

УДК 656.078:656.7:061.5(045)

В.А. ВАСИЛЕНКО

Аспірант Національного авіаційного університету

ОЦІНКА КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ АВІАКОМПАНІЙ В ПЕРІОД ЕКОНОМІЧНОЇ НЕСТАБІЛЬНОСТІ

Визначені підходи до оцінки конкурентоспроможності авіакомпаній, що можуть бути використані для покращення економічного стану компанії в умовах економічної нестабільності.

Approaches are certain to the estimation of competitiveness авіакомпаній which can be utilized for the improvement of economic position of company in the conditions of financial crisis.

Ключові слова: конкурентоспроможність, авіакомпанія, фінансово-економічна криза, пасажиропотік, авіапослуги, потенціал.

Постановка проблеми. Світова фінансово-економічна криза серйозно торкнулася галузі авіаційних перевезень у всьому світі. Провідні авіакомпанії повідомляють про серйозний спад попиту на перевезення в бізнес-класі, причому, падіння торкнулося як міжнародних, так і внутрішніх рейсів. Крім того, світовий ринок авіаційних перевезень почав падіння аж в 2008 році ще на тлі високих цін на авіаційне паливо, через це зараз маємо такі високі тарифи. Тому кожна авіакомпанія, в умовах фінансової кризи, повинна вчасно розробити заходи зі стабілізації і подальшого зростання конкурентоспроможності, шляхом оптимізації витрат на свою діяльність.

Аналіз останніх досліджень. Теоретична і методологічна основа досліджень базується на основних положеннях сучасної економічної теорії, опублікованих наукових працях таких учених, як Ю.Ф. Кулаєв, В.М. Загоруйко, В.Д. Андріанов, А.Н. Литвиненко, І.П. Данілов, Ф. Котлер, М. Портер та інші. Разом з тим, у працях названих вчених, питання конкуренції, а саме оцінка конкурентоспроможності авіакомпаній в умовах економічної нестабільності не чітко висвітлювались.

Мета статті і виклад основного матеріалу. Метою статті є розробка схеми оцінювання конкурентоспроможності авіапідприємств в умовах фінансової кризи.

Міжнародна асоціація повітряного транспорту (ІАТА) в черговий раз переглянула прогноз показників світової авіації на 2010 рік, збільшивши ймовірний прибуток галузі втричі - до \$ 8,9 млрд. Асоціація пояснює новий прогноз більш швидким, ніж передбачалося раніше, зростанням попиту на авіаперевезення. Їх річний обсяг повинен перевищити докризовий рівень, що був в 2008 р. на 3-4%. ІАТА також підвищила прогноз з попиту на авіаперевезення з 10,2% до 11%, що дозволить за підсумками 2010 року перевищити докризовий рівень пасажирообороту на 3-4%. Виручка авіакомпаній у цьому році повинна скласти \$ 560 млрд., це відповідає рівню 2008 року (\$ 564 млрд). Операційні витрати компаній, незважаючи на зростання перевезень, в 2010 році залишаться стабільними [4].

Серед українських компаній у цьому році, як і в минулому, на прибуток зможуть вийти тільки "Міжнародні авіалінії України". За підсумками року компанія може не добитися прибутку, так як багато інвестувала протягом року, у березні 2010 р. було відкрито 16 нових напрямків, що вимагало значних інвестицій. «Аеросвіт» і «Дніпроавіа» має обтяжливі борги за минулі періоди, які необхідно ліквідувати, а в Wizzair недостатньо розвинена мережа польотів для вибудовування ефективної конкурентоспроможної політики. Тим не менше за обсягами вітчизняні авіакомпанії виходять на докризовий рівень - за вісім місяців 2010 року вони перевезли 4160 тисяч чоловік, що на 14,5% більше, ніж в 2009 р.

За прогнозами Міжнародної асоціації повітряного транспорту обсяг пасажирських авіаперевезень в 2011 році складе 2,75 мільярда осіб, обсяг вантажних авіаперевезень зросте до 36 мільйонів тонн. Також, очікується збільшення попиту на міжнародні пасажирські авіаперевезення до 980 мільйонів. Пасажирські авіаперевезення на внутрішньому ринку виростуть до 1,77 мільярдів при середньому щорічному прирості 5,3%. Даний приріст викликаний розвитком Індійського і Китайського ринку авіаперевезень. Міжнародні вантажні авіаперевезення в середньому будуть збільшуватися на 4,8%. Приріст буде обумовлений розвитком економіки і торгівлі. Найбільше зростання міжнародних пасажирських авіаперевезень (6,8%) прогнозується в середньоазіатському регіоні. Даний прогноз пояснюється розвитком нових маршрутів та їх пропускною здатністю. Найбільший приріст обсягу авіаперевезень в Середній Азії буде досягнутий в ОАЕ і складе 8,4%. Загальний же обсяг авіаперевезень в 2011 році складе 105 мільйонів чоловік. Фінансові директори авіакомпаній і директора вантажних компаній оцінюють попит до першого півріччя 2011 року, як усе ще високий, але з тенденцією переходу

більш до помірною, ніж до прискореного, за умови того, що економічні перспективи і заходи щодо відновлення запасів, які стимулювали пасажирські і вантажні перевезення, близькі до завершення. Констатується підвищення прибутків за останній час у результаті: підвищення попиту; поліпшення структури премій та їх економія стосовно жорстких умов попиту та пропозиції. Ємність ринку до першого півріччя 2011 року розрізняється, як стійка, оскільки в даний час відбувається повернення ємності зростаючим темпом і, в поєднанні з помірним зростанням попиту, можна виявити вирівнювання зростання прибутковості авіакомпаній. Всі ці причини не дозволяють авіаційному ринку досягти прибутковості більше ніж 1% в 2011 році, однак, більше не залишить цю галузь з розміром боргу, рівним \$ 210 млрд. [5].

Спад відбувся в Україні пропорційно по всіх видах перевезень – чартерних і регулярних рейсах, внутрішніх і міжнародних напрямках. Найуразливішими є внутрішні регіональні маршрути.

Із-за зниження числа пасажирів компанії скорочуватимуть кількість маршрутів, інтенсивність по ним, а також парк літаків, – відзначають аналітики. Перевізники почнуть знижувати тарифи, оголошуючи розпродажі, повністю або частково відмінючи паливний збір - це буде «вимушений демпінг», який допоможе утримувати пасажиропотік на якийсь час.

Основою забезпечення конкурентоспроможності підприємств є:

- виявлення, систематизація та аналіз всіх елементів які входять до складу конкурентного потенціалу підприємства;
- розробка методики визначення та оцінювання кількісних характеристик впливу цих елементів один на одного й формування на цій основі методологічної бази управління конкурентоспроможністю підприємства.

Внутрішня структура є найважливішою характеристикою конкурентного потенціалу, а тому, виходячи із системного підходу, рекомендується виділяти його структурні елементи, розподілені по рівням системи. Кожний структурний елемент може розглядатися і як самостійна система, і як підсистема в рамках системи більш високого порядку. Тому, при описі структури використати комплексний підхід, що поєднує переваги ресурсного та функціонального підходів, та дозволяє представити конкурентний потенціал як сукупність таких складових:

- фінансово-економічної;
- управлінської;
- інформаційної;
- виробничої;
- трудової;
- маркетингової;
- інноваційної.

Саме поєднання визначених складових в сукупності характеризує стан та можливості авіакомпанії по створенню, зміцненню та розвитку своїх конкурентних переваг на ринку.

Не всі структурні елементи рівнозначні за своїм впливом на рівень конкурентного потенціалу підприємства. Ця нерівномірність, з одного боку, обумовлена нерівнозначністю наслідків, які виникають у випадку володіння або не володіння підприємством тими чи іншими можливостями, з іншого боку, нерівномірність впливу елементів конкурентного потенціалу обумовлена відмінностями в забезпеченні кожного з них відповідними ресурсами. Використання системно-структурного підходу до формування складу конкурентного потенціалу підприємства надасть змогу встановити, що всі його елементи функціонують одночасно та в відповідній сукупності. Саме це обумовлює можливість та необхідність структурування конкурентного потенціалу, а також визначення співвідношення між його складовими.

Статус конкурентоспроможності, як керуючого об'єкта підтверджується тим, що він повинен охопити показники, що відображають вплив як зовнішніх, так і внутрішніх факторів. Будучи по суті індикатором положення авіакомпанії на ринку авіаперевезень і її фінансового стану, він може бути використаний у якості датчика керуючих впливів, які можуть бути використані для впливу на різні напрями сполучення.

Основні завдання управління конкурентоспроможністю авіакомпанії, наступні:

- дослідження ринку авіаперевезень;
- аналіз і врахування національних і міжнародних вимог та стандартів якості;
- розробка методів і засобів впливу на процеси – дослідження та проектування;
- збір, аналіз, зберігання інформації про якість авіапослуг.

Управління конкурентоспроможністю авіакомпанії повинно спиратися на такі взаємопов'язані категорії: об'єкт, суб'єкт, цілі, стратегія, тактика, стратегічна політика, функції, методи, засоби і т.д.

Сутність управління полягає у виробленні керуючих рішень і подальшої реалізації передбачених цими рішеннями керуючих впливів на певний об'єкт управління а авіакомпанії.

При управлінні конкурентоспроможністю авіакомпанії безпосередніми об'єктами управління, як правило, є процеси, від яких залежить якість у забезпеченні авіапослугами, що надаються пасажиром,

фінансові ресурси, продуктивні можливості. Вироблення того чи іншого керуючого рішення залежить від відповідності фактичного стану процесу з його характеристиками, заданими програмою управління.

Суб'єкт управління конкурентоспроможністю авіакомпанії - керівні органи всіх рівнів та відповідальні особи, покликані забезпечити досягнення і зміст планованого стану на ринку авіаперевезень.

Мета управління конкурентоспроможністю авіакомпанії полягає у забезпеченні пасажирськими і вантажними перевезеннями, що відповідають заданим вимогам конкуренції на ринку при мінімізації витрат, з урахуванням інтересів споживача, вимог безпеки і міжнародних екологічних стандартів.

Конкурентоспроможність авіакомпаній в умовах фінансової кризи повинна визначатися сукупністю конкурентних переваг, що входять до складу якості та надійності авіапослуг, що є дуже важливим для потенційних споживачів. Загальна схема оцінки конкурентоспроможності авіакомпаній в умовах фінансової кризи представлена на рис. 1.

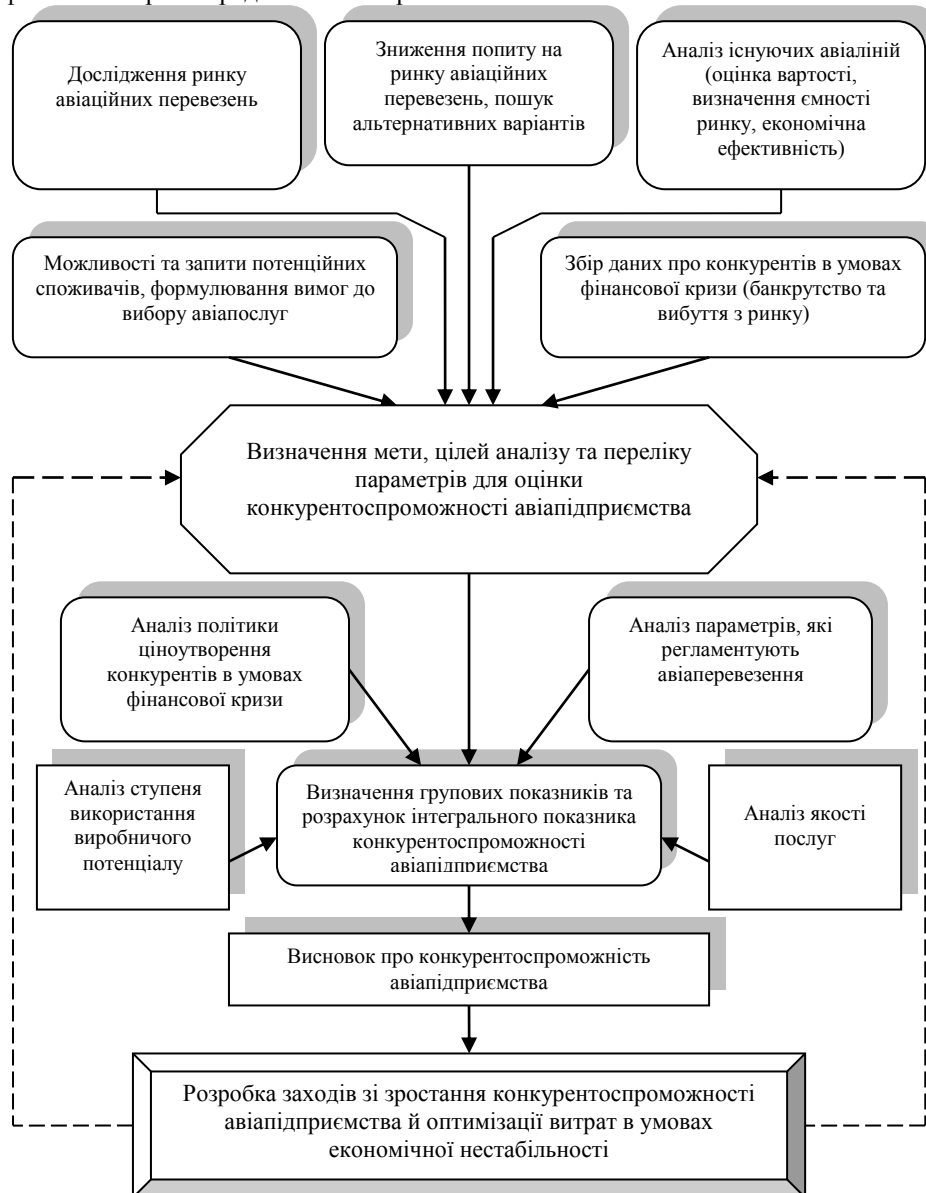


Рисунок 1. Схема оцінки конкурентоспроможності авіакомпаній в умовах економічної нестабільності

Оцінку конкурентоспроможності авіакомпаній в умовах економічної нестабільності потрібно починати з визначення мети та цілей дослідження:

– якщо необхідно визначити положення підприємства на ринку авіаперевезень, то досить провести пряме порівняння за останні 2-3 роки наданих авіапослуг в ринковому сегменті транспортних перевезень за найважливішими параметрами;

– якщо метою дослідження є оцінювання перспектив діяльності авіакомпаній в умовах фінансової кризи, то в аналізі слід використовувати інформацію, що включає відомості про існуючі та що знаходяться в стадії впровадження авіалінії, які вийдуть на ринок авіаперевезень у перспективі, а також відомості про зміну діючих у країні стандартів і законодавства, динаміку розвитку попиту на авіапослуги під час фінансової кризи.

Проводиться підрахунок групових показників авіакомпанії, які в кількісній формі виражають розходження між аналізованими авіапослугами й потребами по даній групі параметрів і дозволяє судити про ступінь задоволення наданих підприємством авіапослуг по цій групі. Розраховується інтегральний показник, що використовується для оцінювання конкурентоспроможності аналізованого авіакомпаній в умовах фінансової кризи за всіма розглянутими групами показників в цілому.

Результати оцінювання конкурентоспроможності авіакомпаній використовуватимуться для зіставлення висновку про нього, а також – для вибору шляхів оптимального антикризового управління.

Розробка та впровадження системи по антикризовому управлінню авіакомпанії передбачає вирішення наступних завдань:

– виділення в залежності від горизонту планування і – управління трьох рівнів забезпечення конкурентоспроможності: оперативного, тактичного і стратегічного;

– формування для кожного рівня управління одиничних і – комплексних оціночних показників конкурентоспроможності авіапослуг;

– на тактичному рівні має використовуватися система комплексних показників фінансово-економічного становища на ринку авіаперевезень;

– на стратегічному рівні доцільно залучити систему показників, що характеризують інвестиційну привабливість підприємства);

– розробка правил розрахунку та інтерпретації результатів оцінки конкурентоспроможності авіапослуг;

– визначення для кожного рівня і відповідних бізнес-пропозицій складу завдань з управління конкурентоспроможністю авіапослуг;

– формування функціональної структури системи управління конкурентоспроможністю авіакомпанії;

– розробка організаційних регламентів функціонування системи управління конкурентоспроможністю авіакомпанії;

– створення інформаційної бази підтримки прийняття рішень з управління конкурентоспроможністю авіакомпанії.

Висновки й напрями подальших досліджень. Принципи й методи оцінювання конкурентоспроможності авіакомпаній в умовах економічної нестабільності можуть бути використані для обґрунтування прийнятих рішень при:

– комплексному вивченні ринку авіаперевезень;

– розробленні заходів щодо підвищення конкурентоспроможності під час фінансової кризи;

– оцінюванні перспектив продажу авіапослуг і формуванні структури продаж;

– розробленні пропозицій з розвитку виробничого потенціалу авіакомпаній;

– контролі якості авіапослуг;

– встановленні політики ціноутворення на авіапослуги в умовах фінансової кризи;

Таким чином, для нормального функціонування і забезпечення конкурентоспроможності авіакомпаній України необхідно проаналізувати форми накопичення фінансових резервів, які повинні ґрунтуватися на планованому об'ємі перевезень, як гарантія повернення залучених коштів.

Список літератури

1. Гриньов А.В. Методичний підхід до оцінки рівня конкурентного потенціалу підприємства [Текст] / А.В. Гриньов, І.М. Кирчата // Економіка: проблеми теорії і практики: Зб. наук. праць. - Дніпропетровськ: ДНУ, 2007. - Випуск 223: Том III. - С. 853 - 863.

2. Кривенко Г.В. Управління конкурентоспроможністю підприємств в умовах маркетингової орієнтації [Текст]: автореферат дис. ... к.е.н. / Г.В.Кривенко; Донец. держ. Ун-т економіки і торгівлі ім. М.Туган-Барановського. – Донецьк, 2003. – С. 18-21.

3. Хулей Г. Маркетинговая стратегия и конкурентное позиционирование [Текст]: Пер. с англ. / Г. Хулей, Дж. Сондерс, Н. Пирси.– Днепропетровск: Баланс Бизнес Букс, 2005.– 774 с.

4. Официальный сайт издательского дома «Коммерсантъ» / Деловые новости - Авиация взлетела выше кризиса / Україна № 159 от 22.09.2010, СР. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.kommersant.ua/doc.html?docId=1508446>

5. Avia Time 2010 - Experts on aircraft maintenance, fleet and crew management, ground handling / Прибыльность авиапромышленности понизится в 2011 году. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://blog.aviasg.com/%D0%BD%D0%B0-%D1%80%D1%83%D1%81%D1%81%D0/>