УДК 35.073.537:351.814:347.824

***ВПЛИВ МІЖНАРОДНИХ ТЕНДЕНЦІЙ АВІАЦІЙНОГО РИНКУ***

***НА РОЗВИТОК УКРАЇНСЬКОЇ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ***

***Клименко Г.А.***

***INFLUENCE OF INTERNATIONAL AVIATION MARKET TENDENCIES IS ON DEVELOPMENT OF UKRAINIAN AVIATION INDUSTRY***

***Klimenko G.A.***

*Стаття присвячена дослідженню тих проблемних питань, які існують в системі світового авіаційного транспорту і мають безпосередній вплив на розвиток української авіації. У статті проведено аналіз основних ознак сучасного стану світового та вітчизняного авіаційних ринків, визначено світові тенденції авіаційної галузі та перспективи формування вітчизняного ринку авіаційних перевезень.*

***Ключові слова:*** *тенденції авіаційного ринку, ринок авіаційних перевезень, парк повітряних суден, міжнародні авіаперевезення, внутрішні авіаперевезення.*

**Постановка проблеми.** Авіаційна галузь є однією з наймаcштабніших галузей у високотехнологічному секторі оборонно-промислового комплексу нашої країни. Вона виступає не тільки інтегратором промислового виробництва, але також є невід'ємною ланкою транспортної системи України.

Світова практика свідчить, що виробництво авіаційної техніки, а також ринок повітряних перевезень у власній державі необхідно розглядати з позиції їх тісного взаємозв'язку з процесами, які відбуваються на світовому ринку. Тому, аналіз сучасних міжнародних тенденцій на ринку авіаційних перевезень у поєднанні з визначенням основних факторів впливу на стан світового парку повітряних суден зумовлює можливість прогнозу розвитку як світової, так і вітчизняної авіаційної галузі.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Дослідження даної проблеми висвітлені в наукових працях таких фахівців з міжнародних економічних відносин як Л.В. Бабій, В.І. Будкін, О.Г. Білорус, В.М. Геєць, О.В. Кендюхов, Ю.Г. Козак, Ю.М. Пахомов, А.С. Філіпенко, О.П. Степанов, С.В.Сіденко, В.І.Чужиков, та інші. Проблеми пов’язані з міжнародною авіацією вивчали такі вчені: В.І.Щелкунов, Кулаєва Ю.Ф., В.Г.Афанасьев, Б.В.Артамонов, Д.О.Бугайко, О.М.Ложачевська, М.В.Новикова, О.В.Ільєнко, В.В.Матвєєв, Н.О.Полянська, та інші. Також дослідженнями в авіаційній сфері займаються провідні міжнародні організації: ICAO, IATA та компанії-гіганти з виробництва літаків Boeing та Airbus.

В статті приділено увагу **невирішеному питанню даної проблеми**, яке полягає у визначенні тих тенденцій світового авіаційного ринку, що мають одночасний вплив як на сектор виробництва української авіаційній галузі, так і на її транспортну складову.

**Метою статті є** аналіз ознак сучасного стану і тенденцій світового авіаційного ринку та визначення ступеню його впливу на розвиток вітчизняної авіаційної галузі.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Ринок пасажирських та вантажних авіаперевезень має найшвидші з-поміж всіх видів транспорту України темпи зростання. Розвиток міжнародних перевезень упродовж останніх років обумовлено зростанням, перш за все обсягів транзитного трафіку. Основним інструментом державної політики в цьому напрямку стало скасування у 2005 році в’їзних віз для громадян ЄС, США та деяких інших країн.

Національний інтерес щодо розвитку цивільної авіації полягає у збільшенні доходів вітчизняних підприємств і податкових надходжень до бюджету, забезпеченні надання населенню якісних послуг за оптимальними цінами, забезпеченні національної безпеки у сфері пасажирських і вантажних авіаційних перевезень. Виконання цих завдань неможливе без урахування світових тенденцій, що відбуваються на авіаційному ринку. [8]

Як було вище зазначено, тенденції ринку авіаперевезень та напрямки формування парку повітряних суден мають взаємозалежний вплив на загальний стан авіаційної галузі. Отже аналіз сучасного стану авіаційного ринку необхідно проводити, враховуючи ці два основних вектори його розвитку.

Сучасний міжнародний ринок авіаційних перевезень має три найбільш виражені ознаки – це високий ступінь концентрації в економічно розвинених країнах (рис. 1), ріст попиту на чартерні та бізнес перевезення, а також суттєве підвищення темпів зростання обсягів міжнародного ринку авіаперевезень у порівнянні з внутрішнім.



Рис. 1. Розподіл світового ринку повітряних перевезень

З представленої діаграми видно, що 50% повітряних перевезень на міжнародних і внутрішніх лініях здійснюється авіакомпаніями чотирьох країн світу: США (близько 34%), Японії (близько 6%), Великобританії (близько 5%) і Німеччини (близько 5%). [4;с.24-41].

Наступною характерною ознакою трансформації світового ринку повітряних перевезень став ріст попиту на чартерні та бізнес перевезення.

Основний економічний принцип авіачартерних перевезень полягає в тому, що організатори чартерів пропонують пасажирам відмовитися від свободи вибору рейсу і здійснювати перевезення за нижчими тарифами на зафрахтованому ними літаку, але в менш зручне для пасажирів і клієнтури час. Низька вартість квитків стала причиною того, що авіачатрерні перевезення фактично «відтягли» на себе від регулярних перевезень значну частину пасажирів, особливо туристів.

Як результат, інтенсивний розвиток чартерних послуг спричинив на ринку авіаперевезень утворення "незалежних" чартерних авіакомпаній, появу в багатьох регулярних авіакомпаніях "дочірніх" компанії, що спеціалізуються на чартерних перевезеннях, а також створення Міжнародної асоціації авіачартерних перевізників (ІАКА). [7]

Ділова авіація в більшості розвинених країн світу сьогодні є другим за значимістю видом цивільної авіації після регулярної авіації. Наприклад, фінансовий оборот американської бізнес-авіації становить 60 млрд. доларів США в рік, що з урахуванням комерційної складової загальної авіації відповідає 1% ВВП США. Але треба зазначити також, що ринок ділової авіації в основному сфокусований на задоволенні попиту північноамериканських компаній, оскільки більше 70% всіх приватних реактивних літаків знаходиться саме в Північній Америці. [9].

Ще однією яскравою ознакою світового ринку авіаційних перевезень є суттєве підвищення темпів зростання обсягів міжнародного ринку авіаперевезень у порівнянні з внутрішнім (рис. 2).

Частка обсягу авіаперевезень, виконаних в міжнародному сполученні

пасажирські перевезення

60%

вантажні перевезення

85%

Рис. 2. Обсяг міжнародних авіаперевезень.

Така тенденція перерозподілу обсягів авіаперевезень зумовлена процесами глобалізації світового господарства. Проте, не дивлячись на стійкі темпи приросту об'єму пасажирських і вантажних перевезень фінансові результати діяльності авіакомпаній світу за останнє десятиріччя погіршилися. [5;с.43-56].

Причиною тому є збільшення експлуатаційних витрат авіакомпаній у порівнянні з ростом прибутку від авіаперевезень. Основними факторами, що найсуттєвіше впливають на погіршення фінансових результатів авіакомпаній стали: зростання світових цін на авіаційне пальне; експлуатація неекономних типів двигунів; збільшення витрат на обслуговування старих літаків. [1;с.52-60].

Таким чином, для розуміння загальних тенденцій світового авіаційного ринку необхідно також визначити ознаки сучасного стану світового ринку повітряних суден. Однією з них є тенденція до старіння більшої частини літаків світової авіації, оскільки повітряні судна у віці 15-23 роки складають більше половини світового парку літаків. Наприклад, на долю таких літаків як "Boeing 727", "Boeing 737-100/200", "MDC DC-9" та "MDC DC-10" припадає 51% всього недієздатного світового парку повітряних суден. Вік майже 75% цих літаків складає більше 15 років. [3;с.58-67]. Отже, старіння парку літаків призводить до фінансових втрат авіакомпаній, що прагнуть володіти більш економічною авіаційною технікою, яка може перевозити більше пасажирів і при цьому менше витрачати пального та додаткових ресурсів на обслуговування застарілої авіаційної техніки.

Як результат, виробники авіаційної техніки змушені оновлювати модельний ряд своєї продукції. Найгостріша боротьба на ринку розгорнулась між Боінгом та Еірбасом. Два літаки одного класу Boeing 747-8 Intercontinental та Airbus A-380 ведуть серйозну боротьбу за ринок міжконтинентальних авіаперевезень. А-380 має можливість перевозити 555 пасажирів, що на 88 пасажирів більше ніж у Boeing 747-8І. Максимальна дальність польоту А-380 також більша ніж у Boeing 747-8І приблизно на 600 км. Виробники А-380 заявили про більшу економію палива у порівнянні з Boeing 747-8І (в підрахунку на одного пасажира [Airbus A380](http://www.airlines-inform.ru/commercial-aircraft/Airbus-A380.html) витрачає палива на 17% менше). Але Boeing 747-8І має суттєву комерційну перевагу – він дешевший майже на 58 млн. дол. США, і ринок, звичайно, повинен на це відреагувати. [11], [12].

Ще однією ознакою сучасного стану світового парку авіаційної техніки, за аналогією з ринком авіаперевезень, є високий ступінь концентрації світового парку повітряних суден в економічно розвинених країнах (рис. 3).

Рис. 3. Розподіл світового парку повітряних суден за регіонами.

Відповідно до рисунка 3 географічно домінуючою областю залишається Північна/Південна Америка, де зосереджено 10 тис. 661 літак (39,4% від загальної кількості). Наступне місце займає Європа, де знаходиться 8 тис. 820 літаків або 30,4% від загальної кількості. Доля азіатського, австралійського і близькосхідного регіонів складає біля 24,4%. І лише 5,8% припадає на інші регіони світу. [13]

Світовий повітряний пасажирський флот до 2031г. виросте удвічі, збільшившись до 37 тис. 207 літаків (на даний момент - 18 тис. 202 літаки). Найбільший вклад у збільшення повітряного флоту внесе КНР, якій, згідно з прогнозами державної корпорації цивільної авіації КНР Commercial Aircraft Corporation of China (COMAC), буде потрібно майже 5 тис. нових літаків. Витрати Китаю оцінюються в 563 млрд дол. США. [14]

До цього необхідно додати, що наймолодший авіаційний парк мають країни Азії, а саме Тайвань, Сінгапур та Китай, де середній вік літаків становить біля 6-7 років. В Європі наймолодшим парком авіаційної техніки (у порівнянні з іншими країнами Європи) володіє Австрія. Середній вік повітряних суден цієї країни складає до 6 років. [10].

Українські літаки є одними з найстаріших в Європі. Середній вік повітряних суден в Україні складає біля 22 років, тоді як в Австрії – біля 5,5 років, в Хорватії та Португалії – біля 7,5 років, в Німеччині – біля 8 років.

Нажаль, обмежене інвестування в авіаційний транспорт не дозволяє своєчасно здійснювати заміну застарілої авіатехніки. Як наслідок, спостерігається скорочення загальної кількості повітряних суден.

Структура міжнародних та внутрішніх авіаперевезень, які виконуються вітчизняними авіаперевізниками, за останні роки набула вигляду, представленому на рисунку 4.

Рис. 4. Структура українських авіаційних перевезень.

Такий розподіл авіаційних перевезень, виконаних українськими авіакомпаніями на міжнародному та внутрішньому сполученні свідчить про те, що в Україні, як і в усьому світі, в структурі регулярних перевезень частка обсягу міжнародних перевезень значно вища за обсяг перевезень, здійснених на місцевих авіалініях. [2;с.5-7].

Для пасажирських перевезень це пояснюється перш за все економічною ситуацією в країні, яка спонукає пасажирів підчас переміщення всередині країни користуватись більш дешевими видами транспорту. Але частка внутрішніх авіаперевезень може суттєво збільшитись після підписання з ЄС угоди про єдиний авіаційний простір та відміни ПДВ для внутрішніх перевезень.

Щодо вантажних авіаперевезень, то перевага міжнародних рейсів над внутрішніми пояснюється великим попитом на перевезення вантажів за міжнародними угодами в країни Африки, Близького Сходу та Азії. Треба зазначити, що в цих країнах ще не введені вимоги щодо відповідності літаків світовим екологічним стандартам, і тому дозволені польоти таких вантажних літаків, як ІЛ-76, які оснащені застарілими двигунами з високим рівнем ризику. [3;с.67-70].

Аналіз динаміки авіаперевезень минулого року також свідчить про перевагу міжнародних сполучень над внутрішніми. Так, відповідно до звіту Державіаслужби за 2013 рік, на міжнародних напрямках українськими авіакомпаніями минулого року було перевезено близько 7 мільйонів пасажирів, що на 1,1% більше, ніж 2012 року. Перельоти всередині країни навпаки – скоротились на 5,9%. [6;с.9].

Таким чином, в Україні прогнозується зростання авіаперевезень відповідно до наступних факторів:

- в 2013 році Україну переведено в першу категорію рейтингу FAA (ФАА – Федеральної авіаційної адміністрації США) щодо безпеки польотів. Як результат – вітчизняні перевізники можуть розширити географію польотів та відкрити регулярні рейси до США без обмежень частот;

- в 2014 році на засіданні Ради міністрів Євросоюзу планується підписання угоди з ЄС про єдиний авіаційний простір, яку було парафовано в листопаді 2013 року. Це дасть можливість зняти обмеження на польоти між Україною та ЄС на початок літньої навігації 2015 року;

- від початку 2014 року, за даними Державіаслужби України, вітчизняні аеропорти вже збільшили пасажиропотік, порівняно з січнем 2013 року на 15%.

**Висновки.**

Україна може надалі суттєво збільшувати обсяги пасажирських, і вантажних перевезень авіаційним транспортом. По-перше, вдале географічне розташування України та наявність міжнародних аеропортів дає змогу країні залучити вагомий транзитний потік. По-друге, давні традиції розвитку авіаційної промисловості та транспорту обумовлюють наявність кваліфікованого персоналу й освітньої та технічної бази.

Стратегічними завданнями державної політики щодо розвитку авіаційної галузі повинні бути:

- ефективне використання транзитного потенціалу України через міжнародні аеропорти, і перш за все “Бориспіль” як сучасний вузловий аеропорт (“хаб”) Центральної та Східної Європи;

- лобіювання інтересів вітчизняних авіакомпаній і підприємств ринку в процесі міжнародних переговорів.

**Література.**

1. Афанасьев В.Г. Международное сотрудничество в сфере гражданской авиации. - М.: МГТУ ГА, 2008. – 270с.

2. Клименко Г.А. Організаційно-економічний механізм модернізації повітряних суден вантажних авіакомпаній. Автореферат дисертації. – К.: НАУ, 2009 – 20 с.

3. Клименко Г.А. Сучасні тенденції та результати міжнародної кооперації українського авіапрому / Г.А. Клименко // Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля. – 2013. - № 1(190) Ч.1. – С. 67-70.

4. Кривов Г.А., Матвиенко В.А., Афанасьева Л.Ф. Мировая авиация на рубеже XX – XXI столетий. Промышленность, рынки – К. 2003. – 296с.

5. Кулаев Ю.Ф. Экономика гражданской авиации Украины / Ю.Ф. Кулаев. – К: Издательство «Феникс», 2004. – 667 с.

6. Юзич М. Україна – в першій категорії рейтингу безпеки польотів // День. – 2014. - №17-18. – С.9.

7. Бугайко Д.О. Аналіз тенденцій і перспектив розвитку світової цивільної авіації // Проблеми системного підходу в економіці. - 2007. - Режим доступу: <http://www.nbuv.gov.ua/e-journals/PSPE/2007-2/Bugayko-207.htm>.

8. Офіційний веб-сайт Міжнародного центру перспективних досліджень / [Електронний ресурс]. - Режим доступу: http://icps.com.ua/

9. Офіційний веб-сайт Міжнародної організації цивільної авіації / [Електронний ресурс]. - Режим доступу:[http://www.icao.int](http://tourlib.net/go.php?url=http://www.icao.int" \t "_blank).

10. Офіційний веб-сайт Міжнародна асоціація повітряного транспорту / [Електронний ресурс]. - Режим доступу: [http://www.iata.org](http://tourlib.net/go.php?url=http://www.iata.org).

11. Aviation policy and geopolitics 2012 [Electronic resource].Chicago, USA: Boeing corporation, 2012. - Mode of access: [http://www.boeing.com](http://tourlib.net/go.php?url=http://www.boeing.com).

12. Global Market Forecast 2011-2030 [Electronic resource]. France: Airbus, 2011. - Mode of access: [http://www.airbus.com](http://tourlib.net/go.php?url=http://www.airbus.com).

13. Агенство «Авиапорт» // АвиаПорт.Ru/ [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.aviaport.ru/news/2010/08/26/201047.html>

14. Офіційний веб-сайт РосБизнесКонсалтинг / [Електронний ресурс]. - Режим доступу: http://top.rbc.ru/economics/13/11/2012/824793.shtml