

УДК 621.73.06

Цимбалістова О.А.

Національний Авіаційний університет

викл., Кременчуцького льотного коледжу НАУ

ВПЛИВ РОЗВИТКУ ІННОВАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ НА РОЗШИРЕННЯ РИНКУ АВІАЦІЙНИХ ПОСЛУГ

У публікації підлягають розгляду питання ролі та значення інновацій в сучасній авіаційній галузі. Обґрунтовується провідна роль інноваційних процесів в ефективності діяльності авіаційних підприємств. Визначаються проблемні питання функціонування авіакомпаній України та роль інновацій в підвищенні їх конкурентоспроможності і економічного розвитку.

Ключові слова: авіаційна галузь, авіаційні компанії, авіаційні перевезення, повітряне судно, інноваційна діяльність, інноваційний розвиток.

Tsimbalistova E.

INFLUENCE OF INNOVATIVE TECHNOLOGIES FOR EXPANDING MARKET AVIATION SERVICES

Publication subject to consideration of the role and importance of innovation in today's aviation industry. Substantiates the leading role of innovation in the efficiency of aviation companies. Identify problematic issue of the airline Ukraine and the role of innovation in improving their competitiveness and economic development.

Keywords: aviation industry, aviation companies, air traffic, aircraft, innovation, innovative development.

Цимбалістова Е.А.

ВЛИЯНИЕ РАЗВИТИЯ ИННОВАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ НА РАСШИРЕНИЕ РЫНКА АВИАЦИОННЫХ УСЛУГ

В публикации рассматриваются вопросы относительно роли и значения инноваций в современной авиационной отрасли. Обосновывается ведущая роль инновационных процессов в эффективности деятельности авиационных предприятий. Определяются проблемные вопросы функционирования авиакомпаний Украины и роль инноваций в повышении их конкурентоспособности и экономического развития.

Ключевые слова: авиационная отрасль, авиационные компании, авиационные перевозки, воздушное судно, инновационная деятельность, инновационное развитие.

Постановка проблеми у загальному вигляді і її зв'язок з важливими науковими та практичними завданнями. Досліджуючи сучасний стан авіаційної галузі України, відзначено гостру необхідність використання інновацій, як основних факторів забезпечення її якісних зрушень. За сьгоднішніх умов функціонування авіаційної промисловості, інновації набули ознак рушійної сили економічного, технічного та технологічного розвитку як галузі в цілому, так і її учасників зокрема. Приділення недостатньої уваги інноваційним процесам призводить до нестабільності та наявності низки проблем в галузі, що потребує негайних вирішень.

Аналіз останніх досліджень, у яких започатковано вирішення проблеми. Теоретичні аспекти розвитку авіаційної галузі досліджувалися багатьма вченими, зокрема В. Гаташ, А. Чорноротов, А. Муравський та інші. Вивченням питання інноваційної діяльності займалися такі дослідники, як А. Гальчинський, В. Гейц, Л. Довгань, П. Друкер, Т. Дудар, О. Кузьмін, М. Портер та інші. Деякі аспекти модернізації парку повітряних суден знайшли своє відображення в наукових працях Ю. Кулаєва, В. Коби, О. Камянецької, М. Янчука та інших.

Цілі статті. Дослідження вагомості інновацій в забезпеченні розвитку авіаційної галузі, аналіз сучасного стану авіакомплексу України, місце інновацій в сучасних

умовах його функціонування та визначення пріоритетних напрямків інноваційного розвитку.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Сектор авіаційних перевезень виступає своєрідним індикатором розвиненості економіки країни. За рівнем пропозиції послуг в цій галузі можна судити про розвиненість інфраструктури всієї економіки, науково-технічний потенціал галузі, ринкові позиції компаній, які оперують у галузі; за рівнем попиту на авіаперевезення – про добробут населення, ступінь його мобільності. З точки зору економічної політики наявність кореляції між ступенем розвиненості авіації та ринку авіаперевезень в країні свідчить про ефективність економічної, промислової, соціальної та інституціональної політики держави.

Сучасний рівень розвитку та глобалізації світової економіки, активізація зовнішньоекономічних торгівельних відносин, популяризація туризму серед населення в усьому світі обумовлюють визначальну роль та місце інновацій у забезпеченні конкурентоспроможності національної транспортної системи України та створенні реальних можливостей її інтеграції до європейської та світової транспортних систем [2].

Це можна простежити на прикладі розвитку авіаційних перевезень в світі. Якщо в 1938р. авіаційний транспорт обслужив 3 млн. чол., то в 1980р. тільки регулярними рейсами було перевезено 748 млн. чол., а в 2005р., згідно даних ІКАО, - 1,02 млрд. чоловік.

Починаючи с 1960-х рр. широко використовуються літаки з турбореактивними двигунами, які до 1980р. склали вже 73,7% від загального парку. Поява на міжнародних лініях широкофюзеляжних літаків, які перевозили по декілька сотень пасажирів, відкрило нові можливості. Представником наступної епохи в авіаперевезеннях став літак «Джамбо-Джет» - Боїнг 747. Це був перший літак, призначений для перевезення якомога більшої кількості пасажирів з найменшими затратами.

Широкофюзеляжні літаки використовуються, головним чином, для перевезення пасажирів на далекі відстані, а тарифи на переліт в звичайних авіакомпаніях порівняно високі, тому стали з'являтися авіакомпанії, які отримали назву «дешевих» перевізників (Low-Cost Carriers – LLC). Ці компанії спеціалізуються на коротких маршрутах та застосуванні низьких тарифів. Їх діяльність, завдяки вигідним для клієнтів тарифам та організації маршрутів на найбільш популярні напрямки, стрімко розвивається, особливо в Європі та Азії.

На 2005р. кількість «дешевих» авіакомпаній становила більше 130, а число маршрутів, обслуговуваних ними, перейшло за тисячу. На теперішній час даними компаніями перевозиться більше 30% всіх пасажирів [3].

Світова фінансово-економічна криза 2008-2013рр. не могла не позначитися на постсоціалістичних країнах. Загальну характеристику організаційної системи авіапідприємств України та всього її авіаційного комплексу можна визначити як примітивну, достатньо низького рівня, на фоні якої іноді з'являються слабкі спроби йти шляхом її вдосконалення. За структурою авіаційний ринок України чітко розподілений функціонально (авіакомпанії, аеропорти, сервісні та забезпечувальні структури, авіазаводи тощо) і технологічно (авіакомпанії із загальних перевезень, компанії спеціального призначення).

Згідно даних Департаменту фінансів та економіки Державіаслужби України, у 2014р. мало місце значне скорочення основних показників роботи авіаційної галузі. Серед основних чинників, які призвели до спаду попиту на авіаперевезення – сьогодняшня військово-політична ситуація в державі, анексія Криму, рекомендації з безпеки польотів низки міжнародних організацій та органів ЄС оминати альтернативними маршрутами частину повітряного простору України та пов'язане з цим у цілому погіршення загального стану сучасної економічної кон'юнктури.

Упродовж року не працювала частина вітчизняних аеропортів, багато авіаперевізників значно скоротили маршрутну мережу, ряд напрямків взагалі було згорнуто.

Пасажирські та вантажні перевезення у звітному році виконували 35 вітчизняних авіакомпаній, за статистичними даними перевезено 6 475,2 тис. пасажирів та 78,7 тис. тонн вантажів і пошти (зменшення відповідно на 20,2% та 20,7%). Зведені дані наведені в таблиці 1 [5].

Таблиця 1.

Показники діяльності авіаційної галузі України за 2013-2014рр.

Показник	Одиниці виміру	Всього			у т.ч. міжн.		
		2013	2014	% 14/13	2013	2014	% 14/13
Перевезено пасажирів	тис. чол.	8 110,4	6 475,2	79,8	6 900,3	5 828,6	84,5
в т.ч. на регулярних лініях	-//-	5 553,6	4 553,9	82,0	4 388,3	3 924,7	89,4
Виконані пасажиро-кілометри	млрд.пас.км	12,6	11,6	92,1	11,9	11,3	95,0
в т.ч. на регулярних лініях	-//-	8,1	7,6	93,8	7,4	7,3	98,6
Перевезено вантажів та пошти	тис. тонн	99,2	78,7	79,3	98,8	78,2	79,1
в т.ч. на регулярних лініях	-//-	15,2	10,9	71,7	14,8	10,6	71,6
Виконані тонно-кілометри (вантажі+пошта)	млн.ткм	273,1	239,3	87,6	272,9	238,9	87,5
в т.ч. на регулярних рейсах	-//-	24,3	30,4	125,1	24,1	30,2	125,3
Виконано комерційних рейсів	тисяч	96,0	74,8	77,9	71,6	61,3	85,6
в т.ч. регулярних	-//-	64,0	50,3	78,6	45,5	39,6	87,0

Динаміка обсягів перевезень пасажирів авіаційним транспортом України, в розрізі міжнародних та внутрішніх авіаперевезень, за 2008-2014рр. наведено на рис. 1.

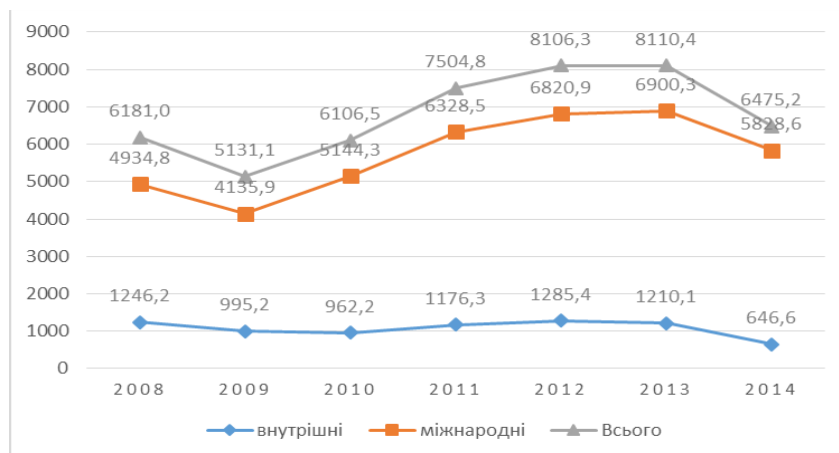


Рис. 1. Динаміка обсягів пасажирських авіаперевезень за 2008-2014рр. [5]

Однією з найважливіших характеристик авіакомпанії є парк повітряних суден, оскільки саме тип літаків, їх стан та кількість визначають ринкову орієнтацію та позицію авіакомпанії. Для вітчизняних авіаційних підприємств характерне недостатнє забезпечення літаками, значний рівень зносу повітряних суден (середній знос перевищує 70%), тривалий термін їх експлуатації (середній строк по авіаційній галузі становить 20-23 роки), відповідно високий рівень їх морального та фізичного зносу [4]. На рисунку 2 графічно відображено динаміку кількості повітряних суден, що експлуатуються в Україні вітчизняними авіакомпаніями.



Рис. 2. Кількість повітряних суден українських авіакомпаній

Отримані дані свідчать, що на сьогодні в авіаційній галузі України до її інноваційного розвитку, оновлення рухомого складу та його модернізації, вітчизняними авіакомпаніями приділяється недостатньо уваги, фінансування даного напрямку знаходиться на дуже низькому рівні. Це негативно характеризує авіаційний комплекс країни, враховуючи що Україна має досить потужний потенціал у галузі авіації.

Зокрема, на її території міститься два найбільших виробники авіатехніки в СНД – Харківське державне авіаційне промислове підприємство та Авіаційний науково-технічний комплекс ім. О.К. Антонова, що є лідерами українського літакобудування. Загалом в Україні діють 26 організацій, що мають чинний Сертифікат розробника авіаційної техніки, а шість із них мають необмежений термін дії цього Сертифіката. У цілому в Україні 25 підприємств мають право створювати і розробляти нові моделі і технології авіаційного обладнання [1, с. 102].

При цьому, якщо після розпаду СРСР лише за 1992р. вітчизняний авіапром випустив 55 літаків різних модифікацій, то за останні 13 років незалежності українська авіаційна промисловість спромоглася випустити трохи більше чотирьох десятків літаків (табл. 2) [2, с. 331].

При цьому, в Україні з зазначеного обсягу випущених повітряних суден залишилися на експлуатацію лише сім лайнерів: Ан-72/74 – 1 од., Ан-140 – 2 од., Ан-148 – 3 од., Ан-158 – 1 од.

Очевидно, що для підтримки авіагалузі на належному рівні та спонукання авіапідприємств до її інноваційного розвитку, і як результат отримання можливості розширення та впровадження нових видів авіапослуг, першочерговою необхідною є достойна державна підтримка.

Таблиця 2.

Динаміка виробництва літаків авіапромислом України

Тип літака	1992	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Ан-32	36						2		1	4			3	3	
Ан-72/74	18	1	1				1				2	1	1	1	1
Ан-124-100	1				1										
Ан-140				3	2	3	2								
Ан-148						1	1					1	1	1	
Ан-158							1								3
Ту-334					1										
Всього	55	1	1	3	4	4	7		1	4	2	2	5	5	4

Засади формування цілісної системи пріоритетних напрямів інноваційної діяльності та їхньої реалізації в Україні визначає Закон України «Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні», який при цьому спирається на законодавство щодо пріоритетних напрямів розвитку науки і техніки та про державні цільові програми. Законом визначено стратегічні пріоритетні напрями інноваційної діяльності на 2012-2021рр., серед яких у транспортній сфері на найближчі 10 років є освоєння нових технологій високотехнологічного розвитку транспортної системи, авіа- і суднобудування.

Не дивлячись на незадовільний стан галузі, складні конкурентні умови, Україна продовжує виборювати право називатися провідною державою в галузі авіабудування і створює нові покоління авіаційної техніки, які з успіхом можуть бути включені до парку як вітчизняних, так й іноземних авіакомпаній. Так, розширюються експлуатаційні можливості розробленого у 2007р. ДП «Антонов» надсучасного реактивного регіонального літака Ан-148: отримано доповнення до сертифікату про підтвердження відповідності судна вимогам точної зональної навігації (RNP-1), літак сертифікований для експлуатації з ґрунтових аеродромів, у 2010р. МАК сертифікував його для виконання посадки в автоматичному режимі за категорією IIIA ICAO. Одночасно «Антонов» продовжує розробку інших модифікацій сімейства Ан-148: створено літак Ан-158 з подовженим фюзеляжем на 99 пасажирів і кращою на 9% паливною ефективністю. Серед нових варіантів сімейства – 89-місний Ан-148-200 та бізнес-версія Ан-148-300 (також відома як Ан-168) с дальністю до 7 000 км. На базі останньої українські розробники пропонують створити морський патрульний літак Ан-148-300МП. Крім того, «Антонов» просуває транспортну версію – Ан-178, яка позиціонується як заміна застарілих Ан-12. Герметична кабіна Ан-178 дозволить перевозити стандартні контейнери загальною масою до 18 т, а сам літак матиме можливість експлуатуватись, у т.ч., і на ґрунтових злітно-посадкових смугах [7].

Перспективи інноваційного розвитку авіаційної галузі України пов'язані зі створенням нових типів двигунів, створенням нових зовнішностей літальних апаратів, розвитком інтелектуальних систем управління повітряним судном, синтезом та застосуванням нових композиційних та полімерних матеріалів, а також мініатюризацією бортового авіаційного обладнання, розповсюдженням безпілотних літальних апаратів.

Висновки. Отже, Україна володіє досить потужним потенціалом та має наукову і промислову базу, що представлено підприємствами, які можуть розробляти й удосконалювати авіаційну техніку. Незважаючи на досить складні економічні та політичні обставини, Україна зберігає свій базовий науковий, технічний і виробничий потенціал, що дає змогу забезпечувати ефективний інноваційний розвиток вітчизняної авіаційної галузі.

Список використаних джерел:

1. Іваницька О.М., Гадяк А.Г. Сучасний стан авіаційної галузі та проблеми державного регулювання розвитку авіалізингу в Україні / О.М. Іваницька, А.Г. Гадяк // Теорія та практика державного управління і місцевого самоврядування. Збірник Херсонського національного технічного університету. – 2013. - № 1. – С. 102-105;
2. Куклінський М.В., Яковенко Д.В., Вавринів О.А. Вплив оновлення парків українських авіакомпаній на розвиток вітчизняного авіаційного виробництва / М.В. Куклінський, Д.В. Яковенко, О.А. Вавринів // Наукоємні технології. – 2013. - № 3 (19). – С. 331-336;
3. Новиков В.С. Інновації в туризмі: Учебное пособие / В.С. Новиков. – М.: ИЦ «Академия», 2007. – 256с.;
4. Передній В.В. Дослідження парку пасажирських повітряних суден авіакомпаній України. НАУ, № 33, 2012р.: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://jrn1.nau.edu.ua/index.php/PPEI/article/view/426>;
5. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2014 рік: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua/uploads/documents/9458.pdf>;
6. Скібіцька Л.І. Аспекти виходу авіабудівних підприємств на зовнішній ринок в умовах кризи / Л.І. Скібіцька // «Економіка розвитку» (Economics of Development). – 2014. - № 3 (71). – С. 54-59;
7. Собкевич О.В., Михайличенко К.М., Ємельянова О.Ю. Інноваційні перетворення на транспорті як чинник модернізації транспортно-дорожнього комплексу України. Аналітична записка. НІСД, 2013р.: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1303/>

Рецензент д.е.н., професор Вахович І.М.