

Характеристика та аналіз діяльності міжнародної авіакомпанії «Air China» на ринку авіаційних перевезень України

У статті розглянута тенденція розвитку ринку авіаційних перевезень Китаю та мережа аеропортів, що розвиваються стрімкими темпами. Особлива увага приділена авіакомпанії «Air China», що являється лідером на ринку пасажирських перевезень. Зроблено акцент на розвиток авіаційних перевезень між Україною та КНР.

Ключові слова: авіація, авіаційні перевезення, перспективи розвитку авіаційних перевезень, авіаційний ринок, китайські авіакомпанії, українські авіаперевізники, авіакомпанія «Air China».

В статье рассмотрена тенденция развития рынка авиационных перевозок Китая и сеть аэропортов, которые развиваются стремительными темпами. Особое внимание уделено авиакомпании «Air China», что является лидером на рынке пассажирских перевозок. Акцент сделано на развитие авиационных перевозок между Украиной и КНР.

Ключевые слова: авиация, авиационные перевозки, перспективы развития авиационных перевозок, авиационный рынок, китайские авиакомпании, украинские авиаперевозчики, авиакомпания «Air China».

In this paper the development trend of China's air transport market and a network of airports, developing rapidly. Particular attention is paid to the airline «Air China», which is a market leader in passenger traffic. Focuses on the development of air transportation between Ukraine and China.

Keywords: aviation, air transport, the prospects for air transport, aviation market, Chinese airlines, Ukrainian airlines, «Air China».

Постановка проблеми. Динамічний розвиток світового господарства, що знаходиться під дією глобалізації та лібералізації надає поштовх для розвитку нових ринків надання послуг авіаційними підприємствами. В цих умовах необхідно стежити за тенденціями та перспективами розвитку як авіаційного сектору економіки так і світового господарства в цілому для знаходження в ньому місця для нашої держави.

Аналіз досліджень і публікацій. Питомий вклад в розробку проблем розвитку авіаційних перевезень зробили вітчизняні та закордонні економісти, серед яких:

Городецька Л.О., Афанасьєв В.Г., Яценко Л.А., Загорулько В.М., Костроміна Є.В., Кулаєв Ю.Ф., Полянська Н.Є., Юн Г.М., Габрієлова Т.О. та інші. З року в рік великі авіаційні корпорації, такі як Bombardier, Aerobus, Embraer та міжнародні організації ICAO й IATA, простежують розвиток ринку. Динаміку розвитку індустрії авіаперевезень уже давно визнано одним із ключових індикаторів економічного благополуччя конкретних регіонів і світу в цілому.

Мета дослідження. Виявлення тенденцій та перспектив розвитку авіації Китаю на основі глобалізаційних процесів на найближчі двадцять років, а також визначення найсприятливіших майбутніх партнерів України.

Викладення основного матеріалу дослідження. Китай продовжує дивувати світ успіхами в самих різних областях економіки, проте до недавнього часу авіація загального призначення була на узбіччі прогресу. Дев'ять років тому в «піднебесної» налічувалося лише 335 повітряних суден, але сьогодні в авіаційній пресі країни вже з'являються прогнози про те, що в 2013 році Китаю потрібно від 10 до 12 тисяч повітряних суден для авіації загального призначення. Також стрімко розвивається мережа аеропортів Китаю, які колосальними темпами стають міжнародними та пропонують високий рівень якості надаваних послуг і безпеки для пасажирів (табл. 1.) [7].

Таблиця 1

Список міжнародних аеропортів Китаю

№	Назва аеропорту	Місто
1.	Аеропорт Пекіна	Пекін
2.	Аеропорт Zhoushuizi	Далянь
3.	Гонконгський аеропорт	Гонконг
4.	Аеропорт Xiaoshan	Ханчжоу
5.	Аеропорт Nanzin	Наньцзин
6.	Аеропорт Baiyun	Гуанчжоу
7.	Аеропорт Liangjiang	Гуйлін
8.	Аеропорт Shuangliu	Ченду
9.	Аеропорт Binhai	Тяньцзінь
10.	Аеропорт Liuting	Циндао
11.	Шанхайський аеропорт Hongqiao	Шанхай
12.	Шанхайський аеропорт Pudong	Шанхай
13.	Аеропорт Шэньчжэнь	Шеньчжень
14.	Аеропорт	Чунцін
15.	Аеропорт Wujiaba	Куньмін
16.	Аеропорт Gongge	Лхаса
17.	Аеропорт	Сямень
18.	Аеропорт Xianyang	Сіань
19.	Аеропорт Sanxia	Ічан

У планах держави до 2020 року ввести в дію ще 100 аеропортів, вдаються до дій у напрямі розширення доступу повітряних суден авіації загального призначення в

діючі аеропорти. Ймовірно, що з введенням нових правил використання повітряного простору для повітряних суден авіації загального призначення буде відкрито більшість цивільних аеродромів.

Аналіз дислокації діючих аеропортів показує, що існуюча в східних і північно-східних провінціях Китаю аеродромна мережу цілком здатна забезпечити зростаючі потреби авіації загального призначення. Гірська місцевість займає значну частину території Китаю. У цих районах невелика кількість населених пунктів, невисока щільність населення, складний рельєф місцевості та погодні умови, тому навряд чи виникне потреба в значному розширенні там аеродромної мережі.

Прогноз потреби Китаю в 12000 повітряних суден для авіації загального призначення в 2013 році опублікований у листопаді минулого року не вперше. Ще в травні 2006 року агентство Сінхуа з посиланням на авіаційну адміністрацію країни озвучувало ці цифри. Планування двадцятиразового зростання парку авіації загального призначення за шість років (а в порівнянні з минулим роком - більш ніж у 13 разів) здається поверненням до часів «великого стрибка» і «культурної революції». Але переконливі успіхи сучасного Китаю практично у всіх галузях економіки вимагають уважного ставлення до прогнозів майбутнього галузі, яка до теперішнього часу чекала свого часу в цій країні. Схоже, час авіації загального призначення прийшло і до Китаю. У Китаю достатньо велика кількість авіакомпаній, лідируюче місце займає «Air China», яка є флагменним авіаперевізником і єдиною авіакомпанією, що несе прапор Китаю на своїх літаках (табл. 2) [3].

Air China Ltd - повна назва англійською «Chinese International Aviation Company», що належить уряду Китаю авіакомпанія. Є флагманським авіаперевізником і єдиною авіакомпанією, що несе прапор Китаю на своїх літаках. На логотипі зображено фенікс у формі акроніма VIP і назва «Air China» англійською та китайською мовами, при цьому напис на китайській мові є автографом Ден Сяопіна.

Таблиця 2

Список основних китайських авіакомпаній

№	Назва авіакомпанії	Код IATA
1	Авіакомпанія Air China	CA
2	Авіакомпанія China Eastern Airlines	MU
3	Авіакомпанія Hainan Airlines	HU
4	Авіакомпанія China Southern Airlines	CZ
5	Авіакомпанія China Southern Airlines	CJ
6	Авіалінії Шеньчезня	ZH
7	Авіакомпанія Southwest Airlines	SZ
8	Авіакомпанія Hainan Airlines	HU
9	Авіакомпанія Xiamen Airlines	MF

Головними хабами Air China є Міжнародний аеропорт Пекін Столичний, Міжнародний аеропорт Шуанлю і Міжнародний аеропорт Шанхай Пудун, головними аеропортами призначення є Міжнародний аеропорт Сяошань, Міжнародний аеропорт Чунцин Цзянбей, Міжнародний аеропорт Бінхай і Міжнародний аеропорт Байта.

Air China на даний момент обслуговує понад 120 призначень; велика частина рейсів йде через хаб в Пекіні. Авіакомпанія перевезла 33,97 млн. пасажирів в 2012 році, коефіцієнт завантаження становив 75,9%. У тому ж році прибуток авіакомпанії склала 2,7 млрд. юанів, операційний дохід - 44,9 млрд. юанів, а загальні витрати - 42,4 млрд. юанів. На 20 червня 2007 Air China займала 461 у списку 500 найкращих брендів світу.

Air China була заснована 1 липня 1988. Її створення стало результатом рішення уряду розділити підрозділи Міністерства цивільної авіації Китаю (CAAC) на самостійні авіакомпанії. CAAC було реорганізоване в кінці 1987, в результаті чого було створено шість авіакомпаній, а саме Air China, China Eastern, China Southern, China Northern, China Southwest і China Northwest. Air China, що базується в Пекіні, стала головним міжнародним і трансконтинентальним перевізником, і отримала від CAAC парк далекомагістральних літаків (Boeing 747, 767 і 707, а також среднесмагістральніе 737) та маршрути з 1 липня 1988.

Після початку роботи в 1988 році штат Air China становив 6,000 співробітників, авіакомпанія обслуговувала 31 міжнародний і 30 місцевих призначень. Air China була найбільшою авіакомпанією Китаю і його флагманським перевізником. У 1989 Air China отримала чистий прибуток 106 млн дол, надходження склали 383 млн дол. У тому ж році Air China створила спільне підприємство з Lufthansa, в якому отримала 40% капіталу (220 млн. дол.), для створення Пекінського центру техобслуговування літаків (Ameco Beijing). Він спеціалізувався на проведенні техобслуговування літаків Boeing, що належали Air China. Капітал був збільшений на 218 млн. дол. (1.2 млрд. юанів) в 1992 році. Штат Ameco Beijing збільшився до 4,000 чоловік, тільки менше 50 з них були співробітниками Lufthansa. Air Transport World повідомляв, що форма спільного підприємства була обрана в зв'язку з нестачею в країні твердої валюти. Також Beijing Air Catering на 40% належить великомаштабній компанії, що спеціалізується на кейтерінг з Гонконгу.

Надалі відмова від держрегулювання авіації відбувся в 1994 році, що дозволило залучити іноземні інвестиції в аеропорти і спростити імпорт авіатехніки в материковий Китай. До 1996 року в країні функціонувало 108 аеропортів, з яких здійснювалися регулярні авіарейси і близько 30 авіакомпаній. У 1997 Air China

оголосила про товарооборот в 1.38 млрд дол. (11.5 млрд. юанів). Флот збільшився до 65 літаків, а кількість маршрутів зросла до 144. До жовтня 1997 року Air China підготувала публічне розміщення акцій. China Eastern Airlines і China Southern Airlines пройшли лістинг на біржах Гонконгу і Нью-Йорка роком раніше. Air China відмовилася від цих планів у зв'язку зі спадом в бізнесі, викликаним азіатською фінансовою кризою 1997 року. У 1998 році Air China перевезла близько 16 млн. пасажирів.

На початку 2000 року Air China об'єдналася з China National Aviation Co. Group (CNAC), комерційним підрозділом СААС, котируються на Гонконзькій фондовій біржі, яке стало гонконгським підрозділом Air China (95% належало Air China). Почалися прямі рейси в Лондон з Гонконгу. Air China зіткнулася з конкуренцією з Air France, яка з 1997 року здійснювала рейси в Пекін і збільшила частоту до 4 на день. British Airways також планували збільшити частоти (у той час вони здійснювали 18 рейсів в Китай на тиждень).

У середині 2000 року СААС повторив раніші пропозиції про консолідацію 10-ти авіакомпаній в три. (Air China, China Southern і China Eastern поглинули більш дрібні авіакомпанії.) Тим не менш, СААС блокував запропоноване у вересні 2000 року злиття Air China і China Southern як анти конкурентне. У січні 2001 року СААС оголосили про згоду з планами злиття. Air China поглинула China Southwest Airlines і China International Airlines, четверту за розміром авіакомпанію країни. У результаті утворилася група із загальними активами 56 млрд юанів (52.5 млрд. гонконзьких дол.), флот якої налічував 118 літаків. 28 жовтня 2002 Air China об'єдналася з China National Aviation Corporation і China Southwest Airlines.

Протягом 2004 року Air China поглинула Zhejiang Airlines (підрозділ CNAC). 15 грудня 2004 компанія вийшла на біржі Гонконгу і Лондона. Air China має частку в Air China Cargo (51%), Air Macau (51%), а також є власником контрольного пакету Shandong Airlines. 9 червня 2006 була опублікована інформація про те, що Air China набуває 17,5% акцій Cathay Pacific, однак набула у підсумку 20%.

Операційну діяльність Air China веде в чотирьох сегментах:

1. Авіакомпанія - авіап перевезення пасажирів та вантажу.
2. Інженерна служба - модернізація літаків, їх ремонт і техобслуговування.
3. Термінал - наземні служби, в тому числі реєстрація, посадка на борт, послуги ВІП-зали, готельні послуги, обробка багажу, послуги розвантаження і вантаження, прибирання салонів, послуги транзиту.
4. Інші послуги - організація харчування та інші пов'язані з роботою авіакомпанією сервіси і служби (рис. 1).



Рис. 1. Основні напрямки діяльності авіакомпанії Air China

На 2012 фінансовий рік результати були результативним (табл. 3). Мережа маршрутів охоплює Китай, Азію, Близький Схід, Західну Європу, Північну і Південну Америку. Велика частина маршрутів йдуть з Пекіна.

Таблиця 3

Фінансові показники діяльності авіакомпанії Air China в 2012 році

№	Показник	Одиниця виміру	Фінансовий результат
1	Товаробіг	млн.дол. США	5747,4
2	Ріст за рік	%	21,1
3	Чистий прибуток	млн.дол. США	422,7
4	Зростання чистого прибутку	%	38,1

В даний час відкрито значну кількість азіатських, австралійських і європейських маршрутів з Міжнародного аеропорту Шанхай Пудун. Крім того, плануються рейси до Північної Америки (Сан-Франциско, куди вже Air China літає з Пекіна, цей рейс доповнить рейс United Airlines, з яким є кодшерінгове угоду). Існує і ряд міжнародних маршрутів з аеропортів Chengdu Shuangliu International Airport, Міжнародний аеропорт Чунцин Цзянбей, Міжнародний аеропорт Далянь Чжоушуйцзи, Міжнародний аеропорт Дубай, Hangzhou Xiaoshan International Airport, Kunming Wujiaaba International Airport, Міжнародний аеропорт Мадрид Баракас, Nanning Wuxu International Airport і Xiamen Gaoqi International Airport .

На сьогоднішній день Air China збільшує міжнародну присутність, починаючи експлуатацію 13 нових маршрутів. Нещодавно на рейс Air China в Ванкувер був поставлений А330-200. Після відкриття нового маршруту Пекін-Дубай-Афіни також планується використання А330-200. Невпинний рейс до Варшави стане історичним,

оскільки Air China стане першою іноземною авіакомпанією на цьому маршруті, де зараз працює тільки LOT, партнер по Star Alliance [2].

10 грудня 2006 авіакомпанія здійснила перший рейс в Сан-Пауло (через Мадрид), який стане першим південноамериканським призначенням авіакомпанії. Раніше цей рейс здійснювався на Boeing 767-300, проте згодом він був замінений на A330-200. На сьогоднішній день це найдовший маршрут Air China.

На маршрутах в Австралію, Франкфурт, Мадрид і Сан-Паулу в даний час використовується A330-200 може бути замінений на Boeing 787. Boeing 787 також будуть використовуватися на рейсах в Торонто і Вашингтон після їх відкриття.

B757-200 Air China с логотипом Star Alliance в Міжнародному аеропорту Пекін Столичний в грудні 2007 року, незадовго до офіційного прийняття авіакомпанії в альянс Air China офіційно приєдналася до Star Alliance 12 грудня 2007. Цей крок значно розширив присутність альянсу в Китаї

Відповідно з ініціативою альянсу «під одним дахом» всі члени Star Alliance перевели свої операції в Термінал 3 Міжнародного аеропорту Пекін Столичний, головного хаба Air China. Цей новий термінал розділений на три секції, секція T3C приймає всі місцеві рейси Air China і Shanghai Airlines, а секція T3E приймає всі міжнародні рейси Star Alliance. Ці дві секції з'єднані високошвидкісним поїздом.

Літаки Air China володіють професійними і стандартизованими технічними гарантіями. Air China заснувала проектні технологічні відділення з головним офісом у Пекіні, які містять у собі сім опорних пунктів (в Ченду, Чунціні, Ханьчжоу, Тяньцзіні, Хухехаоте, Шанхаї та Гуйяне), 4 спільних підприємства, 79 внутрішніх центрів технічного обслуговування і 45 міжнародних центрів технічного обслуговування. Так, Air China сформувала мережу технічного обслуговування, охопивши як територію всередині країни, так і за її межами. Компанія була схвалена CAAC (повноважний орган цивільної авіації Китаю), FAA (Федеральне управління цивільної авіації) та EASA (Європейське агентство з авіаційної безпеки). Крім цього, вона отримала ліцензії у 18-ти країнах. З 9 ангарами, а також сучасним обладнанням і умовами, Air China здатна здійснювати технічне обслуговування всіх серій «Боїнга» та «Аеробуса». Компанія може запропонувати техобслуговування рейсу практично всім літкам класу «Боїнг» і «Аеробус» і здійснювати капітальний ремонт і різні види послуг по ремонту двигунів Rolls-Royce, Pratt & Whitney і CFM56. Вона також може запропонувати близько 10 000 додаткових можливостей поточного та капітального ремонту. У число групи технічного обслуговування входить більше 9000 фахівців інженерно-технічного персоналу. Вони можуть запропонувати не лише бездоганно

сконструйовані і безпечні літаки для безпеки пілотування Air China, але й гарантувати транспортну здатність. Володіючи чудовими технічними даними і першокласним обслуговуванням, вони заслужили визнання і довіру більш ніж 80 авіаліній в світі. З кінця 1980-их років до теперішнього часу, команда (професіоналів) отримала нагороду у вигляді близько 20 національних проектів по технічному обслуговуванню і більше 50 науково-технічних нагород, виданих національними і місцевими міністерствами та комісіями [7].

Air China буде продовжувати дотримуватися управлінського принципу «безпеки і абсолютної довіри пасажирів», слідувати меті «відповідати вимогам клієнтів і формувати спільні цінності», прагнути бути компанією, яка прагне до «досягненню високого рівня обслуговування та отриманню всесвітнього визнання з боку громадськості», а також щиро пропонувати клієнтам «впевненість, виконання зобов'язань, доброзичливість і сприйнятливість». Все це потягне за собою безперервне просування вперед в напрямку стратегічної мети: «стати конкурентоспроможною на світовому ринку, стійко розвиваючи і примножуючи прибуток і забезпечуючи пасажирів чудовими і винятковими враженнями про поїздку», увійти до 2017 р. в число лідируючої великомасштабної мережі в області світової авіаційної промисловості.

Компанія Embraer опублікувала прогноз розвитку авіаринку Китаю на 2011-2030 рр., в якому говориться що місцеві авіакомпанії поповнять свої авіапарку 975 новими пасажирськими літаками протягом найближчих 20 років. Так за даними Embraer до 2030 р. на китайському ринку з'являться 15 літаків місткістю по 30-60 пас., 440 місткістю по 61-90 пас., 520 – по 91-120 пас. Економіка КНР розвивається дуже швидко, в свою чергу швидкими темпами розвиваються і регіональні перевезення. На даний момент Embraer є основним постачальників регіональних літаків до Китаю. Тому китайський ринок дуже важливий для Embraer в КНР. Компанія Embraer поставляє літаки на китайський ринок з 2000 р. На даний момент близько 70% всіх пасажирських літаків в КНР місткістю до 120 пас. - це літаки Embraer [5].

Китай - одна з країн, що мають прекрасно розвинену мережу авіаліній як внутрішнього, так і міжнародного сполучення. З України до Китаю найпростіше долетіти прямими рейсами авіакомпанії «Аеросвіт» (Aerosvit) - до Пекіна лайнери відправляються регулярно протягом усього року (табл. 3).

Таблиця 3

Аналіз авіап перевезень Київ-Пекін-Київ

Маршрут	Авіакомпанія	Частота
Київ-Пекін-Київ		
Київ-Пекін	(Aerosvit, VV)	1,3,6
Пекін-Київ		2,4,7
Київ-Москва-Пекін	(Aeroflot, SU)	Кожний день
Пекін-Москва-Київ		
Київ-Гельсінки-Пекін	(Finnair, AY)	2,4
Пекін-Гельсінки-Київ		7
Київ-Мюнхен-Пекін	(Lufthansa, LH)	Кожний день
Пекін-Мюнхен-Київ		1,2,3,4,5,7
Київ-Стамбул-Пекін	(Turkish Airlines, TK)	1,2,5
Пекін-Стамбул-Київ		2,3,6

Якщо туристи направляються в Шанхай або Гонконг, вони можуть скористатися послугами таких перевізників, як «Аерофлот» (Aeroflot; рейси здійснюються через Москву), «Фіннейр» (Finnair; через Гельсінкі), «Люфтганза» (Lufthansa; через Мюнхен або Франкфурт), КЛМ (KLM Royal Dutch Air; через Амстердам), «Турецькі авіалінії» (Turkish Airlines; через Стамбул), або інших авіакомпаній, що працюють спільно. І це лише кілька самих популярних варіантів (табл. 4, 5).

Таблиця 4

Аналіз авіап перевезень Київ-Шанхай-Київ

Маршрут	Авіакомпанія	Частота
Київ-Шанхай-Київ		
Київ-Амстердам-Шанхай	(KLM Royal Dutch Air, KL)	1,2,4,6
Шанхай-Амстердам-Київ		2,3,5,7
Київ-Москва-Шанхай	(Aeroflot, SU)	Кожний день
Шанхай-Москва-Київ		
Київ-Гельсінки-Шанхай	(Finnair, AY)	2,4
Шанхай-Гельсінки-Київ		7
Київ-Мюнхен-Шанхай	(Lufthansa, LH)	Кожний день
Шанхай-Мюнхен-Київ		

Таблиця 5

Аналіз авіап перевезень Київ-Гонконг-Київ

Маршрут	Авіакомпанія	Частота
Київ-Гонконг-Київ		
Київ-Амстердам-Гонконг	(KLM Royal Dutch Air, KL)	Кожний день
Гонконг-Амстердам-Київ		
Київ-Москва-Гонконг	(Aeroflot, SU)	Кожний день
Гонконг-Москва-Київ		
Київ-Гельсінки-Гонконг	(Finnair, AY)	7
Гонконг-Гельсінки-Київ		2,4
Київ-Франкфурт-Гонконг	(Lufthansa, LH)	Кожний день
Гонконг-Франкфурт-Київ		

До Гуанчжоу найзручніше добиратися через Пекін: до китайської столиці - літаком «Аеросвіту», далі до пункту призначення - одним з безлічі внутрішніх рейсів. Можна, зрозуміло, скористатися і пропозиціями інших авіакомпаній, однак тоді кількість пересадок буде більше.

Перельоти в інші міста Китаю найкраще здійснювати з Пекіна, Шанхая або Гонконгу на аеробусах місцевих авіаліній. У внутрішніх авіаперевізників літаки майже всі нові та комфортні, на борту подаються страви інтернаціональної кухні.

Згідно проведеного аналізу, видно, що жодна китайська авіакомпанія не виконує прямий до міст України.

Air China авіакомпанія, яка спроможна виконувати рейси між містами України та Китаю.

Air China на даний момент обслуговує понад 120 призначень; велика частина рейсів йде через хаб в Пекіні. Авіакомпанія перевезла 33,97 млн. пасажирів в 2012 році, коефіцієнт завантаження становив 75,9%. У тому ж році прибуток авіакомпанії склала 2,7 млрд. юанів, операційний дохід - 44,9 млрд. юанів, а загальні витрати - 42,4 млрд. юанів. На 20 червня 2007 Air China займала 461 у списку 500 найкращих брендів світу.

На 2012 фінансовий рік результати були результативним. Мережа маршрутів охоплює Китай, Азію, Близький Схід, Західну Європу, Північну і Південну Америку. Велика частина маршрутів йдуть з Пекіна.

В даний час відкрито значну кількість азіатських, австралійських і європейських маршрутів з Міжнародного аеропорту Шанхай Пудун. Крім того, плануються рейси до Північної Америки (Сан-Франциско, куди вже Air China літає з Пекіна, цей рейс доповнить рейс United Airlines, з яким є кодшерінгове угоду). Існує і ряд міжнародних маршрутів з аеропортів Chengdu Shuangliu International Airport, Міжнародний аеропорт Чунцин Цзянбей, Міжнародний аеропорт Далянь Чжоушуйцзи, Міжнародний аеропорт Дубай, Hangzhou Xiaoshan International Airport, Kunming Wujiaaba International Airport, Міжнародний аеропорт Мадрид Баракас, Nanning Wuxu International Airport і Xiamen Gaoqi International Airport .

На сьогоднішній день Air China збільшує міжнародну присутність, починаючи експлуатацію 13 нових маршрутів. Нещодавно на рейс Air China в Ванкувер був поставлений A330-200. Після відкриття нового маршруту Пекін-Дубай-Афіни також планується використання A330-200. Невпинний рейс до Варшави стане історичним, оскільки Air China стане першою іноземною авіакомпанією на цьому маршруті, де зараз працює тільки LOT, партнер по Star Alliance.

10 грудня 2006 авіакомпанія здійснила перший рейс в Сан-Пауло (через Мадрид), який стане першим південноамериканським призначенням авіакомпанії. Раніше цей рейс здійснювався на Boeing 767-300, проте згодом він був замінений на A330-200. На сьогоднішній день це найдовший маршрут Air China [3].

На маршрутах в Австралію, Франкфурт, Мадрид і Сан-Паулу в даний час використовується A330-200 може бути замінений на Boeing 787. Boeing 787 також будуть використовуватися на рейсах в Торонто і Вашингтон після їх відкриття.

B757-200 Air China с логотипом Star Alliance в Міжнародному аеропорту Пекін Столичний в грудні 2007 року, незадовго до офіційного прийняття авіакомпанії в альянс Air China офіційно приєдналася до Star Alliance 12 грудня 2007. Цей крок значно розширив присутність альянсу в Китаї

Відповідно з ініціативою альянсу «під одним дахом» всі члени Star Alliance перевели свої операції в Термінал 3 Міжнародного аеропорту Пекін Столичний, головного хаба Air China. Цей новий термінал розділений на три секції, секція ТЗС приймає всі місцеві рейси Air China і Shanghai Airlines, а секція ТЗЕ приймає всі міжнародні рейси Star Alliance. Ці дві секції з'єднані високошвидкісним поїздом.

Літаки Air China володіють професійними і стандартизованими технічними гарантіями. Air China заснувала проектні технологічні відділення з головним офісом у Пекіні, які містять у собі сім опорних пунктів (в Ченду, Чунціні, Ханьчжоу, Тяньцзіні, Хухехаоте, Шанхаї та Гуйяне), 4 спільних підприємства, 79 внутрішніх центрів технічного обслуговування і 45 міжнародних центрів технічного обслуговування. Так, Air China сформувала мережу технічного обслуговування, охопивши як територію всередині країни, так і за її межами. Компанія була схвалена CAAC (повноважний орган цивільної авіації Китаю), FAA (Федеральне управління цивільної авіації) та EASA (Європейське агентство з авіаційної безпеки). Крім цього, вона отримала ліцензії у 18-ти країнах. З 9 ангарами, а також сучасним обладнанням і умовами, Air China здатна здійснювати технічне обслуговування всіх серій «Боїнга» та «Аеробуса» [2].

Компанія може запропонувати техобслуговування рейсу практично всім літкам класу «Боїнг» і «Аеробус» і здійснювати капітальний ремонт і різні види послуг по ремонту двигунів Rolls-Royce, Pratt & Whitney і CFM56. Вона також може запропонувати близько 10 000 додаткових можливостей поточного та капітального ремонту. У число групи технічного обслуговування входить більше 9000 фахівців інженерно-технічного персоналу [1].

Вони можуть запропонувати не лише бездоганно сконструйовані і безпечні літаки для безпеки пілотування Air China, але й гарантувати транспортну здатність. Володіючи чудовими технічними даними і першокласним обслуговуванням, вони заслужили визнання і довіру більш ніж 80 авіаліній в світі. З кінця 1980-их років до теперішнього часу, команда (професіоналів) отримала нагороду у вигляді близько 20 національних проектів по технічному обслуговуванню і більше 50 науково-технічних нагород, виданих національними і місцевими міністерствами та комісіями.

Висновки. «Air China» буде продовжувати дотримуватися управлінського принципу «безпеки і абсолютної довіри пасажирів», слідувати меті «відповідати вимогам клієнтів і формувати спільні цінності», прагнути бути компанією, яка прагне до «досягненню високого рівня обслуговування та отриманню всесвітнього визнання з боку громадськості», а також щиро пропонувати клієнтам «впевненість, виконання зобов'язань, доброзичливість і сприйнятливість».

Все це потягне за собою безперервне просування вперед в напрямку стратегічної мети: «стати конкурентоспроможною на світовому ринку, стійко розвиваючи і примножуючи прибуток і забезпечуючи пасажирів чудовими і винятковими враженнями про поїздку», увійти до 2017 р. в число лідируючої великомасштабної мережі в області світової авіаційної промисловості.

Список використаних джерел

1. Airbus report «delivering the future» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://en.wikipedia.org/wiki/Competition_between_Airbus_and_Boeing
2. Air China Ltd Annual Report, 2012. Режим доступу: http://www.rns-pdf.londonstockexchange.com/rns/0792R_-2009-4-23.pdf
3. Article from newspaper «The Economist» «Global Insight, Embraer» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.embraer.com/Multimedia/China_Market_Outlook_English.pdf
4. Airbus Global Market Forecast 2011 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.airbus.com/company/market/forecast/
5. Embraer «Market Outlook» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.embraercommercialjets.com/img/download/306.pdf>
6. ICAO [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.icao.int>
7. Список аеропортів Китаю [Електронний ресурс] / Yan Zhonghua // Xinhua – 2006 – Режим доступу: <http://dic.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/685093>

РЕЦЕНЗІЯ

на статтю:

«Характеристика та аналіз діяльності міжнародної авіакомпанії «Air China» на ринку авіаційних перевезень України і»

доцент кафедри міжнародної економіки Геєць І.О.,
(Національний авіаційний університет, м. Київ)

Стаття присвячена питанням аналізу розподілу та концентрації міжнародних регулярних повітряних авіаційних перевезень між регіонами світу в період глобалізації та лібералізації світового господарства. На особливу увагу заслуговує питання виявлення тенденцій та перспектив розвитку світової та китайської авіації на основі глобалізаційних процесів на найближчі двадцять років, а також визначення найсприятливіших майбутніх партнерів України

Актуальність статті не викликає сумніву, оскільки за проаналізованими тенденціями розвитку світової авіаційної галузі в умовах глобалізації світової економіки, українським авіакомпаніям потрібно виробити свою стратегію розвитку, яка має бути направлена на співпрацю з певними регіонами, тому що у майбутньому вони стануть найбільш сприятливими партнерами. Українським авіаперевізникам у майбутньому потрібно посилювати зв'язки з країнами Азії та Європи. З Азіатсько-Тихоокеанським регіоном та Китаєм через те, що вони мають найбільшу тенденцію до розвитку і до 2030 року будуть охоплювати найбільший сегмент світового ринку, а з Європою Україна має налагоджувати співпрацю через закупівлю нею флоту, іншого обладнання та перейняття досвіду.

Стаття буде корисною для викладачів, аспірантів та керівників підприємств, які займаються розглядом питання діяльності авіаційної галузі України. Вважаю, що за рівнем наукової новизни та практичної цінності, рецензована робота може бути рекомендована до опублікування.

Доктор економічних наук, професор
Зав. кафедри маркетингу та ресурсозабезпечення
Національного авіаційного університету

В. Загорулько

Підпис Загорулька В.М. затверджую
Директор Інституту економіки та менеджменту
Національного авіаційного університету

В. Матвеев