

УДК:339.9

ПОБОЧЕНКО Л.М.,

к.е.н, доцент, доцент кафедри міжнародних економічних відносин і бізнесу
Навчально-наукового інституту Міжнародних відносин
Національного авіаційного університету

БОНДАРЕНКО А.В.,

студентка магістратури Навчально-наукового інституту
Міжнародних відносин Національного авіаційного університету

РОЗВИТОК РИНКУ АВІАЦІЙНИХ ПОСЛУГ УКРАЇНИ НА ПРИКЛАДІ КП МА «КИЇВ» (ЖУЛЯНИ)

***Анотація:** В статті досліджено сучасний стан та перспективи розвитку ринку авіаційних послуг України на прикладі КП МА «Київ» (Жуляни), а саме: оцінка ролі КП МА «Київ» (Жуляни) у здійсненні міжнародних авіаційних перевезень в Україні, аналіз основних виробничо-фінансових показників аеропорту та дослідження проблем та перспектив розвитку підприємства.*

Ключові слова: КП МА «Київ» (Жуляни), авіаційний простір, міжнародні авіаційні перевезення, ринок авіаційних послуг, авіаційна галузь, аеропорт, пасажиропотоки, авіакомпанії.

Побоченко Л.М., к.э.н, доцент, доцент кафедры международных экономических отношений и бизнеса Учебно-научного института Международных отношений Национального авиационного университета,

Бондаренко А.В., студентка магистратуры Учебно-научного института Международных отношений Национального авиационного университета.

РАЗВИТИЕ РЫНКА АВИАЦИОННЫХ УСЛУГ УКРАИНЫ НА ПРИМЕРЕ КП МА «КИЕВ» (ЖУЛЯНЫ)

***Аннотация:** В статье исследовано нынешнее состояние и перспективы развития рынка авиационных услуг Украины на примере КП МА «Киев» (Жуляны), а именно: оценка роли КП МА «Киев» (Жуляны) в осуществлении международных авиационных перевозок в Украине, анализ основных производственно-финансовых показателей аэропорта и исследование проблем и перспектив развития предприятия.*

Ключевые слова: КП МА «Киев» (Жуляны), авиационное пространство, международные авиационные перевозки, рынок авиационных услуг, авиационная отрасль, аэропорт, пассажиропотоки, авиакомпанияи.

Pobochenko L.M., Ph.D. in Economics, Associate, assistant professor, Professor of International Economic Relations and Business Department, Educational and Research Institute of International Relations, National Aviation University;

Bondarenko A.V., 6-year student, Educational and Research Institute of International Relations, National Aviation University.

THE DEVELOPMENT OF THE AVIATION SERVICES MARKET IN UKRAINE BY THE EXAMPLE OF ME IA "KYIV" (ZHULYANY)

***Annotation:** The article investigated the current state and prospects of the aviation services market of Ukraine development by the example of the ME IA "Kyiv" (Zhulyany), namely: evaluation of the role of the ME IA "Kyiv" (Zhulyany) in the implementation of international aviation in Ukraine, analysis of key production and financial indicators the airport and the research of the problems and prospects of enterprise's development.*

Keywords: ME IA "Kyiv" (Zhulyany), aviation space, international air transportation, aviation services market, aviation industry, airport, passenger traffic, airlines.

Актуальність та постановка проблеми. Україна обрала курс євроінтеграції, що у перспективі передбачає приєднання до складу розвинених країн світу – до ЄС. Натомість, для реалізації таких амбітних цілей необхідно мати відповідну соціально-економічну базу, ресурси та потенціал стабільного економічного зростання. У XXI ст. в системі міжнародного бізнесу вагому роль відіграє потенціал транзитних та транспортних перевезень. Отже, транспортно-транзитні можливості держави – у т.ч. стабільний розвиток ринку авіаційних послуг – це потужне джерело економічного зростання, створення нових робочих місць та інноваційного розвитку, стабільних валютних надходжень до країни. Нині Україна входить до складу шести країн світу, що мають власний авіаційний комплекс – від виробництва до авіаційних перевезень. Збереження та розвиток цього сектору національної економіки, сприяння стабільному розвитку ринку авіаційних послуг – це запорука майбутнього високотехнологічного розвитку української економіки, одна з гарантій розповсюдження позитивного іміджу України на світовій арені.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Проблематику дослідження ринку авіаційних послуг у масштабі світового та національного ринків розглядали як вітчизняні, так і зарубіжні науковці. Серед

вітчизняних науковців вагомих внесок у вивчення ринку авіаційних послуг в Україні здійснили: Артамонова О. В., Афанасьєв В. Г., Грязнов В. С., Ірха С. Ю., Капустинський О. А., Катрук К. С., Корчак Н. М., Лісовенко С. А., Новикова М. В. На міжнародному рівні вагоме значення мають періодичні наукові та статистичні видання Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) та Міжнародної асоціації повітряного транспорту (ІАТА).

Мета дослідження. Метою статті є дослідження розвитку ринку авіаційних послуг України на прикладі КП МА «Київ» (Жуляни).

Виклад основного матеріалу дослідження. З усіх сучасних ринків послуг авіаційний є одним з найбільш динамічних. Це стало можливим завдяки швидкому розвитку інформаційних та комп'ютерних технологій.

У 2014 році європейськими авіакомпаніями було перевезено близько 693 млн. пасажирів (цей показник порівняно з 2013 роком упав на 10,5 %). Частки основних напрямків авіаперевезень на рівні ЄС демонструє рис.1.:

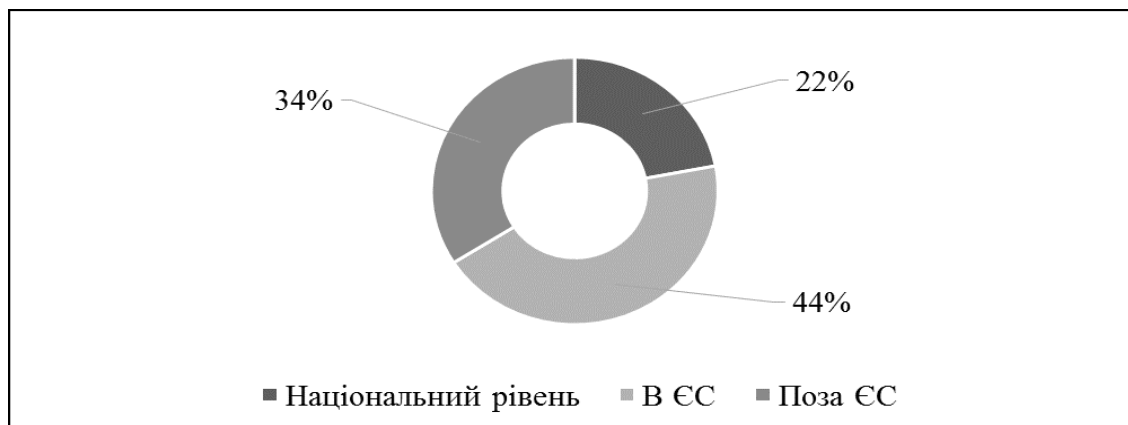


Рис. 1. Частка основних напрямків пасажирських авіаперевезень на рівні ЄС в 2014 році, (%)

Примітка. Побудовано автором за даними Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО).

Найбільшою є частка авіаперевезень, які здійснюються за допомогою регулярних рейсів між країнами ЄС (44 %), далі йдуть авіаперевезення між країнами ЄС та іншими країнами (34 %) й авіаперевезення в рамках території однієї країни ЄС (22 %), [7].

Розглядаючи основні напрямки по регіонах світу пасажирських авіаперевезень з країн ЄС необхідно зауважити, що домінують, займаючи близько 65% пасажиропотоку, європейські країни, що не входять в ЄС, Північна Америка і Північна Африка. Абсолютно зрозуміло те, що найбільш завантаженим напрямком авіаперевезень є «країни ЄС – інші європейські країни». Третину ринку в цьому напрямку займають Норвегія, Швейцарія та Туреччина. Другим за величиною завантаженості пасажиропотоку регіоном в 2014 році стала Північна Америка (США та Канада – 22,3%), третім – Північна Африка (в основному Марокко, Алжир, Туніс і Єгипет – 11,7%). Крім того, в таблиці 1 представлена інформація з приводу кількості перевезених пасажирів у різні регіони світу з ЄС [10]:

Таблиця 1

Кількість перевезених у 2014 році пасажирів у різні регіони світу з країн ЄС

Регіон	Кількість перевезених пасажирів, тис. чол	Основний партнер з ЄС-28	
		Країна	Частка
Країни Європи, які не входять в ЄС	85213	Німеччина	26,10%
Північна Америка	60153	Великобританія	37,30%
Центральна Америка та Кариби	11183	Великобританія	29,30%
Південна Америка	9811	Іспанія	38,00%
Азійські Республіки колишнього СРСР	1380	Німеччина	31,70%
Ближній та Середній Схід	21418	Великобританія	32,10%
Індійський субконтинент	7665	Великобританія	49,00%

Примітка. Складено автором за даними Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО).

Найбільш активно міжнародні польоти здійснює Великобританія. Саме з її аеропортів у 2014 році було перевезено за межі ЄС близько чверті всіх пасажирів. Також, найбільш завантаженим європейським аеропортом був лондонський Хітроу (перевезено 57,8 млн. пасажирів). За ним слідує паризький аеропорт імені Шарля де Голля (54,5 млн. пасажирів) і франкфуртський Майн (51,8 млн. пасажирів).

Найбільш інтенсивні авіаперевезення в 2014 році в ЄС здійснювалися за наступними напрямками: Мадрид-Барселона (перевезено 4,6 млн. пасажирів; кількість рейсів – 45100), Рим-Мілан (2,5 млн. пасажирів; 26600 рейсів), Париж-Тулуза (2,3 млн. пасажирів; 18700 рейсів).

На даний момент, через складну економічну та суспільно-політичну ситуацію в нашій країні, розвиток ринку авіаційних послуг зазнає істотних збитків. У порівнянні з 2000 роком у 8 разів скоротився об'єм авіаційних перевезень. Водночас значно зросла кількість вітчизняних комерційних авіаційних компаній, що конкурують на ринку авіаційних послуг. При цьому з великої кількості авіаційних компаній лише декілька виконують близько 90% об'єму робіт і тільки одна третина компаній працює на постійній основі. Парк літаків цивільної авіації надзвичайно застарів. Понад 80% пасажирських літаків експлуатуються більше 10 років, їх технічний і експлуатаційний рівень не відповідає сучасним стандартам, особливо в галузі авіаційних двигунів. Водночас у більшості авіаційних компаній, що займають провідні позиції на ринку авіаційних послуг, відсутні необхідні фінансові кошти для відновлення парку повітряних суден. З цієї ж причини авіаційні компанії не в змозі повною мірою організувати чергування пошуково-рятувальних повітряних суден, що істотно знижує рівень пошуково-рятувального забезпечення польотів цивільної авіації [1].

Варто особливо акцентувати увагу на наступних проблемах цивільної авіації:

- зниження об'ємів авіаційних перевезень;
- зношеність та застарілість парку цивільних повітряних суден, невідповідність техніко-економічних характеристик експлуатованих повітряних суден попереднього покоління сучасним світовим вимогам;
- структурна роздробленість вітчизняних авіаційних підприємств (авіакомпаній, організацій забезпечення і т.д.), нездатних у низці випадків забезпечити необхідний рівень послуг при здійсненні авіаційних перевезень;
- відставання розвитку матеріально-технічної бази об'єктів авіаційної інфраструктури від сучасних вимог;
- відсутність в авіаційних компаній фінансових ресурсів для модернізації основних фондів;
- незавершеність формування нормативно-правової бази в галузі системи обов'язкової сертифікації (атестації).

Як наслідок, виникли такі недоліки діючої цивільної підсистеми організації повітряного руху: незавершеність формування єдиної господарської системи управління повітряним рухом як державного унітарного підприємства; недосконалість матеріально-технічного забезпечення; недосконалість організаційно-мобілізаційного і технічного планування переведення центрів організації повітряного руху з мирного на, потенційно можливий, воєнний стан; необхідність організаційно-штатної перебудови цивільної підсистеми організації повітряного руху при переході з мирного на воєнний стан [2, С.195-197].

Серед усіх існуючих проблем та перешкод у розвитку цивільної авіації свої позиції на ринку достатньо впевнено тримає Комунальне підприємство Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни).

Перший регулярний пасажирський рейс здійснив посадку в Міжнародному аеропорту «Київ» (Жуляни) 25 травня 1924 року. Ця дата стала Днем народження підприємства. Аеропорт «Київ» (Жуляни) має славу 91-річну історію. Спираючись на значний набутий досвід, Аеропорт впевнено рухається у напрямку успішної реалізації майбутніх проектів. На аеродромі наявні 63 місця стоянок, виділених у окремі перони, розміщені на яких здійснюється у залежності від цілі польоту та СЛЮТу. Місця стоянок ПС придатні для установки літаків Як-42, Боїнг 737-400, а також літаків з меншим розмахом крила. Для польотів гелікоптерів підготовлена спеціальна схема організації обслуговування, яка включає в себе безпечні маршрути руху по повітрю, окремі спеціальні місця стоянок. Дана схема дозволяє ефективно об'єднати польоти літаків та гелікоптерів на одному аеродромі [8].

У 2008-2009 роках в Аеропорту «Київ» (Жуляни) була реконструйована і подовжена злітно-посадкова смуга, оновлено світлосигнальне обладнання. Доступна для виконання зльотів і посадок повітряних суден довжина смуги була збільшена з 1800 метрів до 2310 метрів. Це дозволило аеропорту вже в 2009 році приймати середньомагістральні повітряні судна типу Airbus A320 і Boeing 737. На стару смугу могли сідати лише літаки Як-40, Як-42, Ан-24 і невеликі літаки бізнес-авіації. 31 квітня 2009 року посадку на оновлену смугу виконав авіалайнер A320 лоу-кост авіакомпанії Wizz Air Україна. 27 березня 2011 року авіаперевізник переніс в аеропорт Київ свою базу [8].

У жовтні 2012 року розпочав роботу новий перон, розрахований на стоянку шести середньомагістральних літаків, що збільшило загальне число стоянок в аеропорту для повітряних суден типу A320 і Boeing 737 з чотирьох до десяти. У квітні 2011 року в Аеропорту «Київ» (Жуляни) почалося будівництво нового міжнародного терміналу А. Новий триповерховий аеровокзальний комплекс площею 14 000 кв. метрів і пропускною спроможністю 500 пасажирів на годину був зданий в експлуатацію 22 травня 2012 року.

Восени 2012 року в лівому крилі терміналу А розпочато будівництво галереї для телескопічного трапа. Це дозволяє проводити посадку та висадку пасажирів безпосередньо з терміналу в літак без необхідності виходу на вулицю і використання перонних автобусів.

Загалом на території Аеропорту функціонують три термінали:

- Термінал А – міжнародний;
- Термінал В – Бізнес-термінал;
- Термінал D – внутрішніх рейсів.

Аеропортом вибрана концепція «Все під одним дахом». Це дозволяє пасажиром виконувати пересадку з міжнародного рейсу на внутрішній і навпаки, подолавши лише кілька десятків метрів, а також значно впливає на якість послуг, які надаються авіамандрівникам на внутрішніх рейсах [8].

У 2014 році було здійснено 11 901 рейс, що на 41% менше, ніж у 2013 році. Таке стрімке падіння було спричинено внутрішніми політичними, економічними проблемами та різким коливанням курсів іноземних валют по відношенню до гривні, що спричинило різке подорожчання товарів та послуг вітчизняного та імпортного виробництва (рис. 2.). Крім того міжнародний імідж України було підірвано та в умовах внутрішнього регіонального конфлікту було втрачено аеропорт у Донецьку та Луганську, частину України було повністю закрито для авіаційних перевезень.

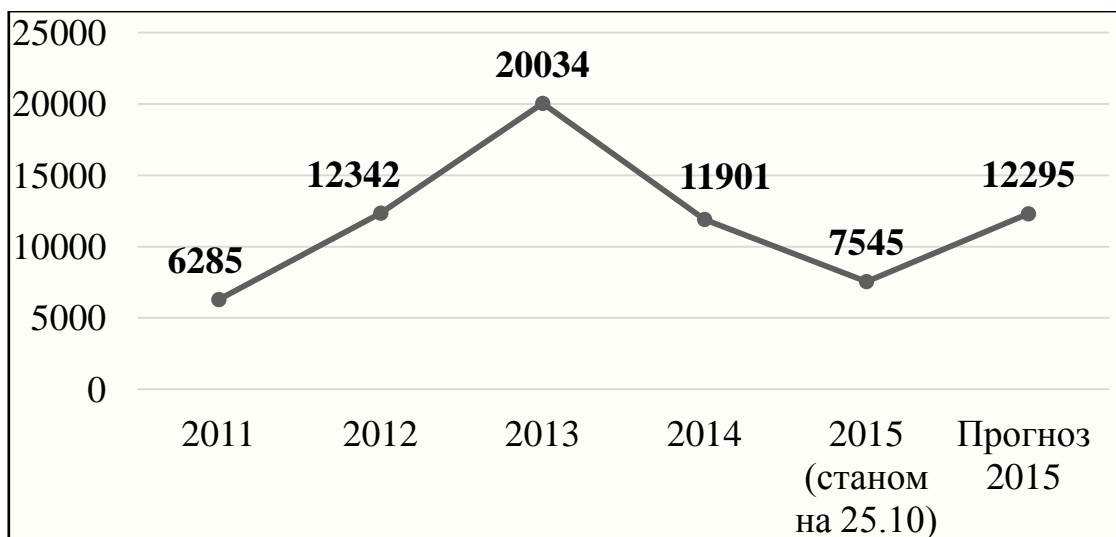


Рис. 2. Кількість рейсів в період 2011-2015 (станом на 25.10) та прогноз до кінця 2015 року.

Примітка. Побудовано автором за даними Міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни).

Станом на 25 жовтня 2015 року в Аеропорту «Київ» (Жуляни) було здійснено 7 545 рейсів, що на 6% менше запланованого показника на такий самий період. До кінця 2015 року прогнозується здійснення 12 295 рейсів.

У 2014 році пасажиропотік склав 551 413 пас., що на 42% менше, ніж у 2013 році. Станом на 25 жовтня 2015 року перевезено 411 730 пас., що на 10% менше прогнозованого показника на цей період. На кінець 2015 року прогнозується, що пасажиропотік складе 674 851 пас., у порівнянні з 2014 роком прогнозується збільшення пасажиропотоку на 18 % (рис. 3):

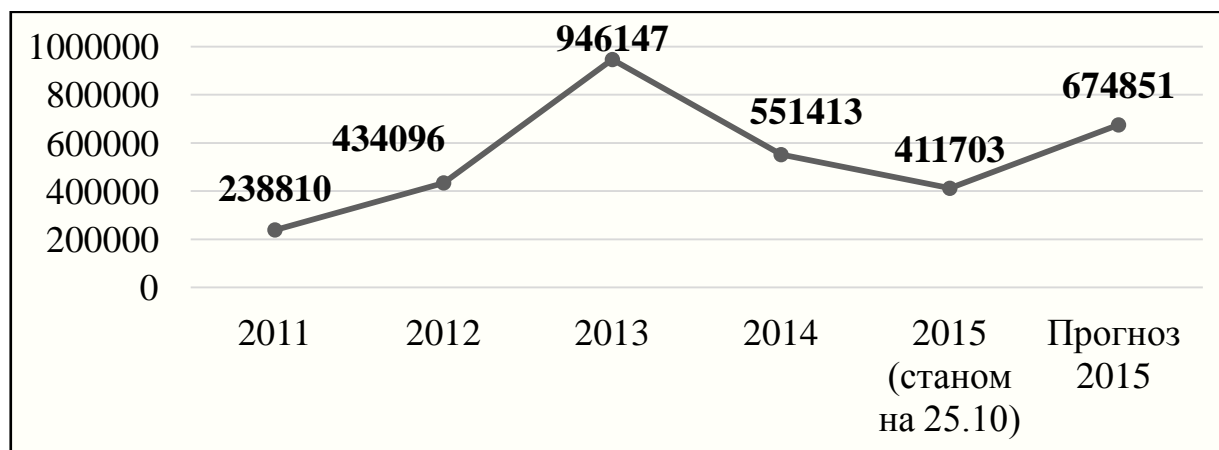


Рис. 3. Кількість пасажирів в період 2011-2015 (станом на 25.10) та прогноз до кінця 2015 року.

Примітка. Побудовано автором за даними Міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни).

В даний час Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) співпрацює з наступними авіакомпаніями:

- Georgian Airways;
- Wizz Air;
- Flydubai;
- Aegean Airlines;
- Yanair;
- Flyvista;

- АО «МОТОР СІЧ»;
- МААК «Урга»;
- А/К «Дніпроавіа»;
- Роза Вітрів;
- VUELING AIRLINES S.A.;
- А/К«Атласджет Україна»;
- Дарт.

У 2014 році дохід склав 17 469 218,03 дол. США, що на 27% менше, ніж у минулому році. Станом на 25 жовтня 2015 року дохід складає 14 195 234,00 дол. США, що майже на 1% більше запланованого показника на цей період. На кінець 2015 року прогнозується дохід розміром 16 828 067,00 дол. США, але все ж таки доходи 2015 року не зрівняються з показниками доходів 2014 року, що на 3,6% більше (рис. 4.):

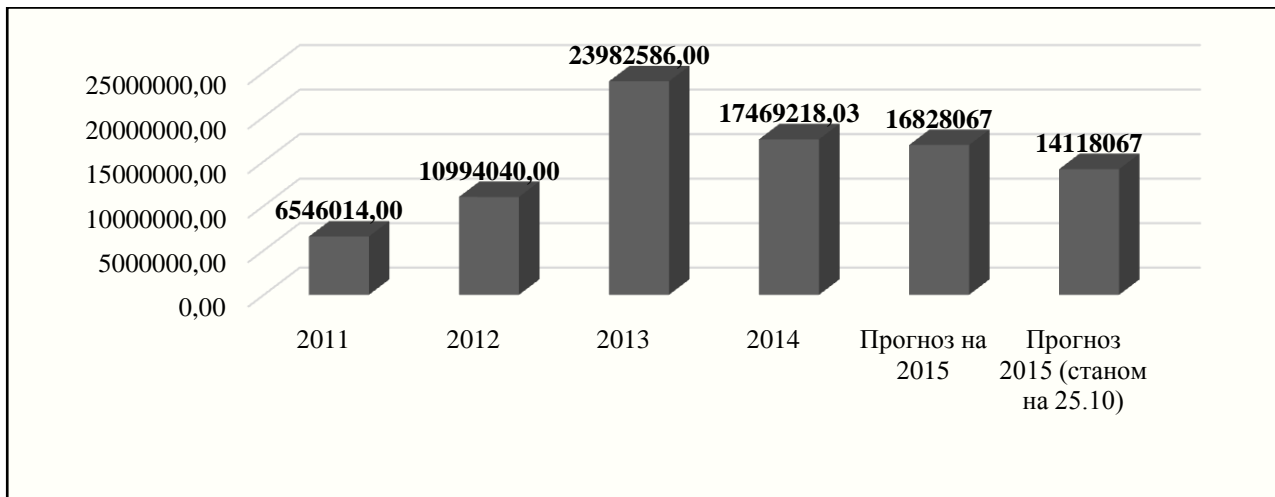


Рис. 4. Доходи в період 2011-2015 (станом на 25.10) та прогноз до кінця 2015 року, (дол. США).

Примітка. Побудовано автором за даними Міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни).

У зв'язку з введенням в дію санкцій в авіаційній галузі було повністю припинено сполучення з Росією. Аеропорт припинив свою співпрацю з А/К «ТРАСНАЕРО» та А/К «ЮТейр». У кінці жовтня 2015 року відбувся перший прямий регулярний рейс авіакомпанії Air Moldova Кишинів-Київ. Рейси виконує Airbus 320, максимальне завантаження судна 180 осіб. Перший рейс пройшов майже з 50% завантаженням. В цьому році заплановано відкриття рейсу Київ-Мінськ-Київ. На 2016 рік планується відкриття нових маршрутів та розширення співпраці з авіакомпаніями.

Для подолання існуючих проблем та формування конкурентних переваг, що сприятимуть зміцненню позицій на світовому ринку, збільшенню рентабельності, залученню інвестицій, розвитку технологічної бази для України пріоритетним є:

- створення міжнародних консорціумів за участю провідних транснаціональних корпорацій;
- організація спільних підприємств;
- довгострокова кооперація;
- транскордонні злиття і поглинання;
- державна підтримка аерокосмічної промисловості.

Перспективою розвитку авіаційної галузі України є консолідація авіаційних підприємств в рамках потужних структур, що є характерним для авіакомплексів розвинених країн.

Крім того, ефективним кроком є приватизація частини підприємств державного авіаційного комплексу з метою підвищення прибутковості та інвестиційно-інноваційної активності підприємств. Приватизація дозволяє подолати такі недоліки державного управління, як монополізм та відсутність конкурентних умов бізнесу, відсутність стимулів щодо отримання прибутку, обмеженість фінансування, нецільове використання коштів.

Ще одним пріоритетом розвитку має стати політика провідних українських авіакомпаній, спрямована на інтегрування внутрішніх та міжнародних авіарейсів. Вдале географічне розташування України і наявність міжнародних аеропортів дають можливість освоєння нової відкритої ніші ринку – ринку транзитних пасажирів, що літають між Західною та Східною півкулями, а також з Європи з пересадкою в столиці України.

Практична реалізація вище викладених заходів дозволить забезпечити подальший прогресивний розвиток авіаційного комплексу України, налагодити тісні соціальні та економічні взаємозв'язки з іншими країнами, розширити потенційні ринки збуту української авіабудівної продукції, забезпечити участь вітчизняних підприємств у виконанні іноземних проектів та зайняти гідне місце у глобальному конкурентному середовищі авіатранспортних послуг.

Висновки. На шляху до входження у європейський авіаційний простір, авіаційний комплекс України все частіше натикається на гору невирішених питань, що досить швидко назбиралися за роки української незалежності. До основних системних проблем розвитку авіаційного комплексу України відносяться:

зношеність основних фондів, дефіцит кваліфікованих кадрів, невідповідність технічних можливостей аеропортів сучасним міжнародним вимогам, відсутність державної підтримки створення нової техніки й впровадження сучасних технологій, відсутність реальної державної програми підтримки розвитку авіатранспортної та авіабудівної систем, жорстка податкова політика держави відносно авіаційної галузі та відповідно скорочення авіабудування, недостатній рівень правової бази сертифікації експлуатантів, невизначеність умов діяльності та підвищений економічний ризик управління авіакомпаній, недостатня модернізація парку повітряних суден, велика кількість формальностей при міжнародних авіаперевезеннях, завантаженість аеропортів та повітряного простору та інші.

Для України, подолання структурних проблем авіаційного комплексу, це в першу чергу – пошук альтернативних джерел фінансування. На даний момент, авіаційна інфраструктура гостро потребує докорінного оновлення, що в свою чергу ставить питання про необхідність додаткових капіталовкладень. Одним з найвигідніших та найдієвіших, з урахуванням нинішнього незадовільного стану комплексу, способів виступає лізинг. Він є однією з найперспективніших форм кредитування авіаційної сфери. В Україні лізинг може бути використаний як інструмент, що забезпечує реалізацію багатьох задач авіаційної сфери, що можливо лише за рахунок активних заходів цілеспрямованої державної підтримки національного авіаційного комплексу.

Базовим пріоритетом розвитку має стати політика провідних українських авіакомпаній, спрямована на інтегрування внутрішніх та міжнародних авіарейсів. Внутрішній ринок авіаційних перевезень має великий потенціал – вдале географічне розташування України і наявність міжнародних аеропортів дають можливість освоєння нової відкритої ніші ринку – ринку транзитних пасажирів, що літають між Західною та Східною півкулями, а також з Європи з пересадкою в столиці України. Пожвавлення внутрішнього ринку одночасно розширить сферу туристичних послуг, створить необхідність модернізації регіональних аеропортів, збільшить кількість робочих місць та диверсифікує напрямки авіаперевезень українських авіаліній.

Список використаних джерел

1. Артамонова О. В. Інтеграція як інструмент підвищення конкурентоспроможності авіаційних вантажоперевізників та їх послуг на ринку вантажних перевезень: Матеріали XI міжн. наук.-практ. конф. – «ABIA 2013». – Том 6. – К.: НАУ. – 2013.
2. Новикова М. В. Особливості механізму здійснення інноваційної діяльності авіакомпаніями України в умовах глобалізації / М. В. Новикова, О. С. Решетило // Проблеми системного підходу в економіці: зб. наук. праць. – К.: НАУ, 2010. – Вип. 33. – С. 194 – 200.
3. Current Market Outlook 2010-2030. Chicago, USA: Boeing corporation, 2012 [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.boeing.com>.
4. Global Market Forecast 2011-2030. France: Airbus, 2011. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.airbus.com>.
5. ICAO Strategic Objectives 2014-2016 [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.icao.int/about-icao/Pages/Strategic-Objectives.aspx>.
6. Офіційний сайт Державної авіаційної служби України [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://avia.gov.ua/news>.
7. Офіційний сайт Європейської організації з безпеки аеронавігації [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.eurocontrol.int>.
8. Офіційний сайт Міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни) [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.airport.kiev.ua>.
9. Офіційний сайт Міжнародної організації цивільної авіації ICAO [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.icao.int>.
10. Офіційний сайт Статистичної організації Європейської комісії [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://ec.europa.eu/eurostat>.