

# Зовнішні фактори ефективності функціонування авіаційного транспорту України

*У статті охарактеризовано загальні тенденції, виявлені логічні закономірності та здійснено оцінку сумарного впливу факторів зовнішнього середовища на функціонування авіакомпаній України. Визначені основні напрями подальшого ефективного розвитку авіатранспортної галузі.*

*В статье охарактеризованы общие тенденции, выявлены логические закономерности и осуществлена оценка суммарного влияния факторов внешней среды на функционирование авиакомпаний Украины. Определены основные направления последующего эффективного развития авиатранспортной отрасли.*

*The general trends are described, logical patterns are identified and the total effect of environment factors on the functioning of airlines of Ukraine are evaluated in the article. The main directions of further effective development of air transport industry are determined.*

**Постановка проблеми.** Авіаційна галузь розвивається в умовах мінливого зовнішнього середовища. Потужні європейські авіакомпанії, перебуваючи в умовах насиченого власного ринку і жорсткої конкуренції, розглядають український ринок як можливість для подальшого розвитку своєї діяльності і збільшення власних обсягів перевезень. Вони намагаються завоювати суттєві ринкові долі на українському ринку, використовуючи ліберальний режим регулювання попиту, збільшення кількості рейсів, відкриття нових маршрутів, які не завжди відповідають інтересам сталого розвитку авіаційної інфраструктури України.

На жаль, конкуренція на рівних з європейськими авіакомпаніями фактично неможлива внаслідок багатьох об'єктивних чинників, але існує безпосередня загроза саме такого розвитку ситуації в процесі приєднання України до спільного європейського авіаційного простору.

**Аналіз досліджень та публікацій з проблеми.** Діяльність підприємств авіаційної галузі є предметом досліджень багатьох вчених-економістів. Цьому питанню присвячено багато наукових публікацій, робіт, статей, зокрема таких вчених, як А.А. Дагаєв, Р. Уоллес, М.А. Бобіна, В.В. Рокоча, В.М. Загорюлько, В.Г. Коба, О.В. Плотніков, Р.Б. Ноздрева, М.В. Грачов та ін. Проте оцінка сумарного впливу факторів зовнішнього середовища на функціонування авіакомпаній України не проводилася.

Невирішена раніше частина загальної проблеми полягає у вивченні загальних тенденцій, виявленні логічних закономірностей та оцінки сумарного впливу факторів зовнішнього середовища на функціонування авіакомпаній України.

**Мета статті.** З'ясування впливу зовнішніх факторів на ефективність функціонування авіакомпаній України та пошук шляхів їх подальшого ефективного розвитку.

**Виклад основного матеріалу.** Розвиток авіаційних компаній України є синтезом реалізації їх внутрішньої стратегії, заснованої на реалізації внутрішнього потенціалу компаній, зовнішнього середовища та ризиків, які відхиляли тренд доходності компанії від запланованого.

До зовнішніх факторів впливу на ефективність діяльності авіаційних компаній України, на думку автора, слід віднести:

- стан купівельної спроможності населення;
- стан розвитку туризму;
- розвиток ділової активності населення України;
- конкуренцію на ринку авіаційних перевезень;
- зростання вартості пального;
- випадковості політичного, економічного та екологічного характеру тощо.

Купівельну спроможність населення можна оцінити за показниками середнього темпу зростання реальної заробітної плати. Так, за даними рис. 1, з 2000 року в Україні має місце тенденція зростання реальної заробітної плати, що стало однією з причин зростання обсягу пасажиропотоків, перевезених повітряним транспортом України.

З 2000 року відмічається тенденція стрімкого зростання кількості пасажирів, які користувалися послугами національних авіаційних компаній України. Причинами поживлення міждержавних переміщень населення є зростання ділової активності населення України, та, зокрема, активності, пов'язаної з туризмом. Підтвердженням зростання міждержавних переміщень населення є статистика Держкомстату щодо кількості осіб, які виїжджали з України чи вїжджали в Україну. Іншими словами, попри всю економічну та політичну нестабільність в Україні з 2004 року кількість іноземних громадян, які відвідують Україну, перевищує кількість громадян України, які виїжджали за кордон. При цьому слід відмітити, що кількість іноземних громадян, які відвідали Україну, зростає вищими темпами, ніж кількість громадян України, які виїжджали за кордон.

Із загальної кількості громадян України, які виїжджали за кордон, лише 6% становлять туристи. Однак, незважаючи на незначну частку туристів у структурі причин виїзду громадян України за кордон, їх динаміка має постійну тенденцію до зростання, що є потужним сегментом ринку авіаперевезень в Україні.

Розвитку авіаційних послуг сприяли також зміни в банківській системі України. Так, за період 2000–2008 років обсяги кошти

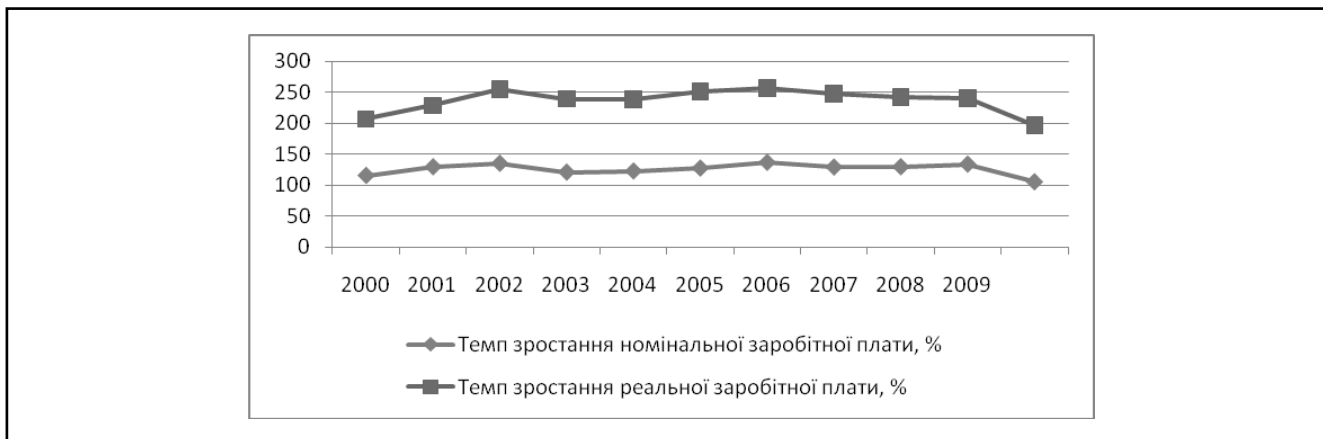


Рисунок 1. Темпи зростання номінальної та реальної заробітної плати, %

фізичних та юридичних осіб у банківських установах України зросли в 3 рази (кошти юридичних осіб зросли з 75 млрд. грн. в 2000 році до 220,4 млрд. грн. в 2008 році, а кошти фізичних осіб з 75 до 216 млрд. грн.).

Таке зростання пасивів банків дозволило розширити сферу банківського кредитування та знизити процентні ставки за банківськими кредитами (табл. 1).

Спрощення доступу до кредитних коштів дозволило авіаційним компаніям залучити додаткові ресурси для розвитку, зокрема для поповнення обігових коштів та покриття операційних витрат, що сприяло зростанню ефективності діяльності авіаційних компаній України.

Для ринку авіаційних перевезень досить суттєвою є залежність ефективності діяльності авіакомпаній від кількості учасників ринку та конкурентних переваг кожної з них.

Характерною тенденцією для національного ринку авіаційних перевезень є зростаюча тенденція присутності іноземних компаній, які здійснюють міжнародні перевезення пасажирів та які мають вищі конкурентні переваги порівняно з національними перевізниками. Так, лише в 2010 році про розширення діяльності на українському ринку іноземних авіакомпаній свідчить те, що до столиці України започаткували виконання регулярних польотів авіакомпанії Air Malta, Air Moldova, Tajik Air, RusLine, Yakutiya. А в цілому до України виконували регулярні польоти 52 іноземні авіакомпанії з 34 країн світу за 83 маршрутами, послугами іноземних регулярних авіаперевізників за 2010 рік скористалися близько 3,2 млн. пасажирів.

Частка українських авіакомпаній у загальних обсягах перевезень на регулярних лініях між Україною та країнами світу у 2010 році становила 49%, що майже на 4% більше показника за 2009 рік. За статистичними даними, у 2010 році послугами українських авіакомпаній скористалися 6,1 млн. осіб, а темп зростання порівняно з 2009 роком становив 19%.

На даний час найбільші обсяги пасажирських перевезень здійснюються між Україною та Росією, Німеччиною, Чехією, Великобританією, Угорщиною, Австрією, Ізраїлем, США, Туреччиною, Францією, Нідерландами, Польщею та Італією (за звітними показниками Державіаадміністрації за 2010 рік).

Отже, за даними звіту Державіаадміністрації, в 2010 році іноземними компаніями було перевезено 33% загального обсягу пасажирів.

Кількість іноземних компаній, що здійснюють пасажирські перевезення в Україні практично в 5,2 раза більша, ніж кількість національних компаній, що здійснюють міжнародні перевезення пасажирів (табл. 2).

Зростання частки присутності іноземних авіакомпаній на ринку повітряних перевезень України може стати загрозою для національної безпеки країни і тому вимагає спільної активізації зусиль зі боку національних авіакомпаній та держави в напрямі формування потужного національного перевізника. Способом

Таблиця 1. Процентні ставки банків у національній валюті, %

Процентні ставки	Роки									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
За депозитами	13,5	11,2	7,8	7,1	7,8	8,5	7,6	8,2	9,9	12,2
За кредитами	40,3	31,9	24,8	20,2	17,9	16,4	15,4	14,4	17,8	18,3
Різниця	26,8	20,7	17,0	13,1	10,1	7,9	7,8	6,2	7,9	6,1

За даними НБУ.

Таблиця 2. Кількість авіакомпаній, що здійснюють пасажирські перевезення

Роки	Вітчизняні (міжнародні)	Іноземні
2007	40 (12)	47
2008	38(11)	50
2009	34 (11)	45
2010	29(10)	52

За даними Державіаадміністрації.

реалізації вказаної стратегічної мети може бути формування стратегічних альянсів, збалансування структури власності авіакомпаній з метою активізації інвестування в авіакомпанії, відновлення довіри до безпечності національних перевезень, формування позитивної репутації авіакомпаній тощо.

Характерною тенденцією ринку авіаційних послуг в Україні є зростання кількості національних перевізників, які здійснюють міжнародні та внутрішні перевезення пасажирів. Так, у 2003 році була заснована авіаційна компанія Windrose («Роза Вітрів»). Windrose першою в Україні почала експлуатувати на своїх лініях лайнери нового покоління – Boeing 737–800. Зараз парк авіакомпанії складається з двох Boeing 737–800 та двох Md–82.

У 2003 році також була зареєстрована і група Wizz Air, яка включає три компанії: Wizz Air Угорщина (WAH, номер рейса починається з W6), Wizz Air Болгарія (WAB, номер рейса починається з Bz) і Wizz Air Україна (WAU, номер рейса починається з WU). Флот Wizz Air складається з літаків Airbus A320 з 180 місцями (шкіряні сидіння) на борту.

Частки національних авіакомпаній в загальному обсязі пасажироперевезень представлені в табл. 3.

Найбільшими пасажирськими авіаперевізниками за останні роки залишаються авіакомпанії «Міжнародні Авіалінії України», «АероСвіт», «Донбасаеро» та «Дніпроавіа». На них припадає найбільша частка перевезених пасажирів.

Протягом останніх років лідером на ринку пасажирських авіаперевезень України за кількістю перевезених пасажирів є авіакомпанія МАУ. Авіакомпанія надає послуги на європейському рівні та постійно поліпшує якість обслуговування клієнтів. Парк літаків складається з 19 середньомагістральних «боїнгів» (з яких чотири – абсолютно нові) і періодично оновлюється.

Однією з переваг авіакомпанії є те, що вона самостійно здійснює обслуговування повітряних суден, як власних, так і інших авіакомпаній. Авіакомпанія «Міжнародні Авіалінії України» володіє сертифікатом Jag–145, який дає право на повний цикл технічного обслуговування техніки фірми «Боїнг», включаючи виконання складних форм технічного обслуговування C–check і D–check.

Маршрутна мережа авіакомпанії постійно зростає. Так, у 2010 році розширилася не тільки чартерна програма, а й мережа регулярних маршрутів. Це рейси з Києва в Гоа (Індія), в Куала–Лумпур (Малайзія), Коломбо (Шрі–Ланка) та Йоханесбург (ПАР). На даний момент деякі труднощі в діяльності авіа-

компанії пов'язані з приватизацією державного пакета акцій авіакомпанії.

Найближчим конкурентом МАУ є авіакомпанія «АероСвіт». Вона досить довго утримувала лідерські позиції на ринку України і поступилася МАУ лише в 2009 році. В кризовий рік до світової кризи додалася внутрішня у вигляді конфлікту між власниками та зміною керівництва. В результаті авіакомпанія не змогла в повній мірі ефективно відреагувати на зміни ситуації на ринку.

«АероСвіт» має найбільшу серед українських авіаперевізників мережу. В 2010 році авіакомпанія обслуговувала 70 маршрутів, п'ять з яких є трансконтинентальними. В 2010 році авіакомпанія відкрила 23 нових регулярних маршрути і підвищила частоту польотів на багатьох діючих лініях. Авіакомпанія використовує літаки різних типів (Boeing 767 та Boeing 737, Airbus 320, Embraer 195, регіональні Embraer 145 та Ан–148).

У 2011 році авіакомпанія планує вдвічі збільшити парк далекомагістральних повітряних суден. Слід відмітити, що великий знос літаків є однією з основних проблем авіакомпанії, тому перевізник активно почав оновлення парку.

Авіакомпанія «Дніпроавіа» демонструє тенденцію постійного зростання кількості перевезених пасажирів. Деякому покращенню в діяльності авіакомпанії сприяла приватизація авіакомпанії та значне оновлення флоту.

Як розвиток економічної науки, так і практика міжнародних авіаперевезень підтверджують зростання ролі випадковості в діяльності авіакомпаній світу. Інформаційні повідомлення лише останніх двох років насичені новинами про форс–мажорні обставини природного походження, непередбачувані внутрішньодержавні перевороты та страйки, які паралізують діяльність авіаційного транспорту та призводять до зростання ризиків втрат ефективності діяльності. Зокрема, до найвідоміших форс–мажорних обставин слід віднести:

- конфлікт працівників авіакомпаній та аеропортів з адміністрацією компанії;
- природні явища (снігопади, виверження вулкану);
- політичні обставини (вимоги відставки перших осіб в державі тощо).

Для оцінки сумарного впливу факторів зовнішнього середовища на ефективність діяльності авіаційних корпорацій останні були згруповані за направленістю такого впливу. До факторів прямої дії віднесено зростання пасажиропотоків на міжнарод-

**Таблиця 3. Частка національних авіакомпаній у загальному обсязі пасажироперевезень, в %**

Авіакомпанії	Роки			
	2007	2008	2009	2010
«АероСвіт»	0,41	0,41	0,27	0,23
МАУ	0,29	0,27	0,30	0,30
«Українські Середземноморські авіалінії»	0,08			
«Донбасаеро»	0,09	0,09	0,12	0,09
«Дніпроавіа»	0,05	0,07	0,09	0,12
Windrose				0,09
Wizz Air				0,08
Інші	0,09	0,17	0,22	0,09
Всього	1,00	1,00	1,00	1,00

За даними Державіаадміністрації.

## ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

них та внутрішніх рейсах, зростання цін на авіаційні перевезення. До факторів оберненої дії включені: зростання процентної ставки за кредитами, зростання вартості авіаційного бензину.

За критерієм опосередкованості впливу на зростання чистого доходу, на думку автора, фактори зовнішньої дії доцільно класифікувати як фактори безпосереднього та опосередкованого впливу. До останніх можна віднести вплив зростання реальної заробітної плати на пасажиропотік, як представлено в табл. 4.

За даними табл. 4, найбільший вплив на зростання доходів авіакомпаній України мало збільшення обсягів перевезень. Найбільші темпи зростання пасажиропотоків мали місце в 2002–2004 роках. Причинами такого зростання стало збільшення реальної заробітної плати населення України.

Для визначення залежності між чистим доходом та кожним із обраних зовнішніх факторів впливу був використаний метод розрахунку коефіцієнту кореляції в квадраті.

Результати розрахунків коефіцієнту кореляції дозволили виявити різну залежність чистого доходу авіаційного транспорту України від факторів, що впливають на його формування. Так, незначна кореляційна залежність виявлена між чистим дохо-

дом та процентною ставкою за кредитними коштами і індексом цін виробників продуктів нафтопереробки.

Між чистим доходом та темпом зростання реальної заробітної плати виявлена зворотна кореляційна залежність.

З метою усунення виявлених невідповідностей та мультиколінеарності залежними змінними були обрані: пасажиропотоки та індекс цін споживачів послуг авіаційного транспорту, що дало можливість визначити логічну підпорядкованість впливу факторів зовнішнього середовища.

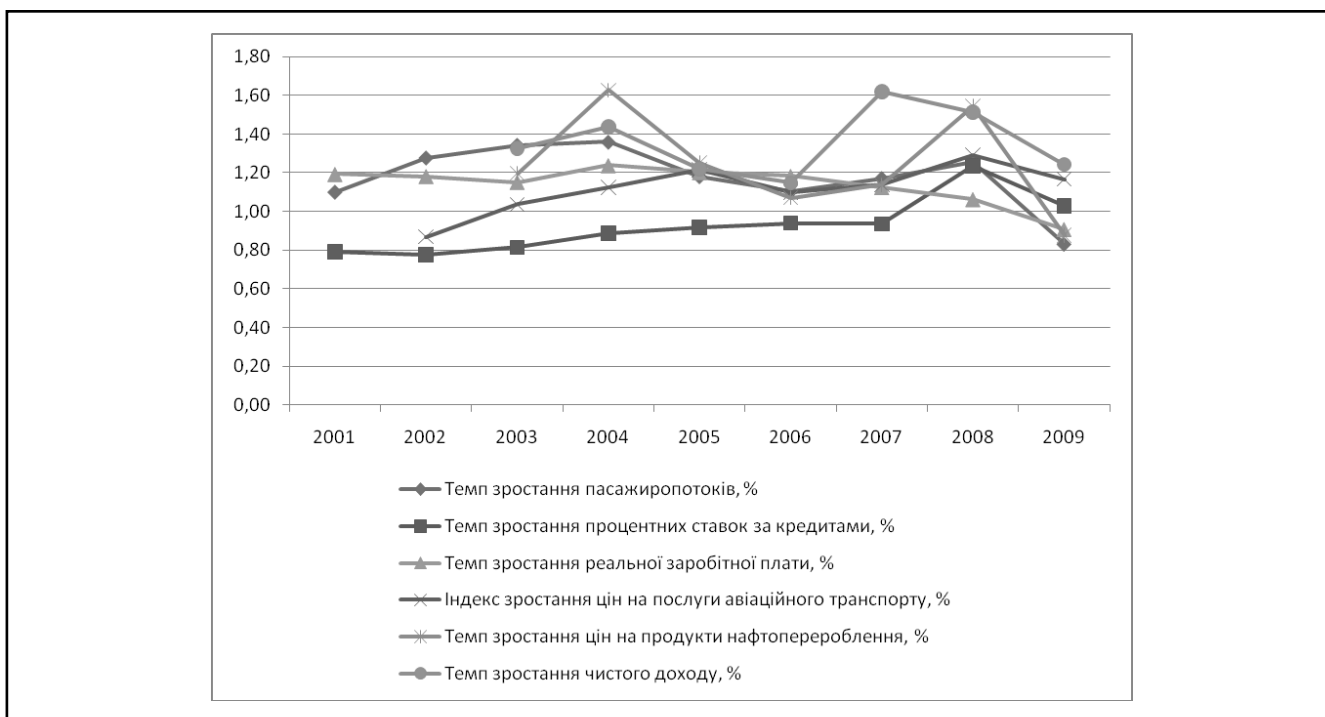
За результатами розрахунку такої залежності було виявлено найбільший вплив на формування обсягу чистої виручки в авіаційній галузі саме чинника кількості пасажирів, які користувалися послугами авіаційного транспорту.

Дослідження структури пасажиропотоків та їх впливу на формування чистого доходу авіаційної галузі дозволило виявити однаково тісний зв'язок між чистим доходом та пасажиропотоком на внутрішніх повітряних лініях та пасажиропотоком на міжнародних лініях, з незначним переважанням впливу останніх.

Цінність виявлених кореляційних залежностей між чистим доходом та факторами зовнішнього впливу полягає у здатності

**Таблиця 4. Тенденції зміни факторів прямого та оберненого впливу на зростання чистого доходу авіакомпаній України**

Темп зростання, %	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Виручки від реалізації		133,20	147,33	119,76	120,07	147,77	149,84	118,68
Всього чистого доходу		132,59	143,71	121,93	114,75	161,84	151,40	124,22
<b>Фактори прямого впливу</b>								
Пасажиропотоків	128,00	134,00	136,00	118,00	110,00	117,00	125,00	83,00
Реальної зарплати	118,20	115,20	123,80	120,30	118,30	112,50	106,30	90,80
Цін споживачів послуг авіаційного транспорту	86,90	103,60	112,40	121,40	109,80	113,70	129,20	116,70
<b>Фактори оберненого впливу</b>								
Процентної ставки за кредитами	0,78	0,81	0,89	0,92	0,94	0,94	1,24	1,03
Цін виробників продуктів Нафтопереробки	100,00	119,70	162,70	124,90	107,10	113,70	154,20	87,80



**Рисунок 2. Динаміка зростання пасажиропотоків, процентних ставок за кредитами, реальної заробітної плати, цін на послуги авіаційного транспорту та авіаційне паливо**

групування факторів зовнішнього середовища за силою їх впливу на формування чистого доходу авіаційної галузі. Так, за критерієм сили впливу на обсяги чистого доходу, всі фактори зовнішнього середовища можна розмістити в такій послідовності ( за величиною зменшення впливу):

1. Обсяг пасажиропотоку.
2. Величина реальної заробітної плати.
3. Індекс цін споживачів послуг авіаційного транспорту.
4. Індекс цін виробників продуктів нафтопереробки.

Проведена класифікація дозволила провести аналіз напрямленості впливу факторів зовнішнього середовища з урахуванням сили впливу кожного з факторів. Для реалізації зазначених цілей була здійснена графічна інтерпретація темпів зростання факторів зовнішнього впливу та чистого доходу авіаційного транспорту (рис. 2).

За даними рис. 2, авіаційний транспорт України за період 2003–2009 років демонстрував тенденції свого зростання, використовуючи при цьому як переваги позитивного зовнішнього впливу, так і реалізуючи внутрішній потенціал розвитку. Комплекс таких впливів став причиною перевищення темпів зростання чистого доходу над темпами зростання факторів зовнішнього впливу, що є ознакою політики використання сприятливої ринкової ситуації.

#### Висновки

Проведене дослідження впливу факторів зовнішнього середовища на ефективність діяльності авіаційного транспорту України дозволило виявити логічні закономірності та зробити такі висновки:

1. Авіаційна галузь України за період 2002–2009 років демонструє позитивну динаміку свого розвитку. Причинами такого зростання є сприятлива динаміка факторів зовнішнього впливу та несприятливий вплив випадковостей.

2. Застосування методу виявлення сили кореляційної залежності між чистим доходом та факторами зовнішнього впливу дозволило виявити найбільшу його залежність від пасажиропотоків. Пасажиропотоки визначаються темпами розвитку туризму та темпами зростання реальної заробітної плати населення України.

3. На основі порівняння співвідношення між темпами зростання чистого доходу та темпами зміни обсягів пасажиропотоків в Україні, слід відзначити, що політикою розвитку авіакомпаній останнього десятиріччя було кількісне зростання галузі, що реалізувалося через випередження зростання чистого доходу над темпами зміни факторів зовнішнього впливу.

#### Література

1. Draft State Program of increase in competitiveness of Ukrainian economy in the course of the European and Euroatlantic integration for 2008–2015.
2. Messerlin, Patrich A. Measuring the cost of protection in Europe. – Washington, DC, IIE, 2001.–XV, 415 p. – ISBN0 – 88132–273–3.
3. Pershukov J. General legal bases of European Union boundary departments activity //Scientific announcer: Scientifically practical almanac Government Boundary service. – 2004. – №2. – P. 31–34.
4. <http://www.avia.alltravels.com.ua/ru/aviacompany/info/Windrose>
5. <http://www.avia.alltravels.com.ua/ru/aviacompany/>
6. <http://www.avia.alltravels.com.ua/ru/aviacompany/info/ukraine>

Д.В. ЛЮДВЕНКО,  
доцент, Білоцерківський національний аграрний університет

## Автоматизація та постановка управлінського обліку на сільськогосподарських підприємствах

Актуальним є процес створення системи управлінського обліку, її місця в ієрархії обліку та впровадженні складових частин на сільськогосподарських підприємствах України. Основними висновками є: визначення джерел даних та збирання необхідної інформації; інформація групується за однорядним признаком – якщо облік ведеться тільки у вартісних показниках – по рахункам управлінського обліку, якщо ні, то по регістрам управлінського обліку (наприклад, функції менеджменту, функції забезпечення); обираються критерії для оцінки та оцінювання даних; на основі отриманої інформації складається звіт.

Актуальним являється процес создания системы управленческого учета, ее места в иерархии учета и внедрении составных частей на сельскохозяйственных предприятиях Ук-

раины. Основными выводами являются: определение источников данных и сбор необходимой информации; информация группируется по однорядным признакам – если учет ведется только в стоимостных показателях – по счетам управленческого учета, если нет, то по регистрам управленческого учета (например, функции менеджмента, функции обеспечения); избираются критерии для оценки и оценки данных, на основе полученной информации составляется отчет.

Actual is the creation of managerial accounting and its place in the hierarchy of accounting and the implementation of components on the farms of Ukraine. The main conclusions are: the definition of data sources and collection of necessary information, information is grouped by single-row mark – if registration is conducted only in value terms – in the accounts