезення між іноземними аеропортами.

Восьма і дев'ята свободи повітря відомі також як «право каботажу». Восьма свобода передбачає перевезення пасажирів авіакомпанією держави А між аеропортами всередині держави Б рейсом, пунктом відправлення або призначення якого є аеропорт на території держави А. Дев'ята свобода дозволяє здійснювати внутрішні перевезення на території іншої держави без продовження польоту до своєї країни.

Отже, у двосторонніх угодах про повітряне сполучення держави, надаючи певні свободи повітря, встановлюють умови діяльності іноземних авіакомпаній на внутрішньому ринку і регулюють ступінь його захищеності. Чим більше ступінь регульованості ринку авіаперевезень, тим більше стримуються всі позитивні економічні ефекти діяльності авіаційної галузі.

Економічний вплив повітряного транспорту на розвиток національної та світової економіки можна умовно поділити на прямий, непрямий, стимулюючий та акцесорний (додатковий) (рис. 1).

Рис. 1. Економічний вплив повітряного транспорту.



Джерело: за даними Aviation Benefits Beyond Borders 2014 Report [4].

Прямий економічний вплив полягає у безпосередньому створенні робочих місць та підвищенні економічної активності у власне авіаційній галузі. Це, насамперед, операційна діяльність авіакомпаній та аеропортів, наземне обслуговування та заправка літаків, служби контролю повітряного руху, а також підприємства авіабудівної промисловості зі штаб-квартирами та регіональними представництвами. Авіакомпанії усього світу перевозять більше 3 млрд. пасажирів і 50 млн. тонн вантажу щороку. Завдяки цьому безпосередньо створюється 8.7 млн. робочих місць в авіаційній галузі, яка щорічно генерує більше \$606 млрд. валового світового продукту [4, ст. 10-11].

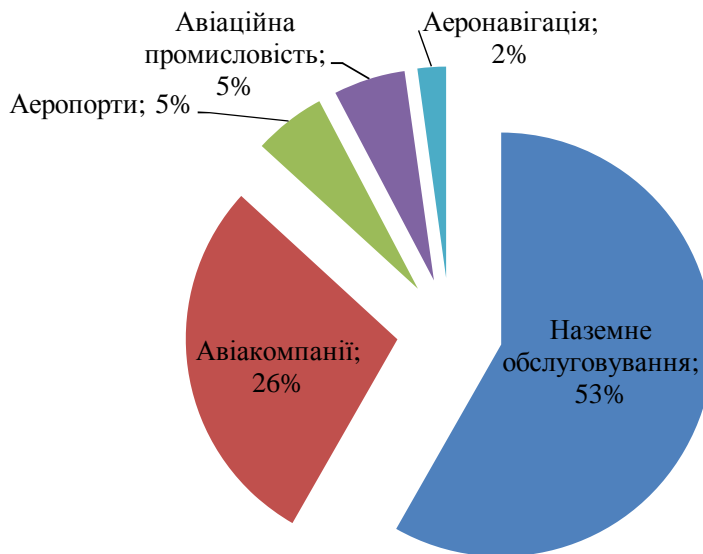
За даними дослідження проведеного Air Transport Action Group, в галузі авіаперевезень працюють більше 8.7 млн. осіб по всьому світу, з яких (Рис. 2):

- 2.3 млн. працевлаштовані авіакомпаніями в якості членів екіпажу повітряних суден, агентів стійок реєстрації в аеропортах або наземного технічного персоналу;
- 0.5 млн. зайняті в забезпеченні діяльності аеропортів (управління, технічне обслуговування)

- 4.6 млн. зайняті в наземному обслуговуванні (служби безпеки, державні прикордонні служби, персонал магазинів безмитної торгівлі, а також готелів та ресторанів, розташованих на території аеропортів);
- 0.2 млн. диспетчерів забезпечують контроль за повітряним рухом;
- 1.2 млн. зайняті у виробництві літаків, двигунів та інших авіаційних систем [4, ст. 10].

Окрім цього, завдяки мультиплікативному ефекту, що має місце в авіаційній галузі, кожні 100 робочих місць створені авіаційним транспортом генерують додатковий попит на 600 робочих місць в інших галузях.

Рис. 2. Розподіл зайнятості в авіаційній галузі (за сферами).



Джерело: за даними Aviation Benefits Beyond Borders 2014 Report [4].

Непрямий економічний вплив полягає у створенні робочих місць та підвищення економічної активності у суміжних галузях, що забезпечують постачальників товарів та послуг економічним суб'єктам власне авіаційної

галузі. Яскравим прикладом можуть слугувати кейтерингові компанії, що постачають харчування та напої на борт літака, аудиторські та юридичні компанії у сфері повітряного права, а також постачальники авіаційного пального. Таким чином, більше 9.8 млн. робочих місць створюються компаніями суміжних галузей, що опосередковано задіяні у виконанні повітряних перевезень. Таким чином генерується більше \$697 млрд. валового світового продукту [4, ст. 10].

Індивідуальні витрати осіб, що прямо або опосередковано працевлаштовані в авіаційній та суміжних до неї галузях, підтримують робочі місця та економічну активність підприємств роздрібної торгівлі, виробників споживчих товарів, ресторанів та банків. Таким чином виявляється стимулюючий економічний вплив повітряного транспорту. Так, у 2012 році працівники авіаційної та суміжних галузей, витрачаючи свої індивідуальні доходи на придбання товарів та послуг для власного споживання, підтримували близько 4.6 млн. робочих місць по всьому світу, а їх внесок у валовий світовий продукт оцінювався у \$324 млрд. [4].

Повітряний транспорт позитивно впливає не лише на авіаційну та суміжні галузі, але й на розвиток туристичного бізнесу та міжнародної торгівлі. Розвинена авіаційна інфраструктура та широка мережа маршрутів також сприяє підвищенню інвестиційної привабливості країни. Таким чином виявляється акцесорний економічний вплив повітряного транспорту на інші галузі.

Безсумнівно, надзвичайно важливою є роль повітряного транспорту в туристичній індустрії. Сьогодні більше 52% міжнародних туристичних подорожей здійснюються саме повітряним транспортом. Найяскравішим прикладом є туристичні країни, що розвиваються (такі як Таїланд, Єгипет, Куба). На Африканському континенті, наприклад, близько 2.5 млн. робочих місць забезпечує туристична галузь [5]. Як правило, іноземні туристи прибувають до країн Африки саме повітряним транспортом. Наявність авіасполучень полегшує прибуття більшої кількості туристів до

певного регіону або країни. Це стосується як розважального, так і ділового туризму. Гроші, які туристи витрачають у країні призначення на готелі, ресторани, театри, транспорт і зв'язок, підтримують функціонування та прибутковість низки місцевих галузей.

Повітряний транспорт також забезпечує надзвичайно швидко доставку цінних та швидкопсувних товарів до місця призначення, чим зумовлюється його широке використання такими провідними міжнародними логістичними компаніями як «DHL» та «FedEx».

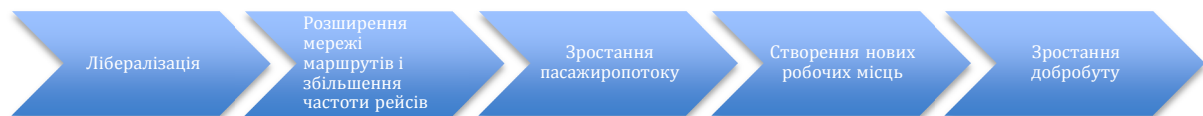
Розвинена авіаційна галузь також сприяє підвищенню інвестиційної привабливості країни і розширенню можливостей для діяльності на її території міжнародних компаній. На рішення транснаціональних корпорацій щодо інвестування та розміщення виробництва значною мірою впливає наявність зручних транспортних сполучень, у тому числі повітряних. Країни та регіони з високим рівнем розвитку авіаційної інфраструктури та мережі повітряних маршрутів є дуже привабливими як для розміщення нового бізнесу, так і для розвитку та розширення вже існуючих підприємств. Прикладом може слугувати американське місто Атланта, яке в кінці 1970-х років стало надзвичайно популярним серед низки європейських авіакомпаній. Американська авіакомпанія «Delta» почала відкривати прямі рейси з аеропорту Гартсфілд-Джексон (Атланта) до європейських міст, так само як і європейські авіаперевізники почали пропонувати прямі рейси до Атланти. У результаті, прямі іноземні інвестиції в штат Джорджія зросли значними темпами: якщо на початок 1978 року в місті Атланта функціонували 67 британських компаній, то вже через десять років їх кількість зросла в 3 рази – до 201 компанії [6].

Розвиненість та доступність мережі маршрутів пасажирських перевезень є ключовим фактором ефективної комунікації між штаб-квартирою та регіональними і місцевими представництвами міжнародних компаній, що є надзвичайно важливим для ефективної діяльності та управління. Тому не випадково міжнародні організації та великі

міжнародні компанії прагнуть розміщувати свої штаб-квартири та регіональні представництва у містах з високою транспортною доступністю і розвиненою інфраструктурою [7].

Для того, щоб всі позитивні ефекти повітряного транспорту збільшувалися, необхідним є розширення мережі повітряних маршрутів, збільшення частоти рейсів і, як наслідок, зростання пасажиропотоку. Все це може забезпечити подальша лібералізація світового ринку повітряних перевезень (Рис. 3).

Рис. 3. Причинно-наслідковий зв'язок лібералізації та економічного зростання.



Джерело: авторська розробка.

По-перше, для збільшення кількості рейсів авіакомпанії додатково залучатимуть авіаційний (cabin crew) та наземний (on-ground services) персонал, а одже створюватимуть нові робочі місця. По-друге, авіакомпанії створюватимуть додатковий попит на продукцію, необхідну для обслуговування пасажирів на борту. Це сприятиме зростанню виробництва підприємств харчової промисловості, а також матиме позитивний ефект на кетерінгові компанії та інших постачальників. По-третє, розширення мережі маршрутів і збільшення частоти рейсів потребуватиме від авіаперевізників розширення авіапарку. Від цього, безумовно, виграватимуть підприємства галузі літакобудівання. Так, один літак класу Boeing 767 або Airbus 330 дозволяє авіакомпанії виконувати не більше шести далекомагістральних рейсів (наприклад, Київ – Нью-Йорк) на тиждень. Подальша лібералізація матиме також позитивні наслідки для туристичної галузі, готельно-ресторанного бізнесу та ін.

Очевидно, що повна лібералізація міжнародних повітряних перевезень більшою мірою вигідна країнам з розвиненим сектором авіаперевезень, ніж країнам з невеликими авіакомпаніями та нерозвинутою авіаційною інфраструктурою. В умовах останніх, повна лібералізація може призвести до банкрутства місцевих авіакомпаній, які можуть виявитися не здатними конкурувати з високоефективними глобальними авіаперевізниками. Саме тому такі країни як США, ОАЕ та країни ЄС прагнуть лібералізувати ринок повітряних перевезень, а країни що не мають достатньо потужних авіаперевізників прагнуть захищати внутрішній ринок шляхом включення певних обмежень до двосторонніх угод про повітряне сполучення.

Сьогодні найбільш лібералізованим ринком повітряних перевезень вважається Європейський Союз, де в межах Спільного повітряного простору (*Common Aviation Area*) авіаперевізникам країн-членів надаються всі дев'ять свобод повітря. Найближчим часом планується приєднання України до Спільного повітряного простору Європейського Союзу. Так, відповідно до Угоди про Спільний повітряний простір між Україною та Європейським Союзом, починаючи з літнього розкладу 2015 року всі авіакомпанії Європейського Союзу отримують право виконувати прямі рейси до України з будь-якого аеропорту на території ЄС. Так само й українські авіакомпанії зможуть літати на будь-яких напрямках між Україною та ЄС [8]. Згідно з Угодою, Сторони на засадах взаємності надають одна одній п'яту комерційну свободу. Таким чином, українські авіаперевізники отримують можливість перевозити пасажирів між двома країнами в межах Європейського Союзу за умови, що пунктом відправлення або призначення є аеропорт на території України. Європейські авіакомпанії, в свою чергу, зможуть літати до України і продовжувати свої рейси далі до третіх країн. Європейські авіаперевізники також наділяються правом каботажу в межах території України. Таким чином, будь-яка європейська авіакомпанія зможе без будь-яких обмежень

виконувати внутрішні авіап перевезення між містами України. Угода передбачає скасування будь-яких обмежень щодо кількості призначених перевізників, частоти польотів, кількості маршрутів та встановлення тарифів. Обов'язковою умовою Угоди також є приведення українського законодавства у сфері цивільної авіації у відповідність із правилами та нормами ЄС.

Якщо порівняти ціни на авіаквитки за схожими напрямками в Україні (ринок авіап перевезень з високим рівнем регулювання) з цінами на авіаквитки в ЄС (лібералізований ринок), то можна помітити значне підвищення у випадку з Україною (Табл. 1, 2). Це можна пояснити монопольним або дуопольним становищем українських авіакомпаній на більшості прибуткових маршрутів, а також низькою ефективністю діяльності.

Таблиця 1. Вартість квитка на ринку з високим рівнем регулювання (грн.).

Напрямок	Відстань	Тариф	Авіакомпанія
Київ – Одеса (KBP-ODS)	436 км	2 040	МАУ
Київ – Львів (KBP-LWO)	500 км	1 464	МАУ
Київ – Франкфурт (KBP-FRA)	1589 км	4 957	Lufthansa
Київ – Лондон (KBP-LGW)	2179 км	4 252	British Airways
Київ – Нью-Йорк (KBP-JFK)	7530 км	13 061	МАУ

Джерело: складено автором на основі даних офіційних сайтів авіакомпаній (за умови бронювання за 3 тижні до дати відправлення).

Таблиця 2. Вартість квитка на лібералізованому ринку авіап перевезень (грн. за курсом НБУ станом на 04.06.2014)

Напрямок	Відстань	Тариф	Авіакомпанія
Берлін – Мюнхен (TXL-MUC)	480 км	1 749	Air Berlin
Лондон – Единбург (LGW-EDI)	574 км	1 332	Easy Jet
Варшава – Лондон (WAW-LHR)	1463 км	2 799	LOT
Стокгольм – Мадрид (ARN-MAD)	2597 км	6 941	Iberia

Амстердам – Орlando (AMS-MCO)	7640 км	11 278	KLM
-------------------------------	---------	--------	-----

Джерело: складено автором на основі даних офіційних сайтів авіакомпаній (за умови бронювання за 3 тижні до дати відправлення).

Відкриття українського ринку авіаперевезень означатиме припинення монополій українських авіакомпаній на більшості існуючих європейських напрямках. Для українських авіакомпаній це означатиме небувале зростання конкуренції. У таких умовах їм буде досить важко втримати свої напрямки, а тим паче закріпитися на нових. Великі європейські перевізники, такі як KLM, Lufthansa або Air France мають багато переваг у порівнянні з українськими авіакомпаніями: починаючи від значного масштабу діяльності, завдяки якому вони можуть встановлювати порівняно нижчі тарифи, до новішого парку повітряних суден, розвинених хабів і широкої мережі маршрутів. Для того, щоб не втратити свою частку на ринку, українським перевізникам треба буде знижувати тарифи, підвищувати якість обслуговування, оновлювати парк повітряних суден, відкривати нові маршрути, впроваджувати інновації, удосконалювати методи управління та використовувати весь потенціал Києва (аеропорт Бориспіль) як найбільшого хаба у Східній Європі.

Висновки. Не дивлячись на значні позитивні економічні та соціальні ефекти авіаційної галузі, які мультиплікативно збільшуються із збільшенням пасажиропотоку і розширенням мережі й частоти польотів, розвиток світової галузі авіаперевезень ще й досі сповільнюється величезною сукупністю двосторонніх угод про повітряне сполучення. Такі міжурядові угоди часто обмежують можливості авіакомпаній приймати ефективні комерційні рішення щодо встановлення конкурентних тарифів та ефективного розподілу свого авіапарку на різних маршрутах. Таким чином, пасажирів, які мали б вигравати від режиму регулювання, навпаки від нього програють. Різними обмеженнями, що їх містять двосторонні

угоди про повітряне сполучення, уряди намагаються захищати недостатньо ефективних національних авіаперевізників, спряючи таким чином штучному завищенню тарифів та позбавляючи своїх авіаперевізників мотивації підвищувати якість обслуговування.

Лібералізація надасть змогу авіаперевізникам збільшувати частоту рейсів та відкривати нові напрямки, що призведе до посилення конкуренції між авіакомпаніями, підвищення якості обслуговування, зменшення тарифів, і як наслідок, значного зростання пасажиропотоку. Це, у свою чергу, стимулюватиме зростання як безпосередньо авіаційного сектору, так і галузей, що з ним пов'язані.

За умов приєднання України до Спільного повітряного простору Європейського Союзу, українським авіакомпаніям буде нелегко конкурувати на своїх традиційно монопольних маршрутах з такими авіаперевізниками як «KLM», «British Airways» або «Lufthansa», що мають більш новий парк повітряних суден та здавна зарекомендували себе високим рівнем обслуговування. Проте наявність конкуренції стимулюватиме українські авіакомпанії шукати шляхи підвищення ефективності, оновлювати свій авіапарк, підвищувати якість обслуговування та знижувати ціни.

Список використаних джерел:

1. Aviation: Benefits Beyond Borders – Providing employment, trade links, tourism and support for sustainable development through air travel. [Електронний ресурс] // Air Transport Action Group. – March 2012. – Режим доступу:<https://www.iaa.ie/media/aviationbenefitsbeyondborde.pdf>
2. FAA – Financial Services. [Електронний ресурс] // Federal Aviation Administration – Режим доступу: http://www.faa.gov/about/office_org/headquarters_offices/aba/overflight_fees/

3. ICAO – Secretariat – Legal Affairs and External Relations Bureau – Current lists of parties to multilateral air law treaties. [Электронный ресурс] // International Civil Aviation Organization. – Режим доступа: http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Transit_EN.pdf
4. Aviation: Benefits Beyond Borders 2014 Report. [Электронный ресурс] // Air Transport Action Group, April 2014. – Режим доступа: http://aviationbenefits.org/media/26786/ATAG__AviationBenefits2014_FULL_LowRes.pdf
5. Travel & Tourism, Economic Impact 2014, World. – World Travel & Tourism Council. [Электронный ресурс] // The Authority on World Travel & Tourism. – Режим доступа: http://www.wttc.org/site_media/uploads/downloads/world2014.pdf
6. Atlanta Chamber of Commerce. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.metroatlantachamber.com/>
7. Germa Bel and Xavier Fageda – Getting There Fast: Globalization, Intercontinental Flights and Location of Headquarters // Journal of Economic Geography (2008) 8 (4) pp. 471-495.
8. EU and Ukraine for a Common Aviation Area Agreement. [Электронный ресурс] // European Commission – MEMO/13/1065, 28/11/2013. – Режим доступа: http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-13-1065_en.htm