

УДК: 339.9

**Ложачевська О.М.**  
доктор економічних наук, професор,  
професор кафедри економіки  
Національного транспортного університету

## АНАЛІЗ СВІТОВОГО РИНКУ БІЗНЕС-АВІАЦІЇ В УМОВАХ ГЛОБАЛЬНОЇ КОНКУРЕНЦІЇ

У статті досліджено глобальний ринок бізнес-авіації в сучасних умовах. Розглянуто виробництво бізнес-джетів у світі та обсяги світового ринку бізнес-авіації. Проаналізовано регіональну структуру ринку ділової авіації у світі. Оцінено вартість виробництва бізнес-джетів у світі. Розглянуто рейтинг найпопулярніших бізнес-джетів, що літають в інтересах чартерних пасажирів.

**Ключові слова:** ділова авіація, бізнес-джети, світовий ринок бізнес-авіації, авіакомпанія, світові поставки, глобальний попит, виробники літаків.

### Ложачевская Е.М. АНАЛИЗ МИРОВОГО РЫНКА БИЗНЕС-АВИАЦИИ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛЬНОЙ КОНКУРЕНЦИИ

В статье исследован глобальный рынок бизнес-авиации в современных условиях. Рассмотрены производство бизнес-джетов в мире и объемы мирового рынка бизнес-авиации. Проанализирована региональная структура рынка деловой авиации в мире. Оценена стоимость производства бизнес-джетов в мире. Рассмотрен рейтинг самых популярных бизнес-джетов, летающих в интересах чартерных пассажиров.

**Ключевые слова:** деловая авиация, бизнес-джеты, мировой рынок бизнес-авиации, авиакомпания, мировые поставки, глобальный спрос, производители самолетов.

### Lozhachevska O.M. ANALYSIS OF WORLD MARKETS BUSINESS AVIATION IN GLOBAL COMPETITION

This article explores the global market business aviation in modern conditions. Considered the production of business jets in the world and the volume of world market of business aviation. Analyzes regional structure of business aviation market in the world. Reviewed manufacturing cost of business jets in the world and the main manufacturers of aircraft business aviation. Considered Most Popular business jets, flying in the interests of charter passengers.

**Keywords:** business aviation, business jets, the global business aviation market, the airline, the world's supply, global demand, manufacturers of aircraft.

**Постановка проблеми.** В умовах глобальної конкуренції компанії, які регулярно користуються послугами ділової авіації, випереджають своїх конкурентів та займають верхні рядки в рейтингах за доходами, інноваціями та задоволеністю співробітників. Використання бізнес-авіації дає змогу недавно налагодженим діловим зв'язкам розвиватися швидко й ефективно, що прискорює процес інвестування та ведення бізнесу. Можливість займатися бізнесом швидше і за межами рідної країни є головним пріоритетом бізнес-авіації для міжнародних підприємств і для світової економіки загалом.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Дослідженню проблеми розвитку бізнес-авіації у світі присвячені наукові праці К. Козловського (міжнародний досвід управління діловими перевезеннями), К. Марінцевої та А. Яроша (організаційні основи розвитку діяльності авіаперевізника на ринку ділової авіації), М. Музиченко (сучасні тенденції розвитку бізнес-авіації у світі), К. Сидоренко, О.І. Хлопіної-Квіч (особливості венчурного фінансування розвитку ділової авіації) та інших учених.

Водночас недостатньо опрацьовані сучасні тенденції розвитку світового ринку бізнес-авіації в умовах глобальної конкуренції.

**Мета статті** полягає в аналізі структури та динаміки світового ринку бізнес-авіації в умовах глобальної конкуренції.

**Виклад основного матеріалу.** Темпи росту популярності ділової авіації останніми роками привели до її масового поширення у світі. Відповідно бізнес-авіація сьогодні відіграє важливу роль в економіці багатьох країн, що перетворило бізнес-джети на другий за значущістю (після регулярної авіації) вид повітряного транспорту, а щорічні обороти ринку ділової авіації перевищують відповідні показники ринку бойової авіаційної техніки. Сьогодні це необхідність для багатьох бізнесменів і політичних діячів.

За даними Всесвітньої асоціації ділової авіації (GBTA) глобальний ринок бізнес-авіації пережив період великого буму, катастрофічний спад і зупинився великим новими реаліями. 2014 рік був найуспішнішим з моменту обвалу ринку ділової авіації у 2008 році. Активність ринку бізнес-авіації багато в чому залежить від рівня самооцінки покупців, як приватних осіб, так і компаній [1].

Серійний випуск бізнес-джетів – велика частка світової індустрії ділової авіації, її локомотив і основний показник стану ринку. Починаючи з 2008 року темпи виробництва повітряних суден для приватних польотів неухильно падали. Так, у 2008 році було вироблено 1317 літаків бізнес-класу, а в 2012 році їх кількість скоротилася до 672. Це насамперед пов'язано з попитом, який різко впав на середні і маленькі літаки, тоді як попит на великі бізнес-джети не надто постраждав. У 2013 році кількість випущених на ринок літаків становила 678 бізнес-джетів [2] (рис. 1).

Згідно з даними Асоціації виробників літаків авіації загального призначення у 2013 році поставки бізнес-джетів стабілізувалися після чотирирічного падіння. Покупцям було передано 678 реактивних літаків – на 6 більше, ніж у 2012 році. Але, незважаючи на таку різницю у кількості випущених літаків, вартість поставок у 2013 році виявилася величезною – 21 млрд. дол. США. Це на 4 млрд. дол. США більше, ніж у 2013 році, і майже стільки ж, як у 2008-му. Це зумовлено змінами у структурі поставок бізнес-джетів [2].

У 2015 році поставлено 718 літаків, що менше на 4 одиниці порівняно з 2014 роком (722 бізнес-джети). Продовження інвестицій у галузь та в нові продукти дало змогу зберегти швидкість поставок літаків бізнес-класу.

Канадська компанія Bombardier – один із лідерів світового ринку бізнес-авіації – у десятирічному прогнозі повідомляє, що ринку до 2025 року

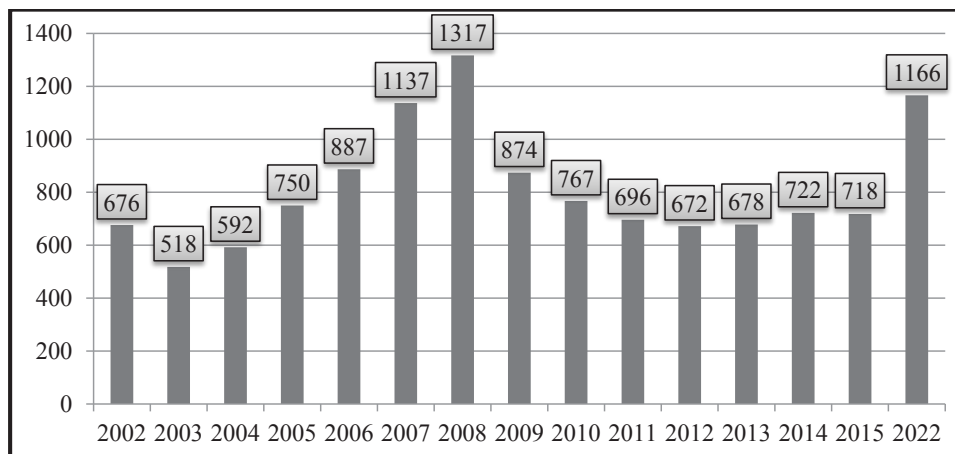


Рис. 1. Виробництво бізнес-джетів у світі в 2002–2015 рр. та прогноз на 2022 рік (шт.)

Джерело: Побудовано автором за даними Асоціації виробників авіації загального призначення (GAMA)

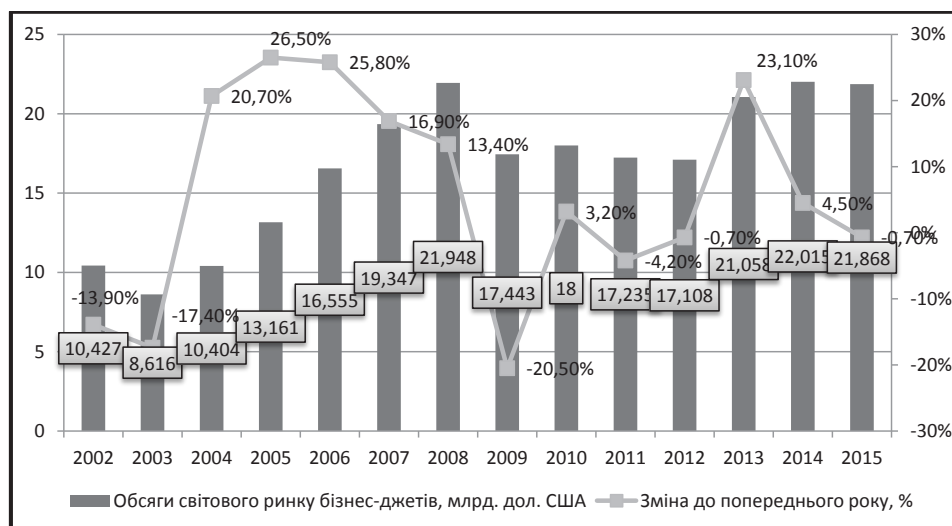


Рис. 2. Обсяги ринку бізнес-джетів у світі та темпи падіння/зростання у період 2002–2015 рр. (млрд. дол. США / %)

Джерело: Побудовано автором за даними Асоціації виробників авіації загального призначення (GAMA)

буде потрібно понад 9 тис. нових бізнес-джетів на загальну суму 270 млрд. дол. США, а найбільшим ринком ділової авіації залишиться Північна Америка, для якої до 2025 року буде потрібно найбільше нових літаків – 3930. Другим за величиною ринком у світі залишиться Європа з прогнозованими бізнес-поставками нових джетів на рівні 1530 одиниць [3].

Підтримку ринку нададуть і країни, що розвиваються, де попит на бізнес-джети починає рости. У довгостроковому періоді ринок чекає зростання, причому домінувати на ринку будуть моделі більшого розміру. Експерти відзначають, що інші виробники бізнес-джетів також вловили тенденцію і виводять на ринок не тільки моделі більшого розміру, але і більш технологічні літаки, оснащені Wi-Fi, сенсорними дисплеями і системами мобільного офісу. Така тенденція зумовлена тим, що виробники змушені підлаштовуватися під запити клієнтів, які хочуть мати можливість ефективніше працювати, навіть якщо вони перебувають у повітрі.

Потрібно відзначити уповільнення зростання продажів бізнес-джетів у 2015 році на 0,6% порівняно з 2014 роком. Обсяг ринку становить 21,868 млрд. дол. США, що на 0,7% менше за показник попереднього року (22,015 млрд. дол. США у 2014 році) [2] (рис. 2):

Децю змінилася і карта поставок бізнес-джетів у 2015 році. Частка Північної Америки (а саме – США) після перерви знову перевищила психологічний рубіж і становить 60,8% світового обсягу переданих замовникам бізнес-джетів. Далі з величезним відставанням йде Європа з 18% ринку; в країни Азії передано майже 9,2% бізнес-джетів; частка Латинської Америки становить 7,1%, а Близького Сходу й Африки – 4,9% [3] (табл. 1).

За даними Gama General Aviation Statistical Data Book and 2016 Industry Outlook щорічний внесок бізнес-авіації в економіку США становить 150 млрд. дол. США та 1,2 млн. робочих місць щорічно. А в економіку країн Європи внесок бізнес-авіації становить 20 млрд. дол. США [4].

Більше половини всіх повітряних суден ділової авіації у світі використовується в Північній Америці, тому традиційно основним ринком продавців і покупців є цей регіон. Ще по 15% приходить на Європу і Південну Америку. У 2015 році в США вироблено 128 бізнес-джетів (рис. 3).

Останніми роками також поступово зростає активність Китаю та Індії, але кількість угод із клієнтами цього регіону незрівнянна з кількістю угод у США.

В Європі у 2015 році вироблено 59 бізнес-джетів, що на 12 літаків менше, ніж у попередньому році [5].

Вартість виробництва бізнес-джетів у світі в 2015 році становила 10,215 млрд. дол. США, але потрібно відзначити, що свого піку вона досягла в 2008 році (11,34 млрд. дол. США), а далі відповідно до загальносвітових тенденцій (а саме – світової фінансової кризи) почала знижуватися і сьогодні ще не повернулася до показника 2008 року [4] (рис. 4).

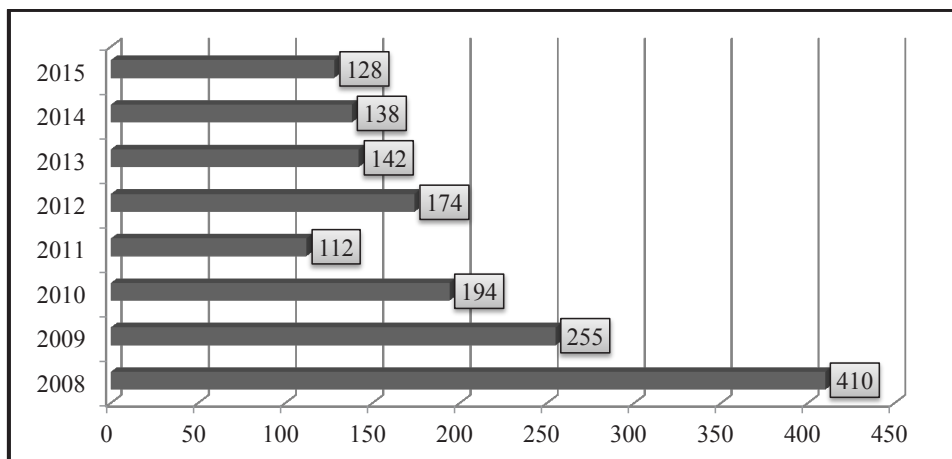


Рис. 3. Виробництво бізнес-джетів у США в період 2008–2015 рр. (шт.)

Джерело: Побудовано автором за даними 2015 General Aviation Statistical Databook and 2016 Industry Outlook

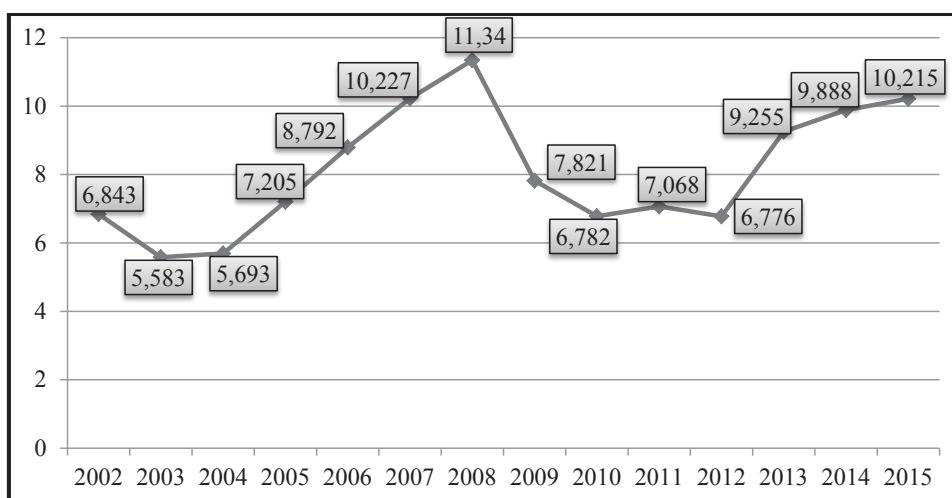


Рис. 4. Вартість виробництва бізнес-джетів у світі в період 2002–2015 рр. (млрд. дол. США)

Джерело: Побудовано автором за даними 2015 General Aviation Statistical Databook and 2016 Industry Outlook

Таблиця 1

Зміни регіонального розподілу бізнес-джетів у світі в 2011–2015 рр.

Регіон	2011	2012	2013	2014	2015
Північна Америка	50%	49,7%	52,4%	52,2%	60,8%
Європа	20,2%	20,8%	15,6%	19,5%	18%
Азійсько-Тихоокеанський регіон	12,9%	11,8%	11,9%	10,9%	9,2%
Латинська Америка	10,1%	11,6%	11,1%	9,4%	7,1%
Близький Схід і Африка	6,8%	6,1%	9%	7,9%	4,9%

Джерело: Складено автором за даними Асоціації виробників авіації загального призначення (GAMA).

За даними Aviation International News виробники бізнес-джетів – Boeing Business Jets, Embraer, Gulfstream Aerospace Corporation, Textron Aviation (Cessna Aircraft) – відзвітували про збільшення кількості поставлених бізнес-джетів у 2015 році. А компанії Bombardier Business Aircraft, Dassault Falcon Jet, ONE Aviation Corp. та Airbus погіршили минулорічні показники [6].

Компанія Bombardier Aerospace стала лідером серед виробників бізнес-джетів у 2015 році, вона поставила на ринок 199 літаків. За її прогнозами на світовий ринок ділової авіації протягом подальших 10 років чекає збільшення поставок до понад 9000 літаків бізнес-класу [3] (табл. 2).

У 2015 році Gulfstream Aerospace Corporation передала клієнтам 154 літаки – на 4 більше, ніж у 2014 році (зростання на 3%). Попит на великі бізнес-джети виявився більшим, ніж раніше: їх було поставлено 120 проти 117 у 2014 році (збільшення на 3%). Водночас зріс попит на середні бізнес-джети: у 2015 році компанія передала їх 34, а в 2014 році – 33. У зв'язку з цим виробник планує наростити випуск другого класу НД [3].

Дочірнє підприємство Textron Aviation (Cessna Aircraft) у 2015 році збільшило поставки майже на 5%, передавши клієнтам 166 літаків сімейства Citation. Третій виробник – Dassault Falcon Jet – зменшив кількість поставлених літаків у 2015 році до 55. У 2014 році ця цифра становила 66 (мінус 17%). Від усіх замовлень 15% припало на клієнтів із країн БРІК (Бразилія, Росія, Індія, Китай). Зменшення числа поставок у 2015 році супроводжувалося запуском нових проектів Dassault Falcon Jet. Так, у 2015 році було випущено 55 нових літаків Falcon 2000S/2000LXS/900LX/7X [2].

Бразильська авіабудівна компанія Embraer у 2015 році поставила своїм замовникам 120 літаків, у 2014 році – 116 бізнес-джетів. У сегменті бізнес-авіації ця компанія поставила замовникам 12 літаків Phenom 100, 70 одиниць Phenom 300, 20 лайнерів Legacy 500, 12 літаків Legacy 650 і 3 – Lineage 1000.

Рейтинг найпопулярніших бізнес-джетів, що літають в інтересах чартерних пасажирів, у 2015 році очолила компанія Embraer Legacy 600/650, частка якої становила 10%. Ця модель користується незмінним попитом та є однією з найпопулярніших на глобальному ринку бізнес-авіації. Її частка становить 12% від світового парку бізнес-джетів. Літак Cessna Citation XLS зайняв друге місце з 9%. Замікає трійку лідерів із часткою 8,5% Challenger 605 [4] (табл. 3):

Фундамент флоту становлять місткі машини класів Long Range. Найпопулярнішими моделями серед власників бізнес-джетів є далекомагістральні літаки Global XRS/5000 і Falcon 7X, а також важкі Challenger 605 і Embraer Legacy 600. Із нових трендів набирає популярності Gulfstream G650, а деякі власники далекомагістральних бізнес-джетів продають свої машини, коли підходить час отримувати

замовлені раніше абсолютно нові моделі (наприклад, Global 6000 і Gulfstream G650) [7, с. 140].

На вторинному ринку бізнес-джетів спостерігався відтік літаків з Європи в США: поступово скорочуються повітряні флоти Великобританії, Франції і Німеччини. Серед найбільш продаваних уживаних бізнес-джетів у 2015 році в Європі лідером був Citation Mustang. На другому місці опинився Citation Bravo, третє посів CJ3. Всього ж у європейському ТОП-10 із продажу на вторинному ринку присутні 7 легких джетів, один середній і два великих.

**Висновки.** Таким чином, компанії, що регулярно використовують послуги бізнес-авіації, випереджають своїх конкурентів, займають верхні рядки в рейтингах за доходами і прибутком, інноваціями, задоволеністю співробітників. Провідні організації світу використовують бізнес-авіацію як засіб для досягнення успіху. Адже бізнес-авіація збільшує ефективність, продуктивність і гнучкість, даючи змогу організаціям виходити на нові рівні в часи зростання і в періоди турбулентності.

У 2016 році відбувалося зниження цін на старі бізнес-джети. Однак ця ситуація не така вже й страшна для продавців. Наприклад, підвищуються шанси на продаж у старих літаків, 80-х років випуску [8].

За прогнозами Embraer до 2020 року обсяг ринку бізнес-джетів в Індії збільшиться в чотири рази і становитиме близько 8,9 млрд. дол. США. Цей ринок є головним в Азійсько-Тихоокеанському регіоні. Попит поступово зміщується у бік бізнес-джетів середнього та великого розмірів (зразок – Lineage), хоча літаки початкового рівня, такі як Phenom, також користуються популярністю [9].

Незважаючи на те, що на бізнес-джеті можна полетіти не тільки у відраження, але й на відпочинок із сім'єю або на вечірку з друзями, ділові поїздки залишаються одним із основних складників ринку бізнес-авіації загалом.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Офіційний сайт Всесвітньої асоціації ділової авіації (GBTA) [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.gbta.org>.
2. Офіційний сайт Асоціації виробників авіації загального призначення (GAMA) [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.gama>.
3. Bombardier Business Aircraft Market Forecast 2013–2033 [Electronic resource]. Chicago, USA: Bombardier corporation, 2016. – Mode of access: <http://www.bombardier.com>.
4. General Aviation Statistical Databook and 2016 Industry Outlook [Electronic resource]. – Mode of access: <http://www.gama.com>.
5. Офіційний сайт Європейської асоціації ділової авіації (ЕВАА) [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.evva.europa.eu>.
6. Офіційний сайт «Новини авіації» [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.avianews.com>.
7. Побоченко Л.М., Чиженко І.О. Сучасні тенденції розвитку світового ринку бізнес-авіації // Стратегія розвитку України. – 2017. – № 1. – С. 138–144.
8. Global Market Forecast 2015–2030 [Electronic resource]. France: Airbus, 2016. – Mode of access: <http://www.airbus.com>.
9. Офіційний сайт Національної Асоціації Ділової Авіації (NBAA) [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.nbaa.org>.