

Олешко Т.І.доктор технічних наук,
завідувач кафедри економічної кібернетики
Національного авіаційного університету**Гець І.О.**кандидат економічних наук,
доцент кафедри економіки
Національного авіаційного університету**Павлюк Є.Л.**студент
Національного авіаційного університету

АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

У статті висвітлюється сучасний стан авіаційної галузі України в умовах складної економічної ситуації. Він є досить важливим у наш час, оскільки авіаційна галузь належить до стратегічно важливих галузей економіки. У статті наведено статистичні дані за останні декілька років, які допоможуть краще зрозуміти основні тенденції у цій галузі. Тому додаткове дослідження дасть змогу виявити план майбутніх дій щодо перспектив подальшого розвитку цивільної авіації в Україні. Також у статті розглянуто, які заходи зможуть покращити стан українських авіакомпаній.

Ключові слова: авіаційна галузь, авіаційний транспорт, авіаційні перевезення, пасажирообіг, лоукости, безвіз для авіаційної галузі.

В статье освещается современное состояние авиационной отрасли Украины в условиях сложной экономической ситуации. Оно является весьма важным в наше время, поскольку авиационная отрасль относится к стратегически важным отраслям экономики. В статье приведены статистические данные за последние несколько лет, которые помогут лучше понять основные тенденции в данной области. Поэтому дополнительное исследование позволит выявить план будущих действий относительно перспектив дальнейшего развития гражданской авиации в Украине. Также в статье рассмотрено, какие меры смогут улучшить состояние украинских авиакомпаний.

Ключевые слова: авиационная отрасль, авиационный транспорт, авиационные перевозки, пассажирооборот, лоукосты, безвиз для авиационной отрасли.

Постановка проблеми. Цивільна авіація в умовах глобалізації світової економіки є важливим елементом інтеграції України в сучасну систему міжнародних економічних зв'язків. Окрім цього, вона має велике значення для розв'язання соціально-економічних задач та підвищення якості життя населення країни. Авіаційна галузь належить до базових, стратегічно важливих секторів економіки України, однак нині наявний потенціал використовується недостатньо, а сама авіаційна галузь перебуває під впливом зростаючих проявів системної кризи.

Тому аналіз сучасного стану та тенденцій розвитку авіаційної галузі України, виявлення причин ситуації, що склалася, а також вироблення пропозицій щодо можливого її поліпшення є досить актуальними.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню сучасного стану авіаційної галузі в Україні присвячено праці таких вчених, як В. Гаташ, А. Чорноротов, А. Муравський, В. Горбулін, Ю. Кулаєв, І. Сокола. Також дослі-

дженнями в авіаційній сфері займаються провідні міжнародні організації, такі як ICAO, IATA.

Метою дослідження є аналіз сучасного стану авіаційної галузі України, а також характеристика основних заходів його покращення.

Виклад основного матеріалу дослідження. Проаналізувавши 2014 рік, ми виявили, що він був несприятливим для авіаційної галузі України. В цьому році відбулося значне скорочення основних показників роботи авіаційної галузі. Серед основних чинників, які призвели до спаду попиту на авіаперевезення, слід назвати складну військово-політичну та економічну ситуацію в державі, анексію Криму, рекомендації з безпеки польотів низки міжнародних організацій та органів ЄС оминати альтернативними маршрутами частину повітряного простору України, а також пов'язане з цим погіршення загального стану економічної кон'юнктури. З 2014 року припинила свою роботу частина вітчизняних аеропортів, багато авіаперевізників значно скоротили маршрутну мережу, низку напрямків взагалі було згорнуто.

У 2015 році спад попиту на авіаперевезення є продовженням негативних тенденцій попереднього 2014 року, які перш за все сформувались в результаті нестабільної ситуації в країні, до яких необхідно додати ще й припинення з 25 жовтня 2015 року повітряного сполучення між Україною та Російською Федерацією. Згідно зі статистичними даними упродовж року виконано 66,3 тис. комерційних рейсів (за 2014 рік – 74,8 тис.). На рис. 1 зображено динаміку пасажирських перевезень, кількість яких скоротилась порівняно з попереднім роком на 2,7% та склала 6 302,7 тис. ос. [1].

Упродовж 2016 року на ринку пасажирських та вантажних авіаперевезень працювали 29 вітчизняних авіакомпаній (за 2015 рік – 33 авіакомпанії). Як бачимо з табл. 1, за 2016 рік українськими авіакомпаніями виконано 79,5 тис. комерційних рейсів (за 2015 рік – 66,3 тис. рейсів). Кількість перевезених пасажирів збільшилась порівняно з попереднім роком на 31,3% та склала 8 277,9 тис. осіб. Обсяги перевезень вантажів та пошти зросли на 5,2% та склали 74,3 тис. тонн. Пасажиропотоки через аеропорти України зросли на 20,9% та становили 12 929,9 тис. осіб [1].

Як бачимо з табл. 1, український ринок авіаперевезень протягом 2016 року демонстрував стабільні темпи відновлення втрачених в період кризи позицій за попередні роки. Згідно з даними інформаційного порталу «Сервіс і технології», який присвячений авіаційній галузі в Україні, пасажиропотік українських компаній поступово починає зростати.

Згідно зі статистичними даними за 2016 рік кількість перевезених пасажирів на 2,1% перевищила показник «пікового» 2013 року, що свідчить про відновлення українського ринку пасажирських авіаперевезень після спаду 2014–

2015 років. За підсумками 2016 року 95% загальних обсягів пасажирських перевезень виконано 6 провідними авіакомпаніями, такими як «Міжнародні авіалінії України», «Азур Ейр Україна», «Роза вітрів», «ЯнЕйр», «Браво» та «Атласджет Україна».

Авіакомпанією «Міжнародні авіалінії України» у 2016 році забезпечено зростання обсягів пасажирських перевезень порівняно з попереднім 2015 роком на 24,9%, авіакомпаніями «Азур Ейр Україна» – на 17%, «Роза вітрів» – на 75,8%, «ЯнЕйр» – в 6,8 разів, «Атласджет Україна» – в 10,5 разів (здійснює перевезення з вересня 2015 року). Також слід відзначити, що п'яту позицію за обсягами зайняла авіакомпанія «Браво», яка почала виконувати пасажирські перевезення у квітні 2016 року [2].

Регулярні польоти між Україною та країнами світу упродовж 2016 року здійснювали 10 вітчизняних авіакомпаній до 42 держав. Українськими авіакомпаніями перевезено 4 944,4 тис. пасажирів (зростання на 23%). У 2016 році, відповідно до затвердженого розкладу руху, вітчизняними авіакомпаніями розпочато експлуатацію на регулярній основі 27 нових міжнародних авіаліній.

Регулярні внутрішні пасажирські перевезення в 2016 році між 9 містами України виконували 5 вітчизняних авіакомпаній, було перевезено 791,9 тис. пасажирів (відбулося зростання порівняно з 2015 роком на 29,5%).

Мало місце значне зростання (на 52,5%) кількості перевезених пасажирів вітчизняними авіакомпаніями на міжнародних рейсах на нерегулярній основі, за звітний рік 15 українськими авіакомпаніями перевезено 2 531 тис. пасажирів. Найбільші обсяги таких перевезень (91%) припадають на 5 авіакомпаній, таких як «Міжнародні авіалінії України», «Азур Ейр Україна», «Роза вітрів», «ЯнЕйр» та «Браво» [4].

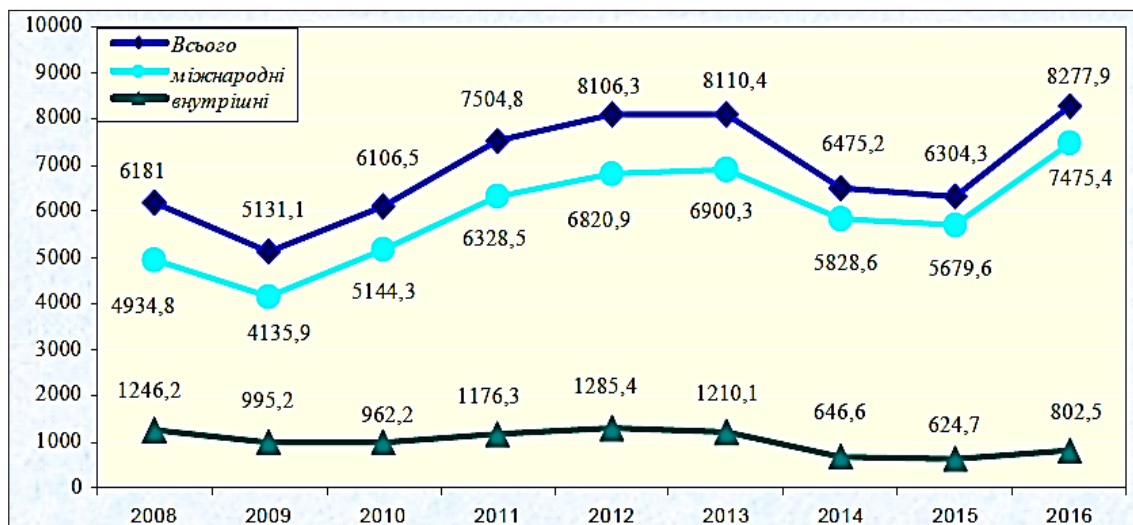


Рис. 1. Динаміка обсягів перевезень пасажирів авіаційним транспортом України, тис. ос.

Як бачимо з рис. 2, в 2016 році близько 98% загальних пасажиропотоків сконцентровані в 7 провідних аеропортах, таких як Бориспіль, Київ (Жуляни), Одеса, Львів, Харків, Дніпропетровськ та Запоріжжя [1].

Аеропортом Бориспіль завдяки вдалій реалізації вибраної «хабової» стратегії розвитку досягнуто зростання кількості обслугованих пасажирів порівняно з 2015 роком на 18,8% [3]. Зростання пасажиропотоків мало місце

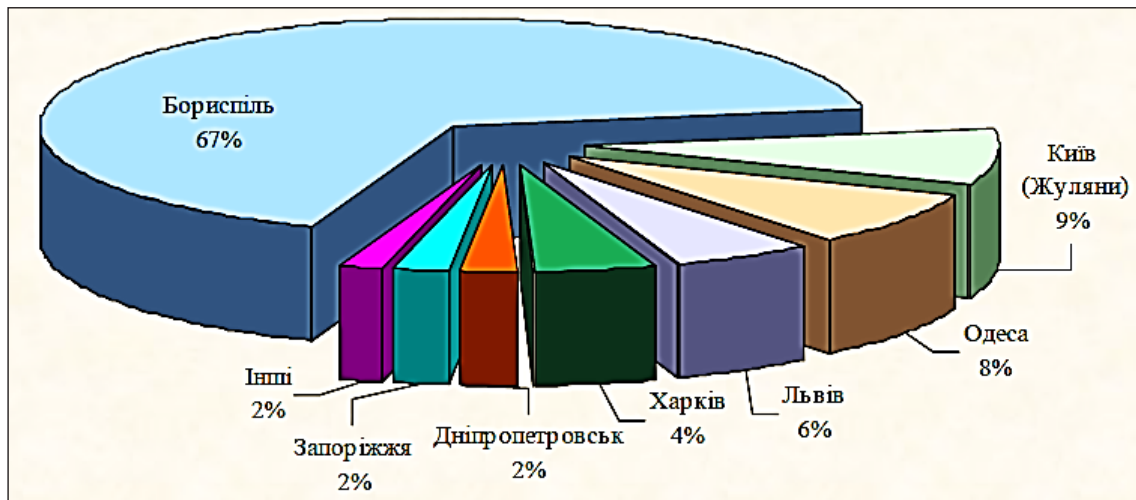


Рис. 2. Питова вага провідних аеропортів в загальних обсягах пасажирських перевезень через аеропорти України

Таблиця 1

Динаміка основних показників діяльності авіаційного транспорту України за 2015–2016 роки

| Показники | Одиниці виміру | Всього | | | Зокрема, міжнародні | | |
|--|----------------|----------|----------|---------|---------------------|----------|---------|
| | | 2015 рік | 2016 рік | % 16/15 | 2015 рік | 2016 рік | % 16/15 |
| Діяльність авіакомпаній | | | | | | | |
| Перевезено пасажирів | тис. ос. | 6 304,3 | 8 277,9 | 131,3 | 5 679,6 | 7 475,4 | 131,6 |
| зокрема, на регулярних лініях | тис. ос. | 4 631,4 | 5 736,3 | 123,9 | 4 019,9 | 4 944,4 | 123,0 |
| Виконані пасажиро-кілометри | млрд. пас. км | 11,4 | 15,5 | 136,0 | 11,1 | 15,2 | 136,9 |
| зокрема, на регулярних лініях | млрд. пас. км | 8,1 | 10,6 | 130,9 | 7,8 | 10,3 | 132,1 |
| Перевезено вантажів та пошти | тис. тонн | 70,6 | 74,3 | 105,2 | 70,2 | 74,1 | 105,6 |
| зокрема, на регулярних лініях | тис. тонн | 13,8 | 14,3 | 103,6 | 13,5 | 14,1 | 104,4 |
| Виконані тонно-кілометри (вантажі + пошта) | млн. ткм | 218,5 | 226,4 | 103,6 | 218,3 | 226,2 | 103,6 |
| зокрема, на регулярних рейсах | млн. ткм | 39,6 | 45,3 | 114,4 | 39,5 | 45,2 | 114,4 |
| Виконано комерційних рейсів | тисяч | 66,3 | 79,5 | 119,9 | 56,1 | 67,9 | 121,0 |
| зокрема, регулярних | тисяч | 45,8 | 55,2 | 120,5 | 37,1 | 44,6 | 120,2 |
| Діяльність аеропортів | | | | | | | |
| Відправлено та прибуло ПС | тис. од. | 120,7 | 133,2 | 110,4 | 95,0 | 104,4 | 109,9 |
| зокрема, на регулярних рейсах | тис. од. | 92,3 | 101,5 | 110,0 | 75,0 | 80,4 | 107,2 |
| Пасажиропотоки | тис. ос. | 10 695,1 | 12 929,9 | 120,9 | 9 421,2 | 11 294,5 | 119,9 |
| зокрема, на регулярних рейсах | тис. ос. | 9 002,2 | 10 376,2 | 115,3 | 7 773,3 | 8 775,6 | 112,9 |
| Поштово-вантажні потоки | тис. тонн | 34,4 | 42,9 | 124,7 | 33,7 | 41,8 | 124,0 |
| зокрема, на регулярних рейсах | тис. тонн | 31,4 | 37,9 | 120,7 | 30,7 | 36,9 | 120,2 |

і в іншому столичному аеропорту, а саме Києві (Жулянах) (на 19,4%), а також майже в усіх регіональних аеропортах України.

В 2015–2016 роках стає популярним новий тип авіакомпаній – це бюджетні та низькобюджетні авіакомпанії, які іноді називаються дискаунтерами, або low cost (лоукостерами). Цей тип авіакомпаній став використовувати новий підхід, який можна виразити такою формулою: «низькі витрати – низькі тарифи – високий попит – високі доходи». В Європі на лоукости припадають близько 38% від усіх авіарейсів.

Зі списку бюджетних авіакомпаній світу (лоукостерів) в Україну літають сім: угорський “WizzAir” (19 маршрутів, частина рейсів почне виконуватися влітку-восени 2017 року), ірландський “Ryanair” (11 маршрутів, почне виконуватися восени 2017 року), турецька “Pegasus Airlines” (4 маршрути), бюджетний підрозділ ізраїльської “EL AL-Up” (1 маршрут), іспанська “Vueling” (2 маршрути), арабські “Flydubai” (1 маршрут) та “Air Arabia” (1 маршрут).

Але, незважаючи на невелике зростання, український ринок, як і раніше, залишається малопривабливим для іноземних лоукостерів. Головними причинами такої низької зацікавленості нашою країною є слабка купівельна спроможність, економічний спад, нестабільність обмінного курсу гривні. Лоукост-компанії працюють там, де немає обмежень і є можливість скорочувати свої операційні витрати. Ні першого, ні другого пунктах у нашій країні, на жаль, ще немає.

Щоб наш ринок був цікавий таким компаніям, необхідно зробити лише кілька кроків. По-перше, відкрити небо. Зняти будь-які обмеження, і не тільки з ЄС, але й з іншими країнами, в які є попит. По-друге, довести рівень вартості палива в аеропортах України до середньоевропейського рівня. З виконанням цих умов в Україні не тільки збільшуватиметься частка авіаперевезень лоукост-компаніями, але й будуть з'являтися нові лоукости.

Крім того, 11 червня відбувся запуск безвізового режиму між Україною і ЄС. Це стало важливим стимулом для розвитку авіації України. У нашому випадку безвізовий режим швидше спростить поїздки для тих, кому раніше необхідно було отримувати візи. Ймовірно, буде невелике зростання пасажиропотоку за рахунок тих людей, які раніше не хотіли витратити час на оформлення віз або не могли отримати візу через низькі офіційні доходи. Також безвізовий режим буде сприяти поширенню лоукостів в Україні.

Хоча в цьому році ми не побачимо кардинальних змін. Безвіз з точки зору авіації – це план на майбутнє, перші відчутні результати стануть помітні лише через кілька років. Однак підписання безвізу стало ще одним вагомим аргументом для іноземних авіакомпаній [5].

Висновки з проведеного дослідження. Таким чином, відкриття безвізового режиму та вихід на український ринок лоукостів будуть сприяти підйому сучасного стану авіаційної галузі України.

Список використаних джерел:

1. Офіційний сайт Державної авіаційної служби України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://avia.gov.ua>.
2. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua>.
3. Офіційний сайт аеропорту «Бориспіль» [Електронний ресурс]. – Режим доступу до сайту: <https://kbp.kiev.ua>.
4. Офіційний сайт Державного комітету статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.ukrstat.gov.ua>.
5. Інформаційний портал новин “Ukrinform” [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.ukrinform.ua>.

Oleshko T.I., Heyets I.O., Pavlyuk Y.L.

ANALYSIS OF THE CURRENT STATE OF THE AVIATION INDUSTRY OF UKRAINE

The article covers the current state of the aviation industry of Ukraine in the conditions of a difficult economic situation. It is very important in our time, as the aviation industry belongs to strategically important branches of the economy. The article presents statistical data over the last few years that will help to better understand the main trends in this field. Therefore, an additional study will reveal a plan for future action on the prospects for further development of civil aviation in Ukraine. Also, the article considered which measures will improve the state of Ukrainian airlines

Key words: aviation industry, aviation transport, aviation transportation, passenger traffic, low traffic, visa-free travel for the aviation industry.