

УДК 338.462

DOI: https://doi.org/10.31521/modecon.V36(2022)-15

Павелко В. Ю. кандидат економічних наук, професор кафедри економіки, фінансів та управління бізнесом ПВНЗ «Університет новітніх технологій», м. Київ, Україна, генеральний директор ТОВ «ЗАПОРІЗЬКА ХЕНДЛІНГОВА КОМПАНІЯ», м. Запоріжжя, Україна

ORCID: 0000-0003-0559-8489

e-mail: v051079@gmail.com

Ринок послуг з наземного обслуговування в аеропортах України та практичні напрями його реформування

Анотація. У статті розглянуто сучасний стан ринку послуг з наземного обслуговування в аеропортах України та виявлена низка проблем пов'язана в тому числі із необхідністю його демонополізації, недостатнім рівнем лібералізації та розвитку ефективного конкурентного середовища. Досліджена економіка ринку послуг в аеропортах, яка визначається власною специфікою, де узгоджено надаються послуги авіакомпаніями, аеропортом та суб'єктами наземного обслуговування.

Встановлено, що найбільш поширене застосування як у світовій практиці, так і в Україні набуває передача непрофільних видів діяльності спеціалізованим компаніям та підприємствам з метою підвищення ефективності діяльності аеропорту, тобто механізм аутсорсингу. В практиці управління аеропортовими комплексами в Україні це відображається у відмові аеропортів від надання авіаційних допоміжних послуг та неавіаційних послуг, передачу їх сертифікованим суб'єктам комерційного обслуговування. При цьому, сертифікація даних підприємств відбувається на підставі встановлених нормативів і правил сертифікаційною комісією Державіаслужби Міністерства інфраструктури України.

У статті доведено, що існує гостра потреба для всіх аеропортів України на законодавчому рівні розробити та затвердити чіткі й прозорі правила сертифікації через декларування суб'єктів комерційного обслуговування в аеропортах; забезпечити вільний доступ до ринку послуг з наземного обслуговування.

Ключові слова: лібералізація; конкуренція; наземне обслуговування в аеропортах; хендлінгові послуги; виробнича інфраструктура; вільний доступ.

Pavelko Vitaliy, PhD (Economics), Professor of the Department of Economics, Finance and Management of Business «University of Emerging Technologies», Kyiv, Ukraine, General Director of «Zaporizhzhia Handling Company» LLC, Zaporizhzhia, Ukraine

Ground Handling Market at the Ukrainian Airports and Practical Ways of its Reformation

Abstract. Introduction. The article discusses the current situation of the market of ground handling services at the Ukrainian airports and determines the list of problems concerning with the necessary of its demonopolization, not enough liberalization and less of efficient market competition.

Purpose. The aim of article is to make recommendation of reformation and liberalization of the Ukrainian airports ground handling services market.

Results. The economics of the airports services market has its own specification, where are combine services of several provides: aircompany, airport and ground handling company.

In order to increase the efficiency, the both international and Ukrainian airports practice, demonstrates the carrying out of some kind of activities and services to special certified companies on the basis of outsourcing. In Ukrainian airports practice, the airport authority body makes the decision to allow the activity of certified companies to provide handling services for aircompanies and concludes the general agreement with them. In accordance with the Ukrainian legislation, the certification of handling companies provides by the State Aviation Administration of Ukraine.

There are monopolization of Ukrainian airports handling services market, without clear and strict conditions of input, less of liberalization and terms of activity. In the same time, the competition on the ground handling services has positive influence not only to the price but also to the quality of these services.

Conclusions. The study shows necessary of reformation and liberalization of Ukrainian ground handling services market with taking into account the international experience. It's very important to pay attention to the regional Ukrainian airports handling services market, its volume of passengers and current state of infrastructure.

Because of above mentioned, it is necessary for all Ukrainian airports to adopt a law in order to develop the Ukrainian airports handling services market. It's necessary to make the strict and clear certification rules through declaration and to provide liberalization and free access for all participants.

Keywords: liberalization; competition; ground handling at airports; handling; production infrastructure; free access.

JEL Classification: L10; L23; L43; L93.

¹Стаття надійшла до редакції: 20.12.2022

Received: 20 December 2022

Постановка проблеми. Відновлення показників виробничих показників авіаційної галузі України після спаду, спричиненого ковідними обмеженнями, демонструє наявність низки проблем, що пов'язані у тому числі з незадовільним станом наземного обслуговування в аеропортах України. Одним із головних чинників цього є недостатній рівень лібералізації та ефективного конкурентного середовища, що негативно впливає на ефективність функціонування та розвиток ринку наземного обслуговування в аеропортах України.

Ознаками цього в аеропортах України є:

□ збільшення тарифів та ставок за наземне обслуговування, що не обумовлено ринковими факторами;

□ концентрація та монополізація надання послуг з наземного обслуговування одним оператором ринку;

□ низький рівень інноваційної та інвестиційної спрямованості суб'єктів комерційного обслуговування та розвитку аеропортової інфраструктури;

□ недостатній рівень якості послуг з наземного обслуговування.

Таким чином, існує гостра потреба демонополізації та лібералізації доступу на ринок надання послуг з наземного обслуговування в аеропортах України, що обумовлює актуальність обраного дослідження.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Питання розвитку та розбудови ринку послуг з наземного обслуговування в аеропортах та проблематика підвищення ефективності його учасників розглянута багатьма вітчизняними та закордонними науковцями, в т. ч. такими вченими, як В. В. Запорожець, М. П. Шматко [1], М. О. Полянська [2], О. О. Федяєва [3], S. G. Abdelaziz, [4], A. Elabbassy, R. Mikut [5] та ін. Однак, попри наявність глибоких і ґрунтовних наукових праць, проблема демонополізації, лібералізації та розвитку ринку послуг з наземного обслуговування в аеропортах України недостатньо розкрита та потребує подальшого вивчення.

Формулювання цілей дослідження. Метою статті є дослідження сучасного стану ринку послуг з наземного обслуговування в аеропортах України та надання рекомендацій щодо його реформування.

Основні результати дослідження. Для підприємств авіаційної галузі України, 2021 р. став першим роком поступового відновлення після суттєвого спаду виробничих показників їх діяльності у 2020 р., спричиненого негативним впливом пандемії Covid-19 та пов'язаних з нею обмежень.

У 2021 р. пасажирські та вантажні перевезення здійснювали 28 українських авіакомпаній. При цьому, майже 93% загального обсягу пасажирських перевезень забезпечили чотири провідні вітчизняні авіакомпанії – «Міжнародні авіалінії України», «СкайАп», «Азур Ейр Україна» та «Роза вітрів». У 2021 р. розпочато виконання нових міжнародних регулярних пасажирських авіарейсів українськими

авіаперевізниками за 23 маршрутами, іноземними авіакомпаніями – за 28 новими маршрутами. Загалом, регулярні польоти до 42 країн світу здійснювали 9 вітчизняних авіакомпаній. Кількість пасажирів, перевезених українськими авіакомпаніями на міжнародних рейсах, у 2021 р. зросла вдвічі у порівнянні з 2020 р. та досягла 2,608 млн осіб. При цьому, процент пасажирського завантаження збільшився на 6,2% та склав 75,2 відсотка.

Комерційні рейси українських та іноземних авіаперевізників у 2021 р. забезпечували 19 українських аеропортів та аеродромів. Пасажиропотік через українські аеропорти у 2021 р. становив 16,221 млн пасажирів, що на 87,2% перевищує результат 2020 р. та склав дві третини від аналогічного показника 2019 року. Поштові та вантажні потоки через аеропорти України зросли на 21,1% та становили 63,2 тис. тонн [6].

Відновлення показників авіаційної галузі України вкотре демонструє гостру потребу демонополізації та лібералізації доступу на ринок наземного обслуговування (хендлінгових послуг) в аеропортах, економіка яких визначається власною специфікою, де узгоджено надаються послуги авіакомпаніями, аеропортом та суб'єктами наземного обслуговування.

Аеропорт є чи не основним постачальником послуг для авіаперевізника, оскільки аеропорт несе відповідальність в районі аеродрому, а авіакомпанія відповідає перед пасажиром, у тому числі за безпеку та якість, які є двома фундаментальними принципами організації повітряних перевезень на всіх етапах створення відповідного продукту.

У сучасній світовій практиці сформувалися три основні види наземного обслуговування в аеропортах:

- самообслуговування («self-handling»), тобто коли самі авіакомпанії власними силами або шляхом часткового аутсорсингу забезпечують власне наземне обслуговування;
- централізоване обслуговування («managing body of the airport»), ситуація при якій адміністрація аеропорту бере на себе всю організацію наземного обслуговування;
- незалежне наземне обслуговування з використанням механізму аутсорсингу («supplier of groundhandling services for third parties»), всі послуги з наземного обслуговування в аеропорту виконують окремі спеціалізовані постачальники послуг.

Найбільш поширене застосування як у світовій практиці, так і в Україні, набуває передача непрофільних видів діяльності спеціалізованим компаніям та підприємствам з метою підвищення ефективності діяльності аеропорту, тобто використання механізму аутсорсингу.

У практиці управління аеропортовими комплексами в Україні це зображається у відмові аеропортів від надання авіаційних допоміжних послуг та неавіаційних послуг та передачу їх сертифікованим суб'єктам комерційного обслуговування. При цьому сертифікація даних підприємств відбувається на

підставі встановлених нормативів і правил сертифікаційною комісією Державіаслужби Міністерства інфраструктури України.

В Україні діяльність суб'єктів комерційного обслуговування регламентується Повітряним кодексом України, відповідно до якого суб'єкти авіаційної діяльності, які надають підлягають обов'язковій сертифікації та надають послуги з наземного обслуговування, провадять свою діяльність на території аеропорту та аеродрому на підставі сертифіката відповідності, виданого уповноваженим органом з питань цивільної авіації, а також генеральної угоди, укладеної з експлуатантом аеропорту (аеродрому) [7].

Види аеропортової діяльності, що підлягають обов'язковій державній сертифікації, передбачено в додатку 1 до Правил сертифікації аеропортів, затверджених наказом Державної служби з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 13.06.2006 №407 та зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 23.06.2006 за №740/12614 [8].

Водночас у країнах Європейського Союзу порядок доступу на ринки наземного обслуговування врегульовано Директивою Ради ЄС від 15.10.1996 №96/67/ЄС «Про доступ до ринку наземного обслуговування в аеропортах Співтовариства» (Council Directive 96/67/EC of 15 October 1996 On access to the groundhandling market at Community airports). Зазначена Директива забезпечила лібералізацію ринку хендлінгових послуг та сприяла розвитку конкуренції в аеропортах Європейського Союзу. У Директиві визначені категорії послуг з наземного обслуговування в аеропортах, затверджені положення забезпечення недискримінаційного доступу споживачів до даних послуг, встановлені критерії та вимоги щодо необхідності розробки конкурсної процедури з відбору постачальників послуг із наземного обслуговування в аеропортах, прозорості відносин між хендлінговими компаніями та авіакомпаніями, створення умов для розвитку конкуренції між компаніями, що обслуговують, визначені стандарти якості та рівня обслуговування, а також порядок забезпечення рівного доступу для учасників ринку до інфраструктури аеропорту та засади та принципи розвитку інфраструктури.

Директивою передбачено, що для аеропортів з обсягом перевезень понад 1 млн пасажирів на рік обов'язковою умовою є наявність мінімум двох операторів з наземного обслуговування пасажирів та вантажів на пероні, авіапаливобезпеки авіаційних перевезень і робіт, обробки вантажів та пошти [9].

Відсутність подібного чіткого порядку доступу на ринки з наземного обслуговування в аеропортах України створює перешкоди для розвитку конкуренції та стримує розвиток авіаційної галузі в цілому.

Відповідно до Повітряного Кодексу України, експлуатанти аеропортів можуть передавати права на

надання хендлінгових послуг в аеропорту юридичним і фізичним особам, що має забезпечити конкуренцію на ринку. Однак український ринок наземного обслуговування в аеропортах поки що повільно рухається в бік демонополізації та лібералізації.

Неодноразово Державною авіаційною службою України та Міністерством інфраструктури України здійснювалися спроби лібералізації ринку хендлінгових послуг в аеропортах України, забезпечення рівних та прозорих умов доступу до ринку та процедури відбору постачальників послуг на конкурсній основі.

Зокрема у 2010 р. Міністерство інфраструктури підготувало проект постанови Кабінету Міністрів «Про затвердження положення про доступ до ринку наземного обслуговування в аеропортах».

У 2016 р. Державна авіаційна служба України підготувала проект наказу «Правила сертифікації постачальників послуг з наземного обслуговування та умови доступу на ринок наземного обслуговування в аеропортах».

У 2018 р. Державна авіаційна служба України підготувала проект наказу «Про затвердження Авіаційних правил України «Доступ на ринок послуг з наземного обслуговування в аеропортах».

У 2020 р. Державна авіаційна служба України підготувала проект наказу «Про затвердження Авіаційних правил України «Правила сертифікації суб'єктів авіаційної діяльності, які надають послуги з наземного обслуговування» [10].

Ці проекти мали забезпечити лібералізацію ринку хендлінгових послуг в аеропортах України з урахуванням, зокрема, Директиви Ради ЄС №96/67/ЄС. Однак вони так і не були прийняті та реалізовані.

Гостру потребу демонополізації та лібералізації доступу на ринок послуг з наземного обслуговування підтверджує й Антимонопольний Комітет України. Який неодноразово, зокрема у 2021 р. відкрив впровадження та встановив, що з початку 2015 р. ДП «Міжнародний аеропорт «Львів» необґрунтовано відмовляв в укладанні генеральних угод суб'єктам господарювання, що мали намір надавати хендлінгові послуги на території аеропорту.

АМКУ встановив, що ДП «Міжнародний аеропорт «Львів» який є суб'єктом природної монополії на ринку спеціалізованих послуг аеропорту та на власний розсуд розв'язує питання щодо допуску чи недопуску на цей ринок конкурентів.

За нормами Повітряного Кодексу України аеропорт дійсно не зобов'язаний, а лише має право передавати на договірних умовах надання хендлінгових послуг іншим юридичним чи фізичним особам. Однак, частина перша статті 78 Повітряного кодексу України передбачає, що експлуатанти аеропорту зобов'язані створити суб'єктам авіаційної діяльності, що працюють в аеропорту, рівні умови.

Також під час проведеного АМКУ опитування авіакомпаній, останні відзначили, що наявність конкуренції на ринку хендлінгових послуг завжди позитивно впливає не лише на вартість, але й на якість цих послуг.

АМКУ дійшов висновку, що дії ДП «Міжнародний аеропорт «Львів», щодо вирішення питання допуску чи недопуску на ринок послуг з наземного обслуговування інших суб'єктів без прозорого, чіткого, встановленого порядку, містять ознаки порушення законодавства про захист економічної конкуренції.

З метою припинення порушення законодавства, АМКУ надав ДП «Міжнародний аеропорт «Львів» обов'язкову рекомендацію розробити та затвердити прозору та недискримінаційну, з чіткими критеріями, процедуру доступу суб'єктів господарювання на ринок послуг з наземного обслуговування на території аеропорту та оприлюднити цей порядок на офіційному вебсайті підприємства [11].

Таким чином, на законодавчому рівні для всіх аеропортів України також необхідно розробити та затвердити чіткі та прозорі правила сертифікації через декларування суб'єктів комерційного обслуговування в аеропортах та забезпечити вільний доступ до ринку послуг з наземного обслуговування.

При розробці відповідного порядку необхідно врахувати світовий досвід та забезпечити виконання наступних умов:

□ забезпечити прозорий і вільний доступ суб'єктів господарювання на ринок хендлінгових послуг в аеропортах;

□ забезпечити розробку прозорих критеріїв та відкритої процедури відбору суб'єктів комерційного обслуговування на конкурсній основі;

□ створити аеропортові конкурсні комітети з відбору суб'єктів комерційного обслуговування в аеропортах;

□ забезпечити право зацікавленим авіакомпаніям, брати участь у зазначених аеропортових конкурсних комітетах;

□ гарантувати усім суб'єктам комерційного обслуговування право вільного доступу до об'єктів інфраструктури аеропортових комплексів необхідних для ведення господарської діяльності та надання послуг з наземного обслуговування.

Додаткову увагу необхідно приділити розвитку ринку хендлінгових послуг у регіональних аеропортах з урахуванням обсягів перевезень та стану аеропортової інфраструктури.

Враховуючи важливість питання доступу на ринок послуг з наземного обслуговування в аеропортах України, з метою розвитку авіації, адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу у сфері цивільної авіації, встановлення додаткових механізмів здійснення ефективного контролю за забезпеченням безпеки авіації та дерегуляції господарської діяльності у галузі цивільної авіації, Верховна Рада України готує відповідний законопроект, яким буде передбачено спрощення доступу на ринки авіаційних перевезень і послуг з наземного обслуговування шляхом адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу у цій сфері [12].

Висновки. Проведене дослідження демонструє гостру потребу реформування та лібералізації ринку послуг з наземного обслуговування в аеропортах України з використанням світового досвіду. При цьому, додаткову увагу необхідно приділити розвитку ринку хендлінгових послуг у регіональних аеропортах з урахуванням обсягів перевезень та стану аеропортової інфраструктури.

Таким чином, на законодавчому рівні для всіх аеропортів України необхідно розробити та затвердити чіткі та прозорі правила сертифікації через декларування суб'єктів комерційного обслуговування в аеропортах та забезпечити вільний доступ до ринку послуг з наземного обслуговування.

Література:

1. Запорожець В. В., Шматко М. П. Аеропорт : організація, технологія, безпека: навч. посіб. Дніпро. 2002. 168 с.
2. Полянская Н. Е., Паламарчук Ю.А. Доходы международных аэропортов. *Економіка: проблеми теорії та практики*. ДНУ. 2008. №246. т. 2. С.445-455.
3. Федяєва О.О. Аналіз світового досвіду фінансування аеропортів. *Світове господарство і міжнародні економічні відносини*. 2014. №1 (53). URL : http://chtei-knteu.cv.ua/herald_en/content/download/archive/2014/v1/NV-2014-V1_9.pdf (дата звернення : 30.11.2022).
4. Abdelaziz S. G., Hegazy A. A., Elabbassy A. Study of airport self-service technology within experimental research of check-in techniques. *International Journal of Computer Science Issues*. 2010. №7(3). URL : https://www.researchgate.net/publication/46093545_Study_of_Airport_Self-service_Technology_within_Experimental_Research_of_Check-in_Techniques_Case_Study_and_Concept (дата звернення : 05.12.2022).
5. Mikut R. Digital technologies in airport ground operations. *Netnomics*. 2019. № 20. URL: <https://doi.org/10.1007/s11066-019-09132-5> (дата звернення : 05.12.2022).
6. Звіт про діяльність Державної авіаційної служби України за 2021 рік : веб-сайт. URL : <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/17-civik-2018/zvit2021/zvit-derjavia-2021.pdf> (дата звернення : 06.12.2022).
7. Повітряний кодекс України від 19 трав. 2011р. №3393-VI : веб-сайт. URL : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3167-12> (дата звернення : 08.12.2022).

8. Правила сертифікації аеропортів : затв. наказом Державної служби з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 13 черв. 2006р. №407 : веб-сайт. URL : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0740-06> (дата звернення : 06.12.2022).
9. On access to the groundhandling market at Community airports. Council Directive of 15 October 1996 №96/67/EC. URL : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=celex%3A31996L0067> (дата звернення : 10.12.2022).
10. Про затвердження Авіаційних правил України «Правила сертифікації суб'єктів авіаційної діяльності, які надають послуги з наземного обслуговування»: проект наказу Державіаслужби від 2020 р. веб-сайт. URL : <https://www.drs.gov.ua/wp-content/uploads/2020/01/834.pdf> (дата звернення : 10.12.2022).
11. Аеропорту «Львів» рекомендовано розробити порядок доступу на ринок хендлінгових послуг. *Антимонопольний Комітет України* : Веб-сайт. URL: <https://amcu.gov.ua/news/aeroportu-lviv-rekomendovano-rozrobiti-poryadok-dostupu-na-rinok-hendlingovih-poslug> (дата звернення : 11.12.2022).
12. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України з метою розвитку авіації загального призначення, адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу у сфері цивільної авіації, встановлення додаткових механізмів здійснення ефективного контролю за забезпеченням безпеки авіації та дерегуляції господарської діяльності у галузі цивільної авіації: проект Закону України від 2021 р : Веб-сайт. URL : <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/pubFile/1085441> (дата звернення : 12.12.2022).

References:

1. Zaporozhets, V. V., & Shmatko, M. P. (2002). Airport : organization, technology, safety : navch. posib. Dnipro. 168 [in Ukr.]
2. Polyanskaya, N. E., & Palamarchuk, Yu. A. (2008). Revenues of international airports. *Ekonomika : problemy teorii ta praktyky*. DNU. 246 [in Ukr.]
3. Fediayva, O. O. (2014). Analyze of international experience of airports investments. *Svitove hospodarstvo i mizhnarodni ekonomichni vidnosyny*. 1 (53). Retrieved from : http://chtei-knteu.cv.ua/herald_en/content/download/archive/2014/v1/NV-2014-V1_9.pdf [in Ukr.]
4. Abdelaziz, S. G., Hegazy, A. A., & Elabbassy, A. (2010). Study of airport self-service technology within experimental research of check-in techniques. *International Journal of Computer Science Issues*, 7(3) [in Eng.]
5. Mikut, R. (2019). Digital technologies in airport ground operations. *Netnomics*. 20. 1. Retrieved from : <https://doi.org/10.1007/s11066-019-09132-5> [in Eng.]
6. State Aviation Administration of Ukraine (2022) : official website. Retrieved from : <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/17-civik-2018/zvit2021/zvit-derjavia-2021.pdf> [in Ukr.]
7. Air Code of Ukraine from 19.05.2011 № 3393-VI. Retrieved from : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3167-12> [in Ukr.]
8. Rules of airports certification from 13.06.2006 №407. Retrieved from : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0740-06> [in Ukr.]
9. On access to the groundhandling market at Community airports (1996). Council Directive of 15 October 1996 №96/67/EC. Retrieved from : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=celex%3A31996L0067> [in Eng.]
10. The statement of Aviation Rules of Ukraine «The rules of certification of ground handling services subjects» (2020) : project of order. Retrieved from : <https://www.drs.gov.ua/wp-content/uploads/2020/01/834.pdf> [in Ukr.]
11. Antimonopoly Committee of Ukraine (2021) : official website. Retrieved from : <https://amcu.gov.ua/news/aeroportu-lviv-rekomendovano-rozrobiti-poryadok-dostupu-na-rinok-hendlingovih-poslug> [in Ukr.]
12. About making changes to several laws of Ukraine in order to develop aviation, the adaptation of aviation Ukrainian legislation to Europe Union aviation legislation and deregulation of economic activity in the civil aviation (2021) : project of Ukrainian Law. Retrieved from : <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/pubFile/1085441> [in Ukr.]

