

Maryna Vysotska
*Doctor of Economic Sciences, Docent,
Professor at the Department of International Economic Relations
State Non-Commercial Company «State University «Kyiv Aviation Institute»
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4076-7823>*

Висоцька М.П.
*доктор економічних наук, доцент,
професор кафедри міжнародних економічних відносин
Державного некомерційного підприємства
«Державний університет «Київський авіаційний інститут»
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4076-7823>*

DOI: <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-639-3-6>

**DEVELOPMENT OF A COMPETITIVE ENVIRONMENT
IN THE AIR TRANSPORT INDUSTRY OF UKRAINE
IN THE CONTEXT OF POST-WAR RECONSTRUCTION
AND INTERNATIONAL ECONOMIC INTEGRATION**

**РОЗВИТОК КОНКУРЕНТНОГО СЕРЕДОВИЩА
АВІАТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ
В УМОВАХ ПОВОЄННОГО ВІДНОВЛЕННЯ
ТА МІЖНАРОДНОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ ІНТЕГРАЦІЇ**

В умовах глобалізації та відкритості світового авіаційного простору авіатранспортна галузь України виступає одним із ключових секторів національної економіки, від якого залежить мобільність населення, інтеграція у міжнародні економічні процеси та конкурентоспроможність транспортної інфраструктури. Динаміка розвитку українського авіаринку протягом останнього десятиліття демонструвала значне поживлення, зростання активності іноземних авіакомпаній, розширення географії польотів та нарощення пасажиропотоків. Проте пандемія COVID-19 спричинила різкий збій світових тенденцій, а повномасштабна війна РФ проти України призвела до фактичного припинення цивільних авіаперевезень. У таких умовах аналіз докризового періоду 2019 року набуває особливого значення, оскільки дозволяє відтворити реальну структуру та конкурентне середовище ринку, виявити системні диспропорції, концентрованість окремих сегментів та оцінити потенціал відновлення після завершення війни. Особливої уваги потребує дослідження рівня концентрації авіаперевізників і аеропортів, адже від збалансованості цих ринків залежать конкуренція, доступність авіапослуг, рівень тарифів і можливість залучення нових гравців. Питання еластичності попиту на авіаперевезення, впливу податкових та

акцизних ставок на структуру витрат авіакомпаній, а також нерівності умов діяльності українських та іноземних перевізників є одними з ключових для вироблення ефективної державної політики у сфері авіаційного транспорту. Тому комплексне дослідження конкурентного середовища авіаційного ринку України є актуальним як з наукової, так і з практичної точки зору, оскільки становить основу для розроблення стратегії післявоєнного відновлення авіаційної галузі та її інтеграції у спільний авіаційний простір ЄС.

Проблематика конкурентоспроможності авіаційного ринку, прогнозування попиту та пропозиції, а також аналіз ендогенних та екзогенних чинників впливу широко досліджується міжнародними інституціями, такими як ICAO, IATA, Європейською комісією з питань мобільності та транспорту. У світовій науковій літературі сформовано значне підґрунтя щодо використання індексу Херфіндаля–Хіршмана (ННІ) для оцінювання структури ринків, дослідження еластичності попиту на авіаперевезення, вивчення впливу податків та акцизів на собівартість рейсів і тарифну політику авіакомпаній. Українські науковці також приділяють увагу питанням функціонування авіаційної галузі, аналізу її регуляторного середовища, тенденціям розвитку авіаційної інфраструктури. Проте комплексні дослідження, що включають системне оцінювання рівня концентрації авіакомпаній та аеропортів України на основі ННІ, детальний аналіз структури витрат авіаперевізників, вивчення еластичності попиту в українських соціально-економічних умовах і порівняння їх із міжнародними тенденціями, залишаються недостатньо представленими. Це зумовлює потребу у відповідних аналітичних узагальненнях, що враховують як докризовий розвиток ринку, так і сучасні виклики.

Метою є аналіз конкурентного середовища авіаційного ринку України на прикладі 2019 року з визначенням рівня ринкової концентрації авіакомпаній та аеропортів, оцінюванням еластичності попиту на авіаперевезення, виявленням чинників, що зумовлюють нерівність умов конкуренції з міжнародними авіакомпаніями, та формуванням рекомендацій для повоєнного відновлення і розвитку авіатранспортної галузі.

Для оцінювання рівня конкуренції між авіаперевізниками використано індекс ринкової концентрації, розрахований на основі часток авіакомпаній у загальній кількості виконаних рейсів. За даними Укрероруху, у 2019 році провідним авіаперевізником України залишалася авіакомпанія МАУ, частка якої становила 28% від загальної кількості рейсів. Значний вплив на структуру ринку мали також іноземні авіакомпанії “Turkish Airlines”, “Wizz Air”, “Belavia” та “LOT Polish Airlines”, сумарна частка яких досягала 44%. Усі інші авіакомпанії разом забезпечували 28%, що свідчило про достатньо високу фрагментованість ринку у сегменті менш масштабних перевізників. Розрахований індекс

ННІ дорівнював 1408, що відповідає помірно концентрованому ринку та вказує на наявність конкуренції між ключовими авіаперевізниками за маршрути, пасажиропотоки та частку на ринку [1; 2].

Водночас структура аеропортової мережі України демонструє значно вищий рівень дисбалансів. За результатами аналізу встановлено, що 63% пасажиропотоків у 2019 році обслуговував міжнародний аеропорт «Бориспіль», який виступав основним хабом країни. Загалом 98% пасажиропотоку припадало на сім найбільших аеропортів: «Бориспіль», «Київ» ім. Ігоря Сікорського, «Львів», «Одеса», «Харків», «Запоріжжя» та «Дніпропетровськ». Індекс ННІ для аеропортів становив 4254, що свідчить про висококонцентрований ринок та фактичну домінантність одного хабу. Без урахування частки «Борисполя» індекс знижується до 285, що відповідає низькій концентрації. Така структура вказує на нерівномірний розвиток авіаційної інфраструктури та надмірну залежність від одного аеропорту.

Значний вплив на конкурентне середовище мають податкові та регуляторні чинники. Аналіз показує, що ціна авіаційного палива в Україні у 2019 році була в середньому на 60 доларів вищою, ніж у країнах ЄС, а акциз становив 30 євро за тонну [3; 4]. Окрім того, на внутрішні авіаперевезення поширюється ставка ПДВ 20%, тоді як у багатьох європейських державах внутрішні рейси звільнені від ПДВ або оподатковуються за зниженими ставками. З урахуванням того, що витрати на паливно-мастильні матеріали становлять до третини всіх витрат авіакомпанії на рейс, такі фіскальні диспропорції істотно підривають конкурентоспроможність українських перевізників порівняно з іноземними.

Особливої уваги потребує аналіз цінової еластичності попиту. За міжнародними дослідженнями IATA та ICAO, попит на авіаперевезення є еластичним за ціною. В європейському регіоні коефіцієнт еластичності становить -1,4. Самий низький коефіцієнт еластичності попиту за ціною в світі спостерігається в регіоні Внутрішня Африка на південь від Сахари -0,6, що викликано критично низьким рівнем доходів. В Північній Америці коефіцієнт цінової еластичності -1, що показує оптимальність цін на авіаперевезення. При одиничній еластичності авіакомпанії максимізують рівень сукупних вигод [5].

Огляд літератури показує, що еластичність попиту на авіаперевезення за ціною на маршрутах короткої відстані є вищою, ніж на далеких відстанях. Це пов'язано з існуванням послуг-замінників (наприклад, залізничного чи автомобільного перевезення). Якщо тарифи на авіаквитки зростуть, пасажирів скористаються іншими видами транспорту.

Багато досліджень також включають змінну доходу. Практично всі ці дослідження оцінювали еластичність попиту за доходом вище одиниці, як

правило, між +1 і +2. Це вказує на те, що подорожі повітряним транспортом зростають вищими темпами, ніж доходи.

Розрахунки еластичності попиту за доходом для України показують суперечливі тенденції. На нашу думку, це зумовлено значною нерівністю доходів між різними соціальними групами та впливом політичної й економічної нестабільності. Низьку еластичність попиту за доходом можна пояснити тим, що витрати на авіаквитки часто перевищують 25% поточного доходу домогосподарств (зокрема заробітної плати), через що авіаперельоти залишаються товаром розкоші для більшості українців. Таким чином, лише за умови доступних авіатарифів можна очікувати формування достатнього платоспроможного попиту на авіапослуги в Україні.

Скасування акцизу на авіаційне паливо та зниження або відміна ПДВ на внутрішні авіаперевезення належать до нецінових факторів, що стимулюють пропозицію авіаперевезень. Зменшення фіксованих податків (зокрема акцизу) приводить до пропорційного зниження витрат авіакомпаній і, відповідно, до збільшення пропозиції. Зниження відсоткових податків (наприклад, ПДВ) робить пропозицію більш еластичною, оскільки зменшення податкового навантаження підвищує чутливість виробників до змін ціни і збільшенню сукупної виручки авіакомпаній за умов еластичного попиту. Оскільки попит на авіаційні послуги, як було описано раніше, еластичний за ціною, очікувані обсяги попиту набагато менші потенційного рівня, виникне проблема недовикористання потужностей авіатранспорту, рівновага відбуватиметься в зоні еластичного попиту на низьких обсягах.

Впровадження запропонованих фіскальних рішень призведе не тільки до зростання обсягу та зниження тарифів на авіаперевезення, а і до зростання сукупних виторгів авіакомпаній. Отже, на етапі відновлення авіатранспортного ринку, з метою стимулювання авіаперевезень і забезпечення конкуренції на авіатранспортному ринку доцільно впроваджувати заходи стимулювальної фіскальної політики та заходи щодо сприяння конкуренції.

Дослідження конкурентного середовища авіаційного ринку України дає змогу сформулювати низку висновків. По-перше, ринок авіаперевезень у 2019 році характеризувався помірною концентрацією серед авіакомпаній та високою концентрацією серед аеропортів. Домінування аеропорту «Бориспіль» створює системні ризики та потребує комплексних рішень для розвитку регіональних аеропортів. По-друге, податкові та фіскальні умови формують нерівні умови конкуренції для українських авіакомпаній порівняно з європейськими перевізниками. По-третє, високий рівень еластичності попиту на авіаперевезення свідчить, що зниження тарифів може стати стимулом для зростання пасажиропотоку та збільшення доходів авіаперевізників. Необхідним є впровадження політики гармонізації фіскальних умов із практиками країн

ЄС, розвиток регіональних аеропортів, зниження податкового навантаження та формування рівних умов конкуренції для повоєнного відновлення галузі.

Література:

1. Періодична інформація ДАСУ. Показники 2016–2021 рр. URL: <https://avia.gov.ua/pro-nas/statistika/periodychna-informatsiya/>.
2. Висоцька М. П. Стратегічне управління розвитком авіатранспортної галузі України з урахуванням глобальних викликів : дис. ... д-ра екон. наук : 08.00.02 – світове господарство і міжнародні економічні відносини. Київ, 2024. 540 с.
3. Члени авіаційного комітету при ТПП України обговорили питання щодо підтримки авіаційної галузі. 2019. URL: <https://uccr.org.ua/press-center/uccr-news/chleni-aviatsiinogo-komitetu-pri-tpp-ukrayini-obgovorili-pitannia-shchodo-pidtrimki-aviatsiinoi-galuzi>
4. Майберг Арон. Ціна на авіапальне в Україні в середньому на \$60 вище, ніж у сусідніх країнах. *Новини інфраструктура енергетики*. URL: <https://mind.ua/news/20203344-cina-na-aviapalne-v-ukrayini-v-serednomu-na-60-vishche-nizh-u-susidnih-krayinah-majberg>
5. Estimating Air Travel Demand Elasticities. *Strategic transportation & tourism solutions. Final Report. Prepared for IATA*. 2007. URL: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/estimating-air-travel-demand-elasticities---by-intervistas/>