

АНАЛІЗ ПРОБЛЕМ ТА ШЛЯХІВ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ РИНКУ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ УКРАЇНИ

У статті досліджено економічні та статистичні зміни у національному ринку авіаційних перевезень за 2007-2009 роки, проаналізовано його стан та виокремлено основні проблеми розвитку. Запропоновано шляхи подальшого розвитку авіаційної галузі з метою підвищення її конкурентоспроможності.

В статье исследованы экономические и статистические изменения на национальном рынке авиационных перевозок за 2007-2009 года, проанализированы его состояние и выделены основные проблемы развития. Также предложены пути дальнейшего развития авиационной отрасли с целью повышения ее конкурентоспособности.

Economic and statistic changes at the national aviation market during years 2007-2009 are considered in this article. The situation of the national aviation market has been analyzed and main problems of aviation sphere development have been defined. Some ways of further aviation sphere development were offered in order to improve its competitiveness.

Ключові слова: *авіаційна промисловість, конкурентоспроможність, авіаперевізники, пасажирські авіаперевезення, вантажні авіаперевезення.*

У структурі економіки України транспортна галузь займає помітне місце: частка обсягів продукції підприємств транспорту та зв'язку у валовій доданій вартості становить 10,9%, а вартість їх основних засобів – 22,2% від загальної вартості виробничого потенціалу країни. Роль авіаційного транспорту серед інших видів транспорту зростає з кожним півріччям. Оскільки Україна має досить вдале геополітичне положення: розташування між країнами Європи, Азії та Близького Сходу дозволяє їй бути вигідним транзитним мостом для перевезень товарів та пасажирів, а за оцінками експертів коефіцієнт транзитності України один з найвищих у світі, то з цієї точки зору актуальною проблемою є подальше зростання ролі авіаційного транспорту у перевезенні пасажирів та вантажу, що потребує обґрунтування шляхів виходу з нинішньої

кризи та завоювання міцних конкурентних позицій на ринку авіаційних перевезень.

Розвиток та підвищення конкурентоспроможності вітчизняного ринку авіаційних перевезень є предметом досліджень таких науковців як В.Горбулін, Ю.Кулаєва, Кононова Л.М., В.Бегма, В.Борохвостова, Н.Печорін, С.Соколенко, В.Бадрак, Сухоруков А.І., Олейніков О.О. Проте стан вітчизняної авіації залишається незадовільним, особливо враховуючи наслідки економіко-фінансової кризи, що в свою чергу потребує детальнішого аналізу та пропозиції нових шляхів підвищення конкурентоздатності авіагалузі України.

Динаміку розвитку індустрії авіаперевезень уже давно визнано одним із ключових індикаторів економічного благополуччя окремих країн і світу в

цілому. Значення авіаційного транспорту в структурі транспорту України зростає з кожним роком. Проте його частка у структурі перевезень все ж досить незначна – близько 0,1%.

Український авіаринок розвивається дуже динамічно, за темпами випереджаючи насичені авіаринки Європи, які мають 0,02-0,03% щорічного зростання, порівняно з нашими 15-18% на рік. Наш ринок невдовзі наздожене структуру авіації, що складається з кількох компаній та великої кількості аеропортів.

Нині пасажирські перевезення здійснюються 32-ма вітчизняними авіакомпаніями. Ринок авіаперевезень в Україні представлений 4 основними перевізниками – «АероСвіт», «Міжнародні авіалінії України» (МАУ), «Дніпроавіа» та «Донбасаеро», до яких в 2008 році приєдналися «Роза вітрів» та низькобюджетна «Візз Ейр Україна». Загалом ці компанії виконують 95% загальнодержавних пасажирських перевезень. Регіональні компанії представлені дрібними авіаперевізниками в кількості близько 20. Іноземні компанії представлені філіями, дочірніми підприємствами та представництвами великих міжнародних компаній (близько 48). Найбільш активні з них – KLM, Lufthansa та Austrian airlines.

В теперішніх несприятливих економічних умовах дуже загострилась боротьба за пасажирів вітчизняних авіакомпаній з іноземними, а також більш жорсткою стала конкуренція між собою, тому зусилля авіакомпаній спрямовувались, перш за все, на зміцнення своїх позицій на ринку. Їх основними діями на ринку були підвищення якості обслуговування, запровадження різноманітних знижок, акцій і спеціальних програм для пасажирів на фоні оптимізації витрат. Водночас відновлено виконання багатьох регулярних міжнародних рейсів, а наприкінці червня розпочато виконання регулярних рейсів за двома новими маршрутами:

Львів-Мілан („МАУ“) та Бориспіль-Вільнюс („Донбасаеро“).

Відомо, що пасажирські авіаперевезення одними з перших реагують на зміну макроекономічного клімату. Так, у 2007 році було відправлено 5 млн. пасажирів (це у 5 разів більше, ніж у 2000 році) та 100 тис. т вантажів. Проте вже в останні місяці 2008 та у першому півріччі 2009 року ситуація на авіаринку розвивалась по песимістичному сценарію. За статистичними даними у I півріччі 2009 року вперше за останні 9 років зафіксовано зменшення всіх основних виробничих показників порівняно з відповідним півріччям 2008 року: вітчизняними авіаперевізниками здійснено 38,9 тисяч комерційних рейсів (проти 47,3 тис. за I півріччя минулого року), обсяги пасажирських перевезень скоротились на 18,4% та склали 2,2 млн. чол., вантажів та пошти – на 25,6% та склали 40,5 тис. т. Для порівняння розглянемо рис.9.

Таким чином, у I півріччі 2009 обсяги перевезень пасажирів на міжнародних лініях скоротились на 19,5%, а на внутрішніх – на 14%. Скорочення чисельності перевезених пасажирів спостерігалося також у I півріччі 2006 року, але тоді воно відбулося лише за рахунок скорочення перевезень на міжнародних лініях (на 6,1%), тоді як на внутрішніх лініях обсяги перевезених пасажирів зросли.

Підвищення конкурентоспроможності провідних національних авіакомпаній засвідчує також «коефіцієнт зайнятості крісел», який показує співвідношення кількості пасажирів на рейсі до загальної кількості місць на борту літака (рис.10).

Отже, середня пасажирська завантаженість на рейсах вітчизняних авіакомпаній знизилась до 61% проти 70 % у минулому році. Найвищим цей показник був у 2007 році – 78%.

В Україні діє 7 стратегічних аеропортів: Бориспіль, Донецьк, Дніпропетровськ, Одеса, Сімферополь, Львів, Харків. При цьому лише в

Рис.9

Динаміка обсягів перевезень пасажирів авіаційним транспортом України



Рис.9

Рис.10

Коефіцієнт зайнятості крісел по роках

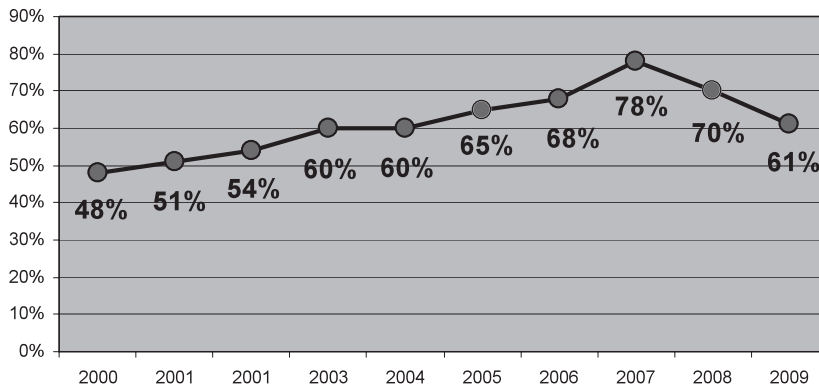


Рис.10

Борисполі та Донецьку більшість обслугованих пасажирів – громадяни, що скористались послугами вітчизняних авіакомпаній. За статистичними даними у 2009 році пасажиропотоки скоротились порівняно з I півріччям 2008 року на 17,5% та склали 3,9 млн.чол. Наприклад, в аеропорту „Бориспіль” за цей період обслуговано 2,6 млн. чоловік проти 3 млн. чоловік за відповідний період минулого року.

Враховуючи швидкі темпи зростання авіаперевезень та потенційні перспективи стратегічних аеропортів, насамперед їх транзитні можливості, все більш актуальним стає питання приведення цих аеропортів до вимог міжнародних стандартів. Якщо проаналізувати використання повітряного простору України, то за даними на 2007 рік було виконано 385 тис. польотів, серед яких 62% становлять транзитні польоти. Українськими літаками виконано 92,7 тис. польотів, а іноземними – 292,3 тис. Проте у 2009 році показники значно знизилися, причиною чого є світова економічно-фінансова криза. Так, кількість обслугованих польотів, виконаних літаками та вертольотами авіакомпаній України зменшилась на 16,9%, іноземними авіакомпаніями – на 5,1%.

Для кращого розуміння загальної ролі авіаційного транспорту проаналізуємо також ринок вантажних авіаційних перевезень.

Обсяг світового ринку вантажних авіаційних перевезень становить більше ніж 50 млрд. дол. США. Найбільша питома вага припадає на США(75%), а також на країни Азії (12%) і Західної Європи (10%) . Питома вага національних перевізників коливається на рівні 1-2%. При цьому в Україні літає понад 60 вантажних літаків.

Вантажні перевезення в Україні стали однією із найдинамічніших сфер бізнесу в останні роки. Так, частка вантажних перевезень становить близько третини сумарного вантажообігу всієї української цивільної авіації.

Вантажні авіакомпанії практично не відрізняються від пасажирських: відмінності лише у парку літаків та у тому, що для транспортних перевізників вантажі не побічний, як для інших авіакомпаній, а основний бізнес. Основним джерелом доходів української транспортної авіації в останні роки є міжнародний ринок. Одним з основних сегментів ринку вантажних перевезень є перевезення вантажів і військового обладнання в рамках миротвор-

Рис.11

Пасажиропотоки через провідні аеропорти України в 2009

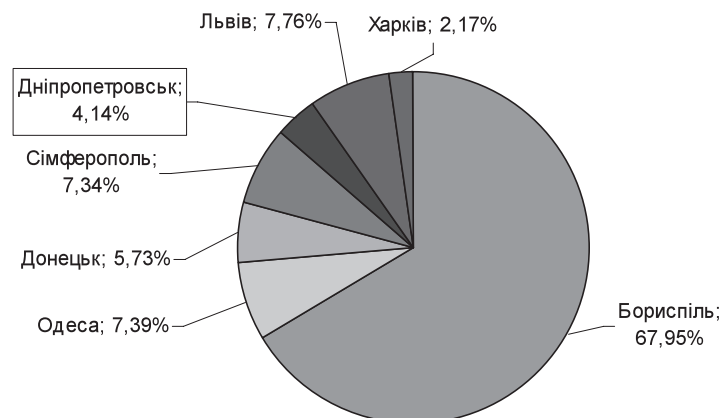


Рис.11

чих і гуманітарних програм. На цьому ринку існує сильна конкуренція, яка пов'язана з жорстким відбором на здійснення відповідних авіаційних перевезень.

На ринку вантажних авіаперевезень поточного року працює 18 вітчизняних вантажоперевізників. Серед них: АТП АНТК "Антонов" – його частка на ринку вантажних перевезень становить 47%, „Аеросвіт”, „Аеровіз”, „Ветеран”, „Урга”, „Міжнародні авіалінії України”, „Шовковий шлях” та „Універсал-авіа”. Майже всі з них у першому півріччі цього року скоротили обсяги вантажних перевезень через негативний вплив кризових явищ.

Варто виділити такі **основні проблеми ринку авіаційних перевезень**:

1) морально та фізично застарілий парк літаків, який водночас є невеликим; висока вартість лізингу для придбання сучасної авіатехніки;

2) погіршення стану аеродромів та аеропортів, а також загалом аеродромної сітки; їх обмежена пропускна спроможність; а головне – відсутність чіткої політики розвитку аеропортів;

3) незначні фінансування на НДКР в Україні: за статистичними даними у 2007 році в авіацію зроблено капітальних вкладень на 305 млн.грн. Цей показник становить 0,2% загального обсягу інвестувань в економіку України. Для динамічного розвитку авіаційної галузі щорічні асигнування з боку держави повинні становити не менше 130-180 млн дол. США.

Крім того, існує дисбаланс між проектуванням експериментальних літаків та їх серійним виробництвом. Наприклад, АНТК ім. Антонова щороку створює нову модель літака, але жодну з них ще не запустив у серійне виробництво.

4) негативний вплив світової кризи;

5) малодоступність авіаційних перевезень для середнього класу, що пов'язано з їх високою вартістю.

6) низька конкурентноздатність авіаційних компаній. В Україні, на жаль, не існує потужних корпорацій, які могли б конкурувати зі світовими лідерами. Наприклад, дохід найпотужнішої української компанії АНТК ім. Антонова у 2004 р. становив 90 млн дол. США, для порівняння дохід Boeing – 52,4 млрд дол. США.

8) Хоча розмір заробітної плати у авіаційній галузі один з найбільших з усього транспортного комплексу (найвища – у працівників трубопровідного транспорту), проте спостерігається відтік кадрів з галузі. За статистичними даними на 2007 рік коефіцієнт плинності кадрів становив 21% - цей показник є достатньо високим. Річ у тому, що авіакомпанії з країн Південно-Східної Азії та Близького Сходу пропонують зарплату в 5-10 разів вищу.

7) неефективна система підготовки кадрів з авіації, що також спричинює брак персоналу;

8) відсутність активної міжнародної кооперації, що стримує розвиток вітчизняної авіації;

9) повільна гармонізація та узгодження українських стандартів у галузі авіатранспорту зі стандартами Євросоюзу.

Таким чином, ринок авіаційних перевезень України має хороші передумови для стрімкого розвитку, що спостерігалось вже протягом останніх 9 років до моменту настання світової економіко-фінансової кризи.

Проте, для забезпечення в найближчому майбутньому ще вищих темпів росту необхідно вирішити найголовніші проблеми, що зазначені вище, шляхом:

визначення чіткої стратегії державної підтримки авіаційних структур;

побудова корпоративно-коопераційної основи авіаційного комплексу;

включення до авіапромислових об'єднань фінансових інституцій: банківських установ, лізингових компаній тощо;

збільшення фінансування державою авіації; підвищення інвестиційної привабливості авіаційного комплексу;

модернізація парку повітряних суден та наземної інфраструктури;

вміле поєднання мережі внутрішніх та міжнародних маршрутів;

активізація просування вітчизняної авіапродукції через налагодження світового маркетингу, організацію реклами та участі українських авіапідприємств у міжнародних виставках та ярмарках.

Отож, виконання усіх вищезазначених пропозицій дозволить досягти високих темпів росту як на ринку авіаперевезень, так і в цілому у авіаційній галузі у післякризовий період, а також підніме конкурентоспроможність української авіації на міжнародному ринку. А основним гарантом у забезпеченні цього процесу повинна стати держава.

Література:

1. Звіт Державної авіаційної служби України про роботу галузі цивільної авіації України за 2008 рік та 1 півріччя 2009 року.

2. Іван Сокол. Civil aviation of Ukraine: tendencies, prospects and priorities. Матеріали журналу «Економіст». – №5, травень 2007.

3. Кононова Л.М. "Оцінка конкурентноздатності авіакомпаній на авіатранспортному ринку України" //Дисертація на здобуття наукового ступеня к.е.н., Національний авіаційний університет. – Київ. 2002

4. Кулаев Ю.Ф. Экономика гражданской авиации Украины: Моногр. – К.: Феникс. 2004. – 667 с.

5. Транспорт і зв'язок України – 2007. Статистичний збірник. За ред. Н.С.Власенко. К.: 2008, 275 с.

6. Цивільна авіація України. Історико-аналітичний огляд. Державний департамент авіаційного транспорту України. – Київ, 2003.

7. Черников С. Ю. Повышение эффективности авиакомпаний посредством взаимной интеграции в альянсовые структуры // Сборник научных статей аспирантов и соискателей. Вып. 5. – М.: МИРБИС, 2006.