

## ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВІДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

2. Чугаєв А.О. Податкове регулювання розвитку готельного господарства України / А.О. Чугаєв, Ю.В. Гладуняк // Науковий вісник Національного університету ДПС України (економіка, право). – 2009. – №4(47). – С. 113–120.
3. Податковий кодекс України [Електрон. ресурс]: [закон України: за станом на 01.04.2011 №2755–VI] // Верховна Рада України. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-in/laws/main.cgi?nreg=2755-17>
4. Про оподаткування прибутку підприємств: Закон України від 28.12.94 №334/94–ВР із змінами та доповненнями / Верховна Рада України. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>
5. Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких інших законодавчих актів України щодо вдосконалення окремих норм Податкового кодексу України: Закон України від 07.07.2011 №3609–VI // Верховна Рада України. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>
6. Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких інших законодавчих актів України щодо спрощеної системи оподаткування, обліку та звітності: Закон України від 04.11.2011 №4014–VI // Верховна Рада України. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>
7. Про спрощену систему оподаткування, обліку та звітності суб'єктів малого підприємництва [з рядом доповнень]: Указ Президента України від 03.07.98 №727 // Верховна Рада України. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua> [втратив чинність].
8. Про податок з доходів фізичних осіб: Закон від 22.05.2003 №889–IV // Верховна Рада України. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua> [втратив чинність].
9. Скибінський С.В. Маркетинг готельних послуг / С.В. Скибінський, Л.О. Іванова, О.Ф. Моргун. – Львів: Видавництво Львівської комерційної академії, 2000. – 246 с.
10. Піскунова О.В. Моделювання розвитку малого підприємництва за різних форм державної фінансової підтримки / О.В. Піскунова // Фінанси України. – 2010. – №8. – С. 115–124.
11. Економіко–математичне моделювання: [навч. посіб.] / За ред. О.Т. Іващук. – Тернопіль: ТНЕУ «Економічна думка», 2008. – 704 с.
12. Хачатрян С.Р. Методы и модели решений экономических задач: [учеб. пособие]. / С.Р. Хачатрян, М.В. Пинегина, В.П. Буянов. – М.: Изд–во «Экзамен», 2005. – Ч. 3. – 384 с.

I.O. ГЕЄЦЬ,

к.е.н., доцент, Національний авіаційний університет

## Характеристика та аналіз діяльності міжнародної авіакомпанії Air China на ринку авіаційних перевезень України

У статті розглянута тенденція розвитку ринку авіаційних перевезень Китаю та мережа аеропортів, що розвиваються стрімкими темпами. Особлива увага приділена авіакомпанії Air China, що є лідером на ринку пасажирських перевезень. Зроблено акцент на розвиток авіаційних перевезень між Україною та КНР.

**Ключові слова:** авіація, авіаційні перевезення, перспективи розвитку авіаційних перевезень, авіаційний ринок, китайські авіакомпанії, українські авіаперевізники, авіакомпанія Air China.

В статье рассмотрена тенденция развития рынка авиационных перевозок Китая и сеть аэропортов, развивающихся стремительными темпами. Особое внимание уделено авиакомпании Air China, которая является лидером на рынке пассажирских перевозок. Акцент сделан на развитии авиационных перевозок между Украиной и КНР.

**Ключевые слова:** авиация, авиационные перевозки, перспективы развития авиационных перевозок, авиационный рынок, китайские авиакомпании, украинские авиаперевозчики, авиакомпания Air China.

In this paper the development trend of China's air transport market and a network of airports, developing rapidly. Particular attention is paid to the airline «Air China», which is

a market leader in passenger traffic. Focuses on the development of air transportation between Ukraine and China.

**Keywords:** aviation, air transport, the prospects for air transport, aviation market, Chinese airlines, Ukrainian airlines, «Air China».

**Постановка проблеми.** Динамічний розвиток світового господарства, що знаходиться під дією глобалізації та лібералізації, надає поштовх для розвитку нових ринків надання послуг авіаційними підприємствами. В цих умовах необхідно стежити за тенденціями та перспективами розвитку як авіаційного сектору економіки, так і світового господарства в цілому для знаходження в ньому місця для нашої держави.

**Аналіз досліджень та публікацій з проблеми.** Питомий внесок у розробку проблем розвитку авіаційних перевезень зробили вітчизняні та закордонні економісти, серед яких Л.О. Городецька, В.Г. Афанасьев, Л.А. Ященко, В.М. Загорулько, Е.В. Костроміна, Ю.Ф. Кулаєв, Н.Є. Полянська, Г.М. Юн, Т.О Габрієлова. та інші. З року в рік великі авіаційні корпорації, такі як Bombardier, Aerobus, Embraer, та міжнародні організації ICAO й IATA простежують розвиток ринку. Динаміку розвитку індустрії авіаперевезень уже давно визнано одним із ключових індикаторів економічного благополуччя конкретних регіонів і світу в цілому.

## ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

**Мета статті** – виявлення тенденцій та перспектив розвитку авіації Китаю на основі глобалізаційних процесів на найближчі двадцять років, а також визначення найсприятливіших майбутніх партнерів України.

**Виклад основного матеріалу.** Китай продовжує дивувати світ успіхами в найрізніших областях економіки, проте до недавнього часу авіація загального призначення була на узбіччі прогресу. Дев'ять років тому в Піднебесної налічувалося лише 335 повітряних суден, а сьогодні в авіаційній пресі країни вже з'являються прогнози про те, що в 2013 році Китаю потрібно від 10 до 12 тисяч повітряних суден для авіації загального призначення. Також стрімко розвивається мережа аеропортів Китаю, які колосальними темпами стають міжнародними та пропонують високий рівень якості надаваних послуг і безпеки для пасажирів (табл. 1) [7].

У планах держави до 2020 року ввести в дію ще 100 аеропортів, вдаються до дій у напрямі розширення доступу повітряних суден авіації загального призначення в діючі аеропорти. Ймовірно, що з введенням нових правил використання повітряного простору для повітряних суден авіації загального призначення буде відкрито більшість цивільних аеродромів.

Аналіз дислокації діючих аеропортів показує, що існуюча в східних і північно-східніх провінціях Китаю аеродромна мережа цілком здатна забезпечити зростаючі потреби авіації

загального призначення. Гірська місцевість займає значну частину території Китаю. В цих районах невелика кількість населених пунктів, невисока щільність населення, складний рельєф місцевості та погодні умови, тому навряд чи виникне потреба у значному розширенні там аеродромної мережі.

Прогноз потреби Китаю в 12 тис. повітряних суден для авіації загального призначення в 2013 році опублікований у листопаді минулого року не вперше. Ще в травні 2006 року агентство Сіньхуа з посиланням на авіаційну адміністрацію країни озвучувало ці цифри. Планування двадцятиразового зростання парку авіації загального призначення за шість років (а в порівнянні з минулим роком – більш ніж у 13 разів) здається поверненням до часів «великого стрибка» і «культурної революції». Але переконливі успіхи сучасного Китаю практично у всіх галузях економіки вимагають уважного ставлення до прогнозів майбутнього галузі, яка до теперішнього часу чекала свого часу в цій країні. Схоже, час авіації загального призначення прийшло і до Китаю. У Китаю достатньо велика кількість авіакомпаній, лідеруюче місце займає Air China, яка є флагманським авіаперевізником і єдиною авіакомпанією, що несе прапор Китаю на своїх літаках (табл. 2) [3].

Air China Ltd (повна назва англійською Chinese International Aviation Company) – авіакомпанія, що належить уряду Китаю. Є флагманським авіаперевізником і єдиною авіа-

**Таблиця 1. Міжнародні аеропорти Китаю**

№	Аеропорт	Місто
1	Аеропорт Пекіна	Пекін
2	Аеропорт Zhoushuizi	Далянь
3	Гонконгський аеропорт	Гонконг
4	Аеропорт Xiaoshan	Ханчжоу
5	Аеропорт Nanzin	Наньцзін
6	Аеропорт Baiyun	Гуанчжоу
7	Аеропорт Liangjiang	Гуйлінь
8	Аеропорт Shuangliu	Ченду
9	Аеропорт Binhai	Тяньцзінь
10	Аеропорт Liuting	Циндао
11	Шанхайський аеропорт Hongqiao	Шанхай
12	Шанхайський аеропорт Pudong	Шанхай
13	Аеропорт Шеньчженя	Шеньчжене
14	Аеропорт	Чунцін
15	Аеропорт Wujiaba	Куньмін
16	Аеропорт Gongge	Лхаса
17	Аеропорт	Сямень
18	Аеропорт Xianyang	Сіань
19	Аеропорт Sanxia	Ічан

**Таблиця 2. Основні китайські авіакомпанії**

№	Авіакомпанія	Код IATA
1	Air China	CA
2	China Eastern Airlines	MU
3	Hainan Airlines	HU
4	China Southern Airlines	CZ
5	China Southern Airlines	CJ
6	«Авіалінії Шеньчженя»	ZH
7	Southwest Airlines	SZ
8	Hainan Airlines	HU
9	Xiamen Airlines	MF

## ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

компанією, що несе прапор Китаю на своїх літаках. На лого-типі зображене фенікс у формі акроніма VIP і назва Air China англійською та китайською мовами, при цьому напис на китайській мові є автографом Ден Сяопіна.

Головними хабами Air China є міжнародний аеропорт Пекін Столичний, міжнародний аеропорт Шуанлю і міжнародний аеропорт Шанхай Пудун, головними аеропортами призначення є міжнародний аеропорт Сяошань, міжнародний аеропорт Чунцин Цзянбей, міжнародний аеропорт Біньхай і міжнародний аеропорт Байта.

Air China на даний момент обслуговує понад 120 призначень; велика частина рейсів йде через хаб у Пекіні. Авіакомпанія перевезла 33,97 млн. пасажирів у 2012 році, коефіцієнт завантаження становив 75,9%. У тому ж році прибуток авіакомпанії становив 2,7 млрд. юанів, операційний дохід – 44,9 млрд. юанів, а загальні витрати – 42,4 млрд. юанів. На 20 червня 2007 року Air China займала 461 у списку 500 найкращих брендів світу.

Air China була заснована 1 липня 1988 року. Її створення стало результатом рішення уряду розділити підрозділи Міністерства цивільної авіації Китаю (CAAC) на самостійні авіакомпанії. CAAC було реорганізоване наприкінці 1987 року, в результаті чого було створено шість авіакомпаній, а саме Air China, China Eastern, China Southern, China Northern, China Southwest і China Northwest. Air China, що базується в Пекіні, стала головним міжнародним і трансконтинентальним перевізником і отримала від CAAC парк далекомагістральних літаків (Boeing 747, 767 і 707, а також середньомагістральні 737) та маршрути з 1 липня 1988 року.

Після початку роботи в 1988 році штат Air China становив 6 тис. співробітників, авіакомпанія обслуговувала 31 міжнародний і 30 місцевих призначень. Air China була найбільшою авіакомпанією Китаю і його флагманським перевізником. У 1989 році Air China отримала чистий прибуток \$106 млн., надходження становили \$383 млн. У тому ж році Air China створила спільне підприємство з Lufthansa, в якому отримала 40% капіталу (\$220 млн.), для створення Пекінського центру техобслуговування літаків (Ameco Beijing). Він спеціалізувався на проведенні техобслуговування літаків Boeing, що належали Air China. Капітал був збільшений на \$218 млн. (1.2 млрд. юанів) у 1992 році. Штат Ameco Beijing збільшився до 4 тис. осіб, тільки менше 50 з них були співробітниками Lufthansa. Air Transport World повідомляв, що форма спільнотого підприємства була обрана в зв'язку з нестачею в країні твердої валюти. Також Beijing Air Catering на 40% належить великокомасштабній компанії, що спеціалізується на кейтерингу з Гонконгу.

Надалі відмова від держрегулювання авіації відбулася в 1994 році, що дозволило залучити іноземні інвестиції в аеропорти і спростити імпорт авіатехніки в материковий Китай. До 1996 року в країні функціонувало 108 аеропортів, з яких здійснювалися регулярні авіарейси і близько 30 авіакомпаній. У 1997 році Air China оголосила про товарообо-

рот в \$1,38 млрд. (11,5 млрд. юанів). Флот збільшився до 65 літаків, а кількість маршрутів зросла до 144. До жовтня 1997 року Air China підготувала публічне розміщення акцій. China Eastern Airlines і China Southern Airlines пройшли лістинг на біржах Гонконгу і Нью-Йорка роком раніше. Air China відмовилася від цих планів у зв'язку зі спадом у бізнесі, викликаним азіатською фінансовою кризою 1997 року. В 1998 році Air China перевезла близько 16 млн. пасажирів.

На початку 2000 року Air China об'єдналася з China National Aviation Co. Group (CNAC), комерційним підрозділом CAAC, котируються на Гонконгській фондовій біржі, яке стало гонконгським підрозділом Air China (95% належало Air China). Почалися прямі рейси в Лондон з Гонконгу. Air China зіткнулася з конкуренцією з Air France, яка з 1997 року здійснювала рейси в Пекін і збільшила частоту до чотирьох на день. British Airways також планували збільшити частоти (у той час вони здійснювали 18 рейсів в Китай на тиждень).

У середині 2000 року CAAC повторив минулі пропозиції про консолідацію десяти авіакомпаній в три (Air China, China Southern і China Eastern поглинули більш дрібні авіакомпанії). Втім CAAC блокував запропоноване у вересні 2000 року злиття Air China і China Southern як антиконкурентне. У січні 2001 року CAAC оголосили про згоду з планами злиття. Air China поглинула China Southwest Airlines і China International Airlines, четверту за розміром авіакомпанію країни. У результаті утворилася група із загальними активами 56 млрд. юанів (52,5 млрд. гонконгських доларів), флот якої налічував 118 літаків. 28 жовтня 2002 року Air China об'єдналася з China National Aviation Corporation і China Southwest Airlines.

Протягом 2004 року Air China поглинула Zhejiang Airlines (підрозділ CNAC). 15 грудня 2004 року компанія вийшла на біржі Гонконгу і Лондона. Air China має частку в Air China Cargo (51%), Air Macau (51%), а також є власником контролюного пакету Shandong Airlines. 9 червня 2006 року була опублікована інформація про те, що Air China набуває 17,5% акцій Cathay Pacific, однак набула у підсумку 20%.

Операційну діяльність Air China веде в чотирьох сегментах:

1. Авіакомпанія – авіаперевезення пасажирів та вантажу.
2. Інженерна служба – модернізація літаків, їхній ремонт і техобслуговування.

3. Термінал – наземні служби, в тому числі реєстрація, посадка на борт, послуги, віп-зали, готельні послуги, обробка багажу, послуги розвантаження і вантаження, прибирання салонів, послуги транзиту.

4. Інші послуги – організація харчування та інші пов'язані з роботою авіакомпанії сервіси і служби (рис. 1).

На 2012 фінансовий рік результати були результтивними (табл. 3). Мережа маршрутів охоплює Китай, Азію, Близький Схід, Західну Європу, Північну і Південну Америку. Велика частина маршрутів йде з Пекіна.

У даний час відкрито значну кількість азіатських, австралійських і європейських маршрутів з міжнародного аеропорту Шанхай Пудун. Крім того, плануються рейси до Пів-

## ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ



**Рисунок 1. Основні напрями діяльності авіакомпанії Air China**

**Таблиця 3. Фінансові показники діяльності авіакомпанії Air China в 2012 році**

№	Показник	Одиниця виміру	Фінансовий результат
1	Товарообіг	\$ млн.	5747,4
2	Зростання за рік	%	21,1
3	Чистий прибуток	\$ млн.	422,7
4	Зростання чистого прибутку	%	38,1

нічної Америки (Сан-Франциско, куди вже Air China літає з Пекіна; цей рейс дополнить рейс United Airlines, з яким є кодшерінгова угода). Існує і ряд міжнародних маршрутів з аеропортів Chengdu Shuangliu International Airport, міжнародного аеропорту Чунцин Цзянбей, міжнародного аеропорту Далянь Чжоушуйцзи, міжнародного аеропорту Дубай, Hangzhou Xiaoshan International Airport, Kunming Wujiaba International Airport, міжнародного аеропорту Мадрид Барахас, Nanning Wuxu International Airport i Xiamen Gaoqi International Airport.

На сьогодні Air China збільшує міжнародну присутність, починаючи експлуатацію 13 нових маршрутів. Нещодавно на рейс Air China у Ванкувер був поставлений A330-200. Після відкриття нового маршруту Пекін – Дубай – Афіни та кож планується використання A330-200. Невпинний рейс до Варшави стане історичним, оскільки Air China стане першою іноземною авіакомпанією на цьому маршруті, де зараз працює тільки LOT, партнер по Star Alliance [2].

10 грудня 2006 року авіакомпанія здійснила перший рейс в Сан-Паулу (через Мадрид), який стане першим південноамериканським призначенням авіакомпанії. Раніше цей рейс здійснювався на Boeing 767-300, проте згодом він був замінений на A330-200. На сьогодні це найдовший маршрут Air China.

На маршрутах в Австралію, Франкфурт, Мадрид і Сан-Паулу в даний час використовуваний A330-200 може бути замінений на Boeing 787. Boeing 787 також будуть використовуватися на рейсах у Торонто і Вашингтон після їх відкриття.

B757-200 Air China з логотипом Star Alliance в міжнародному аеропорту Пекін Столичний в грудні 2007 року, незадовго до офіційного прийняття авіакомпанії в альянс, Air China офіційно приєдналася до Star Alliance 12 грудня 2007. Цей крок значно розширив присутність альянсу в Китаї.

Відповідно з ініціативою альянсу «під одним дахом» усі члени Star Alliance перевели свої операції в термінал 3 міжнародного аеропорту Пекін Столичний, головного хаба Air China. Цей новий термінал розділений на три секції, секція T3C приймає всі місцеві рейси Air China і Shanghai Airlines, а секція T3E приймає всі міжнародні рейси Star Alliance. Ці дві секції з'єднані високошвидкісним поїздом.

Літаки Air China володіють професійними і стандартизованими технічними гарантіями. Air China заснувала проектні технологічні відділення з головним офісом у Пекіні, які містять у собі сім опорних пунктів (в Ченду, Чунціні, Ханьчжоу, Тяньцзіні, Хухеаоте, Шанхай та Гуйяне), чотири спільні підприємства, 79 внутрішніх центрів технічного обслуговування і 45 міжнародних центрів технічного обслуговування. Так, Air China сформувала мережу технічного обслуговування, охопивши як територію всередині країни, так і за її межами. Компанія була схвалена СAAC (повноважний орган цивільної авіації Китаю), FAA (Федеральне управління цивільної авіації) та EASA (Європейське агентство з авіаційної безпеки). Крім цього, вона отримала ліцензії у 18 країнах. З дев'ятьма ангарами, а також сучасним обладнанням і умовами Air China здатна здійснювати технічне обслуговування всіх серій «Боїнга» та «Аеробуса». Компанія може запропонувати техобслуговування рейсу практично всім літакам класу «Боїнг» і «Аеробус» і здійснювати капітальний ремонт і різні види послуг по ремонту двигунів Rolls-Royce, Pratt & Whitney і CFM56. Вона також може запропонувати близько 10 тис. додаткових можливостей поточного та капітального ремонту. У число групи технічного обслуговування входить більше 9 тис. фахівців інженерно-технічного персоналу. Вони можуть запропонувати не лише бездоганно сконструйовані і безпечні літаки для безпеки пілотування Air China, а й гарантувати транспортну здатність. Володіючи чудовими технічними даними і першокласним обслуговуван-

## ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

ванням, вони заслужили визнання і довіру більш ніж 80 авіаліній у світі. З кінця 1980-х до теперішнього часу команда професіоналів отримала нагороду у вигляді близько 20 національних проектів з технічного обслуговування і більше 50 науково-технічних нагород, виданих національними і місцевими міністерствами та комісіями [7].

Компанія Embraer опублікувала прогноз розвитку авіаринку Китаю на 2011–2030 роки, в якому говориться, що місцеві авіакомпанії поповнять свої авіапарки 975 новими пасажирськими літаками протягом найближчих 20 років.

Так, за даними Embraer, до 2030 року на китайському ринку з'являться 15 літаків місткістю по 30–60 пас., 440 – місткістю по 61–90 пас., 520 – місткістю по 91–120 пас. Економіка КНР розвивається дуже швидко, своєю чергою, швидкими темпами розвиваються і регіональні перевезення. На даний момент Embraer є основним постачальником регіональних літаків до Китаю. Тому китайський ринок дуже важливий для Embraer у КНР. Компанія Embraer поставляє літаки на китайський ринок з 2000 року. На даний момент близько 70% всіх пасажирських літаків у КНР місткістю до 120 пас. – це літаки Embraer [5].

Китай – одна з країн, що мають прекрасно розвинену мережу авіаліній як внутрішнього, так і міжнародного сполучення. З України до Китаю найпростіше долетіти прямыми рейсами авіакомпанії «АероСвіт» (AeroSvit) – до Пекіна лайнери відправляються регулярно протягом усього року (табл. 4).

Якщо туристи направляються в Шанхай або Гонконг, вони можуть скористатися послугами таких перевізників, як «Аерофлот» (Aeroflot; рейси здійснюються через Москву), «Фіннейр» (Finnair; через Гельсінкі), «Люфтганза» (Lufthansa; через Мюнхен або Франкфурт), KLM (KLM Royal Dutch Air; через Амстердам), «Турецькі авіалінії» (Turkish Airlines; через Стамбул), або інших авіакомпаній, що працюють спільно. І це лише кілька самих популярних варіантів (табл. 5, 6).

До Гуанчжоу найзручніше діставатися через Пекін: до китайської столиці – літаком «АероСвіту», далі до пункту призначення – одним з безлічі внутрішніх рейсів. Можна, зрозуміло, скористатися і пропозиціями інших авіакомпаній, однак тоді кількість пересадок буде більше.

Перельоти в інші міста Китаю найкраще здійснювати з Пекіна, Шанхая або Гонконгу на авробусах місцевих авіаліній.

**Таблиця 4. Аналіз авіаперевезень Київ – Пекін – Київ**

Маршрут	Авіакомпанія	Частота
Київ – Пекін – Київ		
Київ – Пекін	(AeroSvit, VV)	1, 3, 6
Пекін – Київ		2, 4, 7
Київ – Москва – Пекін	(Aeroflot, SU)	Кожний день
Пекін – Москва – Київ		
Київ – Гельсінкі – Пекін	(Finnair, AY)	2, 4
Пекін – Гельсінкі – Київ		7
Київ – Мюнхен – Пекін	(Lufthansa, LH)	Кожний день
Пекін – Мюнхен – Київ		1, 2, 3, 4, 5, 7
Київ – Стамбул – Пекін	(Turkish Airlines, TK)	1, 2, 5
Пекін – Стамбул – Київ		2, 3, 6

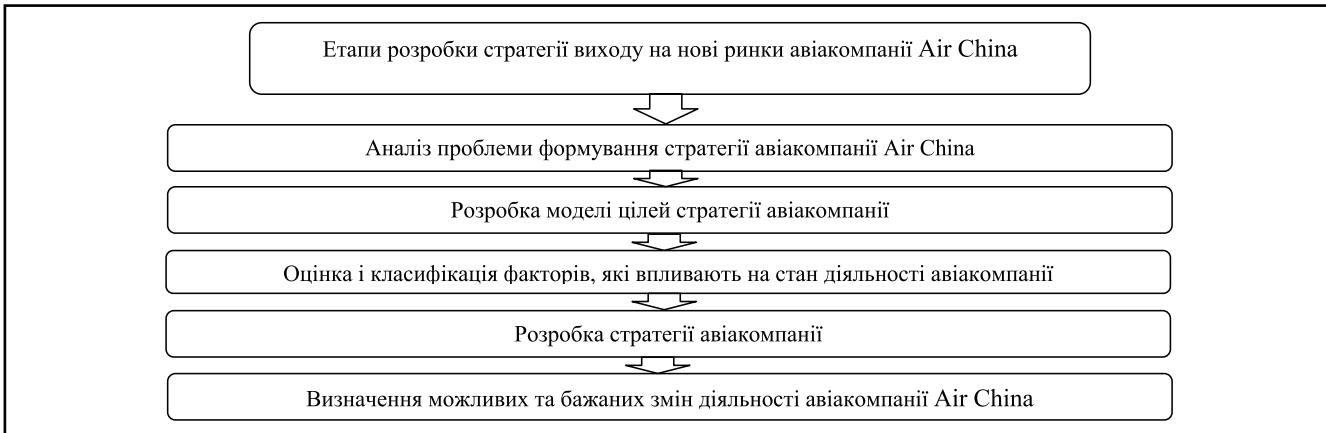
**Таблиця 5. Аналіз авіаперевезень Київ – Шанхай – Київ**

Маршрут	Авіакомпанія	Частота
Київ – Шанхай – Київ		
Київ – Амстердам – Шанхай	(KLM Royal Dutch Air, KL)	1, 2, 4, 6
Шанхай – Амстердам – Київ		2, 3, 5, 7
Київ – Москва – Шанхай	(Aeroflot, SU)	Кожний день
Шанхай – Москва – Київ		
Київ – Гельсінкі – Шанхай	(Finnair, AY)	2, 4
Шанхай – Гельсінкі – Київ		7
Київ – Мюнхен – Шанхай	(Lufthansa, LH)	Кожний день
Шанхай – Мюнхен – Київ		

**Таблиця 6. Аналіз авіаперевезень Київ – Гонконг – Київ**

Маршрут	Авіакомпанія	Частота
Київ – Гонконг – Київ		
Київ – Амстердам – Гонконг	(KLM Royal Dutch Air, KL)	Кожний день
Гонконг – Амстердам – Київ		
Київ – Москва – Гонконг	(Aeroflot, SU)	Кожний день
Гонконг – Москва – Київ		
Київ – Гельсінкі – Гонконг	(Finnair, AY)	7
Гонконг – Гельсінкі – Київ		2, 4
Київ – Франкфурт – Гонконг	(Lufthansa, LH)	Кожний день
Гонконг – Франкфурт – Київ		

## ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ



**Рисунок 2. Розробка стратегії виходу на ринок України авіакомпанії Air China**

У внутрішніх авіаперевізників літаки майже всі нові та комфортні, на борту подаються страви інтернаціональної кухні.

Згідно з проведеним аналізом видно, що жодна китайська авіакомпанія не виконує прямий рейс до міст України.

Air China авіакомпанія, яка спроможна виконувати рейси між містами України та Китаю.

Для розширення діяльності та відкриття нового маршруту авіакомпанії Air China необхідно застосовувати стратегію розвитку компанії.

Авіакомпанія Air China розширюючи свою діяльність та виходячи на ринок України зіштовхнеться з рядом проблем, які присутні в країні, а саме низька платоспроможність українського населення. Через це невелика частка населення не може собі дозволити подорожувати авіаційним транспортом. Жорстка податкова політика держави відносно авіаційної галузі, недостатній рівень правової бази сертифікації експлуатантів, невизначеність умов діяльності та підвищений економічний ризик управління авіакомпаній – це також є перешкодами для діяльності нової авіакомпанії.

Комерційна діяльність авіакомпаній, що виконують міжнародні перевезення, відбувається як на території своєї держави, так і на території інших держав. Істотний вплив на цю діяльність справляють державно-політичні та юридичні системи цих держав.

Державне законодавство країни, а також законодавства області, міста та інші регулюють ринкову діяльність як національних, так і іноземних авіакомпаній. Це різні нормативні акти, що регулюють ціни, що визначають вимоги до реклами, продажу, обслуговування перевезень тощо.

Політична ситуація в країні і у світі в цілому впливає на комерційну діяльність авіакомпаній. При цьому в ряді країн часто проводиться політика протекціонізму по відношенню до національних авіакомпаніям і політика дискримінації до авіакомпаній, що належать іншим державам. Усе це накладає певні обмеження на ринкову комерційну роботу авіакомпаній. Керівництво авіакомпанії має завжди уважно стежити за розвитком політичної обстановки в країнах, куди воно виконує польоти, стежити за всіма змінами в законодавстві і в політичній атмосфері і змінювати тактику своєї рин-

кової комерційної діяльності в залежності від політичного клімату в тій чи іншій країні і в усьому світі.

Ряд політичних факторів, важка бюрократична схема відкриття нових рейсів, відсутність злагодженої системи отримання слотів та належного рівня безпеки в аеропортах, лобіювання інтересів українських авіакомпаній – усе це ряд факторів з якими зіштовхнеться Air China виходячи на ринок України.

Розширення діяльності Air China супроводжується досягненням таких стратегічних цілей, як збільшення пасажиропотоку та освоєння нових іноземних ринків. Із розширенням діяльності збільшаться доходи авіакомпанії та підвищиться її фінансова стійкість.

На ринку авіаперевезень з'явилася велика кількість компаній-лоукостів та авіакомпаній Близького Сходу, які змінюють структуру міжнародного ринку та впливають на світові тенденції. Великий вплив мають і міжнародні організації ICAO, IATA та Євроконтроль.

Важливу роль в успіху ринкової системи авіакомпанії грають такі фактори макроекономіки, як спад виробництва, інфляція, рівень банківських облікових ставок, безробіття, податкова політика держав. Важливу роль також відіграють галузеві кризи, які мають глибокий вплив на економіку не тільки повітряного транспорту, а й суміжних з ним галузей господарства і, таким чином, на динаміку кон'юнктурі ринку міжнародних авіаційних перевезень.

До внутрішніх факторів, які впливають на стратегію авіакомпанії Air China щодо розширення її діяльності на міжнародних ринках, належать: оновлення флоту та надання нових послуг пасажирам, код-шерингові угоди та вплив учасників Star Alliance, підвищення рівня безпеки та кваліфікації персоналу, створення світового іміджу авіакомпанії.

Усі ці фактори мають великий вплив на проведення експортної стратегії авіакомпанії, що збільшить її географію польотів, підвищить показники рентабельності, ліквідності, кредитоспроможності, а також покращить імідж авіакомпанії.

### Висновки

Air China буде продовжувати дотримуватися управлінського принципу «безпеки і абсолютної довіри пасажирів», слі-

## ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВІДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

дувати меті «відповісти вимогам клієнтів і формувати спільні цінності», прагнути бути компанією, яка прагне до «досягнення високого рівня обслуговування та отримання всесвітнього визнання з боку громадськості», а також широко пропонувати клієнтам «впевненість, виконання зобов'язань, доброзичливість і сприйнятливість».

Усе це потягне за собою безперервне просування вперед у напрямку стратегічної мети: «стати конкурентоспроможною на світовому ринку, стійко розвиваючи і примножуючи прибуток і забезпечуючи пасажирів чудовими і винятковими враженнями про поїздку», увійти до 2017 року в число лідерів великомасштабної мережі в області світової авіаційної промисловості.

Основною стратегічною ціллю авіакомпанії являється вихід на ринок авіаційних перевезень України, на якому китайська компанія зіштовхнеться з рядом перешкод, проте може отримати значний пасажиропотік.

### Список використаних джерел

1. Airbus report «delivering the future» [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: [http://en.wikipedia.org/wiki/Competition\\_between\\_Airbus\\_and\\_Boeing](http://en.wikipedia.org/wiki/Competition_between_Airbus_and_Boeing)
2. Air China Ld Annual Report, 2012. Режим доступу: [http://www.rns-pdf.londonstockexchange.com/rns/O792R\\_-2009-4-23.pdf](http://www.rns-pdf.londonstockexchange.com/rns/O792R_-2009-4-23.pdf)
3. Article from newspaper «The Economist» «Global Insight, Embraer» [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: [www.embraer.com/Multimedia/China\\_Market\\_Outlook\\_English.pdf](http://www.embraer.com/Multimedia/China_Market_Outlook_English.pdf)
4. Airbus Global Market Forecast 2011 [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: [www.airbus.com/company/market/forecast/](http://www.airbus.com/company/market/forecast/)
5. Embraer «Market Outlook» [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://www.embraercommercialjets.com/img/download/306.pdf>
6. ICAO [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://www.icao.int>
7. Список аэропортов Китая [Електрон. ресурс] / Yan Zhonghua // Xinhua – 2006. – Режим доступу: <http://dic.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/685093>

Ю.О. ЄРЕШКО,

к.е.н., Національний технічний університет України «КПІ»

# Факторинг як економічний інструмент оптимізації грошових потоків підприємства

Досліджено сутність та економічну природу факторингу та удосконалено факторинговий механізм захисту грошових надходжень у розрізі оптимізації грошових потоків та оцінено його дію.

**Ключові слова:** грошовий потік, оптимізація, факторинг, дебіторська заборгованість.

Исследована суть и экономическая природа факторинга, а также усовершенствован факторинговый механизм защиты денежных поступлений в разрезе оптимизации денежных потоков и произведена оценка его применения.

**Ключевые слова:** денежный поток, оптимизация, факторинг, дебиторская задолженность.

There were explored the essence and the economic nature of factoring. The receipts protection factoring mechanism in the context of the cash-flow optimization was improved and valued.

**Keywords:** cash-flow, optimization, factoring, accounts receivable.

**Постановка проблеми.** Сучасна практика господарювання в умовах економічної нестабільності свідчить про неспособність більшості вітчизняних підприємств здійснювати ефективне управління дебіторською заборгованістю, що виступає передумовою втрати купівельної спроможності

грошових активів підприємств–кредиторів, зростання потреби у позичковому капіталі і, як наслідок, збільшення витрат, пов'язаних із обслуговуванням кредиту, втрачених можливостей отримання прибутку, недостатнього рівня поточного і абсолютної ліквідності, а також виникнення ризику банкрутства. Характерними ознаками низької платоспроможності є несвоєчасність повернення дебіторської заборгованості в неповному обсязі, що сприяє виникненню сумнівної та безнадійної дебіторської заборгованості, а також збільшення строків обіговості оборотних коштів. За даними Держкомстату України, обіговість дебіторської заборгованості по промисловості і машинобудуванню України збільшилася відповідно за останні роки на 12 та 28%.

За оцінкою Ющенко та Лисицького, товаровиробники тривалий час будували свій бізнес без огляду на наявну грошову пропозицію, нарощуючи номінальні обсяги виробництва, без огляду на можливість компенсувати грішми споживача свої виробничі витрати. Така «необачливість» виглядає просто дивною. Важко усвідомити, чим саме керувалися директори підприємств усіх форм власності, які 1827 днів поспіль виготовляли та реалізовували продукцію без отримання грошового еквіваленту своїх витрат. Можна стверджувати, що такий перебіг подій не міг не влаштовувати з якихось причин значну частину керівного корпусу підприємств. Можливо, це була реліктова спадщина планово–розподільчої «зрівнялов-