Тетяна О. Гаврилко, Леся М. Побоченко

МАСШТАБИ РОЗВИТКУ ТА СТРУКТУРА СВІТОВОГО РИНКУ БІЗНЕС-АВІАЦІЇ В УМОВАХ ГЛОБАЛЬНИХ ТРАНСФОРМАЦІЙ

У статті досліджено особливості розвитку світового ринку бізнес-авіації, проведено аналіз ринку компаній-виробників бізнес-джетів* у світі, рейтинг країн світу за кількістю літаків бізнес-авіації та регіональний розподіл бізнес-джетів в умовах глобалізаційних перетворень.

Ключові слова: *бізнес-авіація; бізнес-джети; авіабудівна компанія; виробники літаків.*
Табл. 2. Рис. 3. Літ. 14.

Татьяна А. Гаврилко, Леся Н. Побоченко

МАСШТАБЫ РАЗВИТИЯ И СТРУКТУРА МИРОВОГО РЫНКА БИЗНЕС-АВИАЦИИ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛЬНЫХ ТРАНСФОРМАЦИЙ

В статье исследованы особенности развития мирового рынка бизнес-авиации, проведен анализ рынка компаний-производителей бизнес-джетов в мире, рейтинг стран мира по количеству самолетов бизнес-авиации и региональное распределение бизнес-джетов в условиях глобализационных преобразований.

Ключевые слова: *бизнес-авиация; бизнес-джеты; авиастроительная компания; производители самолетов.*

Tetiana O. Gavrilko[1], Lesya M. Pobochenko[2]

DEVELOPMENT DYNAMICS AND STRUCTURE OF THE WORLD MARKET OF BUSINESS AVIATION UNDER GLOBAL TRANSFORMATIONS

The article studies the peculiarities in the development of the world market of business aviation, carrying out the analysis of the market of business jets producers in the world, ranking countries by the quantity of such planes available and considering also the regional distribution of business jets in today's world under global transformations.

Keywords: *business aviation; business jets; aircraft company; aircraft manufacturers; globalization.*

Постановка проблеми. В умовах глобальних трансформацій створюються нові умови для посилення конкурентної боротьби на світових авіаринках, що впливає на розвиток ринку авіаційних послуг. Авіаринок, відповідно, через механізми конкуренції впливає на розвиток світової економіки. Бізнес-авіація є однією з найважливіших складових частин глобальної транспортної системи, що забезпечує робочими місцями та стимулює економічне зростання. Ринок бізнес-авіації є невід'ємною частиною системи цивільної авіації.

У світовому господарстві для розвитку підприємницьких структур та забезпечення ефективного функціонування країн необхідним є розробка стратегії розвитку бізнес-авіації, що потребує не тільки вивчення практичного світового досвіду її функціонування, але й вирішення низки наукових задач, як теоретичного, так і прикладного характеру.

---

* бізнес-джет – це пасажирський літак, що відноситься до авіації загального призначення, обладнаний найсучаснішими технологіями для досягнення максимальної економічності та комфорту і використовується як для перевезення представників бізнесу та державних осіб, так і для використання приватними особами для польотів за маршрутами поза офіційного розкладу.

[1] National Aviation University, Kyiv, Ukraine.
[2] National Aviation University, Kyiv, Ukraine.

© *Тетяна О. Гаврилко, Леся М. Побоченко, 2015*

Аналіз останніх публікацій. Дослідженню проблеми розвитку бізнес-авіації в світі присвячені наукові праці таких учених, як: К. Козловський [3], Н. Коваленко [2], К. Марінцева [4], Д. Муборакшоєва [5], М. Музиченко [6], К. Сидоренко [7], А. Чеховський [8], А. Штангрет [9], А. Ярош [10] та інші.

Разом з тим, відзначимо недостатню теоретичну опрацьованість сучасних тенденцій розвитку світового ринку бізнес-авіації, а також проблем та перспектив його розвитку у світі в умовах глобальних трансформацій.

Метою дослідження є аналіз масштабів та структури світового ринку бізнес-авіації в умовах глобалізаційних перетворень.

Основні результати дослідження. Разом з поглибленням глобалізації й інтеграції економічних процесів зростають потреби та привабливість послуг бізнесавіації. Перспективною тенденцією розвитку ділових перевезень стає придбання повітряних суден з екіпажем окремими великими корпораціями. Такі зміни на ринку послуг ділової авіації, які досить динамічно відбуваються впродовж останніх років, вимагають пошуку нових методик аналізу його структури й оцінювання тенденцій. Тому дослідження сучасного стану ринку ділової авіації є актуальними.

Останнім часом підвищилася популярність бізнес-авіації в усьому світі, особливо важливу роль ця галузь відіграє в економіці країн Заходу. Бурхливий розвиток ринку бізнес-авіації в США і Європі перетворив бізнес-джети на другий за значущістю, після регулярної авіації, вид повітряного транспорту, а щорічні обороти даного ринку перевищують відповідні показники ринку бойової авіаційної техніки [1].

За даними Всесвітньої асоціації ділової авіації (GBTA), глобальний ринок бізнес-авіації пережив період буму, катастрофічний спад і зупинився перед новими реаліями. 2014 р. був найуспішнішим з моменту обвалу ринку ділової авіації в 2008 році. Активність ринку бізнес-авіації багато в чому залежить від рівня самооцінки покупців, як приватних осіб, так і компаній. Незважаючи на деякі коливання на основних світових ринках цінних паперів протягом 2014 р., біржові індекси переважно виросли, що сприяло зростанню купівельної активності. Зростання попиту відбулося як на нові літаки, так і на літаки вторинного ринку [12].

Зміни, які відбулися на ринку бізнес-авіації в 2014 р., вплинули і на інтенсивність польотів, і на вторинний ринок, на прогнози і розстановку сил серед виробників бізнес-джетів. Бізнес-джет – це літак з рекордним потенціалом у сфері високих технологій, економічності та комфорту, що використовується в діловій авіації.

Серійний випуск бізнес-джетів – велика частка світової індустрії бізнес-авіації, її локомотив і основний показник стану ринку. Починаючи з 2008 р., темпи виробництва повітряних суден для приватних польотів неухильно падали. Так, у 2008 р. було вироблено 1313 літаків бізнес-класу, а в 2012 р. їх кількість скоротилася до 670. Це в першу чергу пов'язано з попитом, який різко впав на середні та маленькі літаки, в той час як попит на великі бізнес-джети не надто постраждав. В 2013 р. кількість випущених літаків становила 678 [11].

За даними Асоціації виробників літаків авіації загального призначення, в 2014 р. поставки бізнес-джетів стабілізувалися після чотирирічного падіння:

покупцям було передано 708 реактивних літаки, що на 30 більше, ніж у 2013 році. Вартість поставок у 2014 р. становила 21 млрд дол. США (рис. 1).

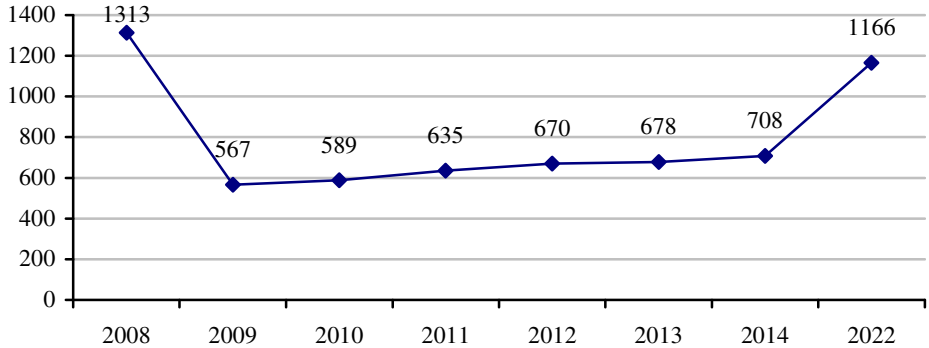

Рис. 1. **Виробництво бізнес-джетів у світі в період 2008–2014 рр. та прогноз на 2022 рік,** *шт., побудовано за даними* [14]

Надалі очікують зростання виробництва до 2020 р., коли на ринок вийде 1166 машин. Загалом, очікується, що за період 2013–2022 рр. буде побудовано від 9250 до 9575 нових бізнес-джетів загальною вартістю понад 230 млрд дол. США [14].

Великий транснаціональний бізнес, який отримує літаки великих і далекомагістральних класів, має більший імунітет до падінь економіки, в той час як середній і навіть малий бізнес – основні покупці невеликих бізнес-джетів – більш залежний від стану економіки і доступних умов фінансування операцій. Таким чином, в чотирирічний період спаду найбільш стійким попитом користувалися далекомагістральні літаки, вартість яких стартує від 40–50 млн дол. США. Відповідно, у виграші опинилися ті виробники, в модельному ряду яких більше таких машин [12].

За даними "Aviation International News", ситуація з найбільшими виробниками бізнес-джетів була така. "Textron Aviation" (материнська структура компанії "Cessna"), яка збільшила показник поставок на 12%, передавши клієнтам 159 літаків. "Citation Gulfstream" передала клієнтам 150 літаків, що на 4% більше, ніж у 2013 році. Але, "Dassault Aviation" зменшила кількість поставлених літаків у 2014 р. до 66, що на 14% менше попереднього року. Потрібно відмітити, що 15% всіх замовлень припадало на клієнтів з країн БРІК (Бразилія, Росія, Індія, Китай) (табл. 1).

Бразильська авіабудівна компанія "Embraer" у 2014 р. поставила своїм замовникам 208 літаків, у т.ч. 116 бізнес-джетів. Як наслідок, у виробничому секторі почалася перестановка сил. Якщо раніше йшлося про умовну "велику шістку" лідерів у форматі "5+1" ("Bombardier Aerospace", "Gulfstream Aerospace", "Cessna Aircraft", "Dassault Aviation", "Hawker Beechcraft" і молодий, але багатообіцяючий "Embraer"), то зараз бразильський концерн "Embraer" зміцнив свої позиції, потіснивши збанкрутілу американську "Hawker Beechcraft" і наступаючи на п'яти ще одній американської компанії – "Cessna" [11].

Таблиця 1. **Розподіл ринку компаній-виробників бізнес-джетів у світі в 2014 році***

Компанія	Частка ринку, %	Продукція	Кількість бізнес-джетів, випущених у 2014 р.
"Bombardier Aerospace" (Канада)	25,5	Global, Challenger, Learjet	180
"Gulfstream Aerospace" (США)	20,5	G150, G200, G450, G550	150
"Cessna Aircraft" (США)	20	Citation	159
"Embraer" (Бразилія)	17	Phenom, Legacy, ERJ	116
"Dassault Aviation" (Франція)	11	Falcon	66

* складено за даними [14].

Серед топ-10 країн за кількістю бізнес-джетів в експлуатації лідирує США, де кількість зареєстрованих повітряних суден є найбільшою в світі та становить 67% бізнес-джетів і 63% світового парку (табл. 2).

Таблиця 2. **Рейтинг країн світу за кількістю літаків бізнес-авіації***

№	Країна	Кількість бізнес-літаків
1.	США	12051
2.	Бразилія	764
3.	Мексика	704
4.	Канада	483
5.	Німеччина	367
6.	Острів Мен	264
7.	Австрія	244
8.	Велика Британія	241
9.	Китай	203
10.	Венесуела	168

* складено за даними [12].

За даними "Gama General Aviation Statistical Data Book and 2014 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 складає 20 млрд дол. США [14].

Дещо змінилася в 2014 р. і карта поставок бізнес-джетів. Незважаючи на негативні наслідки кризи, частка США після перерви в пару років становить 52,4% світового обсягу переданих замовникам джетів. Далі йде Європа з 15,6%, країни Азії – 12% бізнес-джетів, на Латинську Америку припадає 11,1%, а на Близький Схід і Африку – по 9% (рис. 2).

В останні роки поступово зростає активність Китаю та Індії, але кількість угод з клієнтами в цьому регіоні поки що не зрівняти з кількістю угод в США.

За даними «Bombardier Business Aircraft Market Forecast 2014–2033», прогноз поставок бізнес-джетів за регіонами світу в 2023 р. виглядатиме наступним чином (рис. 3).

Так, найбільшу кількість поставок прогнозують для США (3975 бізнес-джетів), далі йде Європа (1550) та Китай і Латинська Америка (950 та 940 бізнес-джетів відповідно) [13].

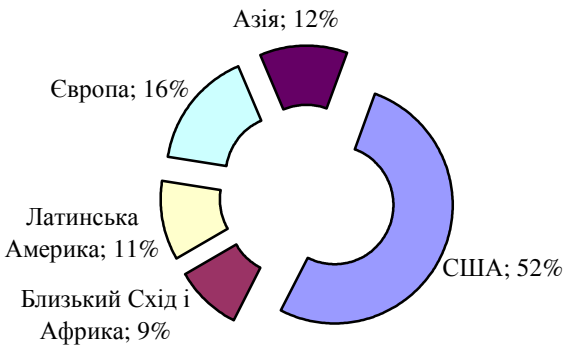

Рис. 2. **Регіональний розподіл бізнес-джетів в 2014 р.,** *%, побудовано за даними* [14]

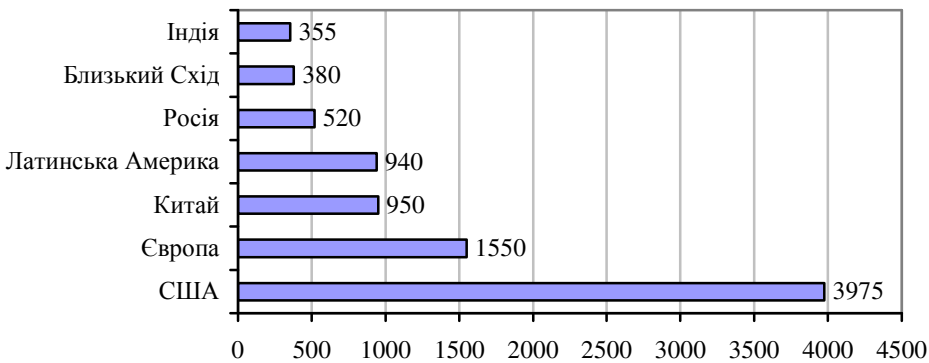

Рис. 3. **Прогноз поставок бізнес-джетів за регіонами світу в 2023 р.,** *шт., побудовано за даними* [13]

Висновки та перспективи подальших досліджень. Проведене дослідження розвитку світового ринку бізнес-авіації дозволило виділити ряд характерних особливостей і принципових відмінностей його функціонування.

Бізнес-авіація – дуже важливий фактор прискорення розвитку економіки країни. Це тисячі нових робочих місць, високотехнологічне виробництво та надходження до державного бюджету. Ділова авіація сприяє розширенню міжнародного ринку. Але розвиток і поширення бізнес-авіації в світі досить нерівномірні.

Таким чином, ринок бізнес-авіації зростає у всьому світі великими темпами. Кожна країна так чи інакше пов'язана з цією діяльністю. В 2014 р. ситуація на ринку бізнес-авіації стабілізувалася і навіть мала позитивну динаміку, а саме – зростання льотної активності на 4%. Лідируючі позиції у розвитку бізнес-авіації у світі займає США. Їх частка в 2014 р. складала близько 52%, що пов'язано з відновленням економіки США, а також ростом світової економіки [12].

Більшість світових аналітиків вважають, що ринок бізнес-авіації чекає подальше зростання протягом найближчих 10 років. Основними факторами, які активно впливають на сучасний розвиток ділової авіації в світі, є зростання корпоративних прибутків, інтеграція і глобалізація бізнесу, економічний

розвиток ринків країн. Набувають все більшої популярності програми пайового володіння літаком, що робить використання бізнес-джетів більш доступним.

1. *Грек К.К.* Рынок деловой авиации: мировой опыт и российская действительность // Российский внешнеэкономический вестник.– 2008.– №12. – С. 63–72.

2. *Коваленко Н.О.* Перспективи застосування бізнес-планування на етапі комерційного співробітництва авіакомпаній в умовах міжконтинентальної інтеграції // Вісник Східноєвропейського університету економіки і менеджменту.– Серія: Економіка і менеджмент.– 2011.– №2. – С. 156–164.

3. *Козловський К.В.* Міжнародний досвід в управлінні діловими перевезеннями як елемент підвищення конкурентоспроможності української бізнес-авіації // Актуальні проблеми міжнародних відносин.– 2010.– Вип. 93, Ч. ІІ. – С. 246–253.

4. *Марінцева К.В.* Організаційно-технологічні умови функціонування експрес-авіаперевізника // Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля.– 2013.– №9, Ч. 1. – С. 89–94.

5. *Муборакшоева Д.Т.* Инновационные стратегии на рынке деловой авиации в условиях системного кризиса: Дис... канд. экон. наук по спец.: 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством. – М., 2009. – 202 с.

6. *Музиченко М.В.* Сучасні тенденції розвитку бізнес-авіації у світі // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: Збірник наук. праць НАУ.– 2010.– Вип. 28. – С. 65–73.

7. *Сидоренко К.В.* Концептуальний підхід до формування конкурентоспроможності провідних міжнародних аеропортів в умовах світоцивілізаційної траєкторії розвитку авіатранспортного ринку // Бізнес Інформ.– 2014.– №3. – С. 173–182.

8. *Чеховский А.В., Припадчев А.Д.* Проблемы и перспективы развития бизнес-авиации в России // Успехи современного естествознания.– 2010.– №1. – С. 35–36.

9. *Штангрет А.М.* Теоретико-методичні засади побудови системи моніторингу економічної безпеки підприємств авіаційної галузі // Науковий вісник НЛТУ України.– 2013.– Вип. 23.12. – С. 206–211.

10. *Ярош А.В.* Организационно-методические основы развития деятельности авиакомпаний РФ на рынке деловой авиации: Дис... канд. экон. наук по спец.: 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством. – М., 2006. – 108 с.

11. Business Confidence Survey // IATA //www.iata.org/index.htm.

12. Business Travel Quarterly Outlook – 2014 // GBTA //www.gbta.org.

13. European Business Aviation Traffic Up Slightly // NBAA //www.nbaa.org.

14. General Aviation Statistical Databook & 2015 Industry Outlook // GAMA //www.gama.in.ua.

Стаття надійшла до редакції 8.03.2015.