

АНАЛІЗ ПРОБЛЕМ ТА ШЛЯХІВ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ РИНКУ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ УКРАЇНИ

У статті проаналізовано стан та динаміку ринку авіаційних перевезень в Україні, визначено загрози для розвитку національного ринку авіаційних перевезень, які виникають на завершальному етапі підготовки до підписання Угоди між Україною та ЄС про спільний авіаційний простір. Надано пропозиції щодо удосконалення механізмів державного регулювання в авіаційній галузі.

Ключові слова: авіація, конкурентоспроможність, пасажиропотік, проблеми.

O.V. PROSKUROVYCH, O.P. SHKLYARUK

Khmelnitskyi National University

ANALYSIS OF PROBLEMS AND WAYS TO INCREASE COMPETITIVENESS AIR TRANSPORTATION MARKET UKRAINE

Abstract – Purpose of this article is to analyze the problems and ways to improve the competitiveness of the market of air transportation Ukraine. In article analyzes the market dynamics and air transportation in Ukraine, identified threats to the national market of air transportation that occur in the final stage of preparation for the signing of the Agreement between Ukraine and the EU Common Aviation Area. The article highlights the patterns and trends composed on the market of civil aviation, proposals on improvement of state regulation in the aviation industry. Developed priority and strategic objectives of the airlines whose purpose is to increase the competitiveness of the airlines in the market of air transportation

Keywords: aircraft, competitiveness, passenger, problems.

Постановка проблеми. Цивільна авіація в умовах глобалізації світової економіки стає важливим елементом інтеграції України в сучасну систему міжнародних економічних зв'язків. Авіаційна галузь належить до базових, стратегічно важливих секторів економіки України, однак на сьогодні наявний потенціал використовується недостатньо, а сама авіаційна галузь перебуває під впливом зростаючих проявів системної кризи.

Зважаючи на вдале геополітичне положення Україна має бути вигідним транзитним мостом для перевезень товарів та пасажирів [2]. Тому, актуальним є подальше зростання ролі авіаційного транспорту у перевезенні пасажирів та вантажу, що потребує завоювання міцних конкурентних позицій на ринку авіаційних перевезень.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженням проблем реформування та розвитку авіаційної галузі України займаються такі науковці: В.М. Загорулько, Л.І. Кононова, С.Л. Омеляненко, Е.В. Царенко. О.С. Решетило досліджує особливості організації, проблеми формування й розвитку інноваційної діяльності авіакомпанії, аналізує механізми інвестування інноваційних проектів, пропонує варіанти стратегій інновацій для авіакомпаній з метою підвищення їх конкурентоспроможності. Оскільки авіаційна галузь є важливою для економіки країни, то актуальною є проблема подальшого зростання ролі авіаційного транспорту у перевезенні пасажирів та вантажу, що потребує завоювання міцних конкурентних позицій на ринку авіаційних перевезень.

Основним завданням статті є аналіз стану розвитку і основних проблем ринку авіаційних перевезень в Україні та розробка шляхів підвищення конкурентоспроможності авіаційної галузі України.

Виклад основного матеріалу дослідження. В Україні потенціал розвитку ринку авіаційних перевезень є надзвичайно високим. Це обумовлено наявністю великої території (друга в Європі після РФ), чисельністю населення 45,4 млн осіб, його стрімкою урбанізацією, значною кількістю великих міст, а також вигідним географічним розташуванням України на перехресті транзитних шляхів між Сходом та Заходом. Використання цього потенціалу збільшуватиметься в умовах відновлення економічного зростання, а також поступового підвищення платоспроможного попиту населення, його запитів на авіаперельоти у справах бізнесу та туризму. Прогнозований обсяг повітряних перевезень в Україні становитиме у 2015 р. 20,1 млн пас., а у 2023 р. – 38,8 млн пас., що відповідно у 2,5 і 4,8 рази більше порівняно з 2013 р. [3].

Але цей результат буде досягнутий, якщо авіаційна галузь подолає певні проблеми, які спостерігаються всередині галузі: низька конкурентоспроможність більшості вітчизняних авіакомпаній, яка є наслідком погіршення стану парку повітряних суден, його фізичного спрацювання і морального старіння; невідповідність повітряних суден міжнародним стандартам, що не дає змоги українським перевізникам виконувати міжнародні польоти; незначне державне фінансування; висока вартість лізингу для придбання сучасної авіатехніки; існує дисбаланс між проектуванням експериментальних літаків та їх серійним виробництвом; малодоступність авіаційних перевезень для середнього класу, що пов'язано з їх високою вартістю; робота маркетингових служб розвинута слабо або зовсім відсутня.

Ще однією із проблем є те, що на сьогодні у вітчизняних аеропортах застосовуються надто високі ставки аеропортових зборів, які становлять близько 20–30% собівартості рейсу низькобюджетних перевізників. Так, якщо компанія «Візз Ейр Україна» сплачує аеропорту «Жуляни» за кожного перевезеного

пасажира по 12–13,5 дол. США, то в аеропорту «Катовіце» (Польща), – трохи більше 1 дол. США [4].

Ринок авіаційних пасажирських перевезень в Україні залишається монополізованим та закритим, і тому ціна на послуги українських авіакомпаній є досить великою порівняно з країнами Європи, де цивільна авіація є одним з основних і не надто дорогим видом пересування: квиток в межах Єврозони коштує у 2-3 рази дешевше порівняно з вартістю квитка на схожі відстані в Україні, де ціна квитка в внутрішніх лініях в одному напрямку може значно перевищувати 150 дол. США (залежно від класу салону літака) [4]. Безумовно, поява на національному ринку великої кількості конкурентоспроможних іноземних авіакомпаній, як класичного типу, так і бюджетних, значно вплине на вартість перевезень та якість обслуговування, наслідком чого буде реальне задоволення потреб, насамперед, українських пасажирів.

У теперішніх несприятливих економічних умовах, як ніколи загострилась боротьба за пасажира між вітчизняними авіакомпаніями. Пасажиропотік через аеропорти України досяг у 2013 р. 15,1 млн пас., що на 7,3 % більше порівняно з 2012 р. Зростання пасажиропотоків зафіксовано в аеропортах «Київ» (Жуляни) у 2,1 разу, «Львів» – на 25,2 %, «Харків» – на 20 %, «Одеса» – на 18,6 %, «Сімферополь» – на 7,4 %, «Донецьк» – на 7,3 %, «Дніпропетровськ» – на 2,2 %. У головному аеропорту країни «Бориспіль» пасажиропотік скоротився на 6,5 % внаслідок виходу з ринку авіакомпанії «Аеросвіт». Вищезазначеними восьма провідними вітчизняними аеропортами у 2013 р. обслуговано у цілому 98 % авіапасажирів [4]. Детальніша інформація щодо авіаперевезень наведена у таблиці 1.

Таблиця 1

Динаміка обсягів авіаперевезень за 2012-2013 рр. [1]

Показники	Од. виміру	Всього за роками			У т.ч. міжнародних		
		2012р.	2013р.	Темпи росту, %	2012р.	2013р.	Темпи росту, %
Перевезено пасажирів	тис. чол.	8106,3	8107,2	100,01	6820,9	6897,1	101,1
у т.ч. на рег. лінях	тис. чол.	5930,1	5550,4	93,6	4693,6	4385,1	93,4
Виконані пасажиро-кілометри	млрд пас. к	14,4	12,5	86,8	13,7	11,9	86,9
у т.ч на рег. лінях	млрд пас. к	10,4	8,1	77,9	9,7	7,4	76,3
Перевезено вантажів та пошти	тис. тонн	122,6	99,2	80,9	122	98,8	81
у т.ч. на рег. лінях	тис. тонн	26,5	15,2	57,4	26,1	14,8	56,7
Виконані тонно-кілометри (вантажі+пошта)	млн ткм	363,1	273,1	75,2	362,8	272,9	75,2
у т.ч. на рег. лінях	млн ткм	83,4	24,3	29,1	83,1	24,1	29
Виконано комерційних рейсів	тисяч	106,1	96	90,5	77,7	71,6	92,1
у т.ч. на рег. лінях	тисяч	76,3	64	83,9	54,5	45,5	83,5

На початку 2013 року припинила діяльність провідна українська авіакомпанія «Аеросвіт», яка мала розгалужену мережу маршрутів та найбільші обсяги пасажирських перевезень як на міжнародних, так і на внутрішніх авіалініях. Її питома вага у загальних обсягах перевезень за підсумками 2012 р. складала майже 38%. Як наслідок, у першому кварталі 2013 р. загальне скорочення обсягів пасажирських перевезень українськими авіакомпаніями сягнуло 20%. Однак упродовж наступних місяців українським авіакомпаніям вдалось відновити більшу частину маршрутів та пасажиропотоків авіакомпанії «Аеросвіт» та за підсумками року уникнути падіння обсягів пасажирських перевезень порівняно з попереднім 2012 р. (рис. 1) [1].

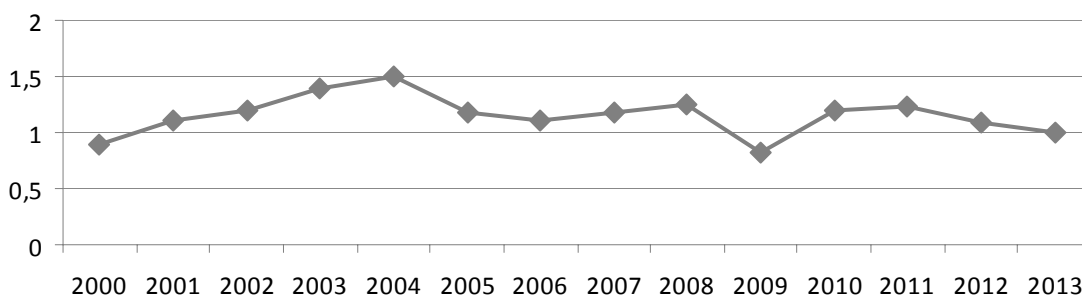


Рис.1. Індекс зростання обсягів пасажирських перевезень по роках

За даними таблиці 1 протягом 2012-2013 рр. лише кількість перевезених пасажирів залишалась незмінною, а міжнародні перевезення навіть зросли на 1,1%. Що стосується інших показників, то серед них спостерігається тенденція до зменшення. Детальніше динаміка обсягів перевезення пасажирів показана на рисунку 2 [1].

Як видно з рисунка 2, самим невдалим роком по пасажироперевезенням був 2009 р., адже це був рік загострення економічної кризи. Однак, починаючи з 2010 р. вдалось стабілізувати ситуацію авіаперевезень і пасажиропотік пішов на зростання. Кількість перевезених пасажирів у 2013 р. залишилась на рівні 2012 р. та склала 811 млн чол. [1].

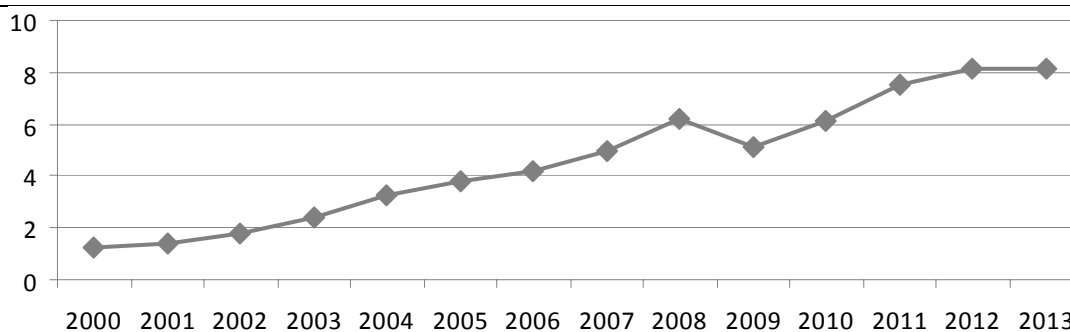


Рис.2. Динаміка обсягів перевезень пасажирів авіаційним транспортом України, млн чол.

Як вже зазначалось, однією із проблем розвитку ринку авіаційних перевезень є невідповідність повітряних суден міжнародним стандартам, що не дозволяє виконувати міжнародні польоти. Вимоги євроінтеграції диктують необхідність забезпечення єдності технічної бази та технологій, що застосовуються на ринку авіаперевезень. Більшості українських авіаперевізників необхідні час та інвестиції для виконання вимог відповідності європейським нормам і стандартам, тоді як європейські компанії увійдуть на ринок одразу. Найбільші українські авіакомпанії мають у своєму парку в середньому по 20 машин, тоді як великі європейські компанії – по 300–400 машин. Середній рівень зношеності власних літаків у вітчизняних авіакомпаніях перевищує 70 %, а середній термін експлуатації становить 22,3 року [5].

Фінансовий стан більшості вітчизняних авіаперевізників не дозволяє швидко оновити власний парк літаків. Зокрема, авіакомпанія «Віз Ейр Україна» до 2012 р. працювала зі збитками, загальна сума яких у 2008–2011 рр. склала 235,2 млн грн при загальному доході 1,161 млрд грн [6]. У 2012 р. авіаперевізник вперше отримав 27,5 млн грн прибутку при доході 512 млн грн. Проте зараз, зважаючи на поточну ситуацію, доки не стабілізується попит на бюджетні перевезення, авіакомпанія змушена відмовитись від запланованої на 2014 р. купівлі Airbus 320 – п'ятого літака у складі флоту авіакомпанії [7].

Невеликий і зношений парк літаків, значно менші обсяги доходів авіаційних підприємств разом із відсутністю розвинутого транзитного «хабу» [1], а також обмеженістю маршрутної мережі не дозволяють національним авіакомпаніям скористатися перевагами ефекту економії від збільшення кількості маршрутів та/або завантаженості літаків трансферними пасажиропотоками, які є у міжнародних конкурентів.

Досить закритим в Україні є ринок авіаційного пального, на якому працюють не більше 10 компаній, а враховуючи, що на відміну від ЄС з пального, яке реалізується для цивільної авіації, збирається акцизний збір, авіапальне в Україні є в півтора разу дорожчим, ніж в країнах Євросоюзу.

Україна не має на сьогодні правових механізмів захисту власних авіакомпаній в умовах міжнародної конкуренції, як і не має взагалі чіткої державної політики щодо розвитку національної цивільної авіації.

Визначивши основні проблеми для підвищення рівня конкурентоспроможності авіаційної галузі слід: побудувати чітку стратегію державної підтримки авіаційних структур; підвищити інвестиційну привабливість авіаційного комплексу; модернізувати парк повітряних суден та наземної інфраструктури. Зменшення податкового навантаження вплине на збільшення обсягу прибутку, що залишається в розпорядженні авіапідприємства. Це, а також подальше вдосконалення механізму фінансово-кредитної підтримки авіаційного підприємництва, сприятиме нарощуванню обсягів інвестування.

Стабілізувати ситуацію на ринку авіаперевезень України стане можливим насамперед завдяки активній маркетинговій політиці вітчизняних авіакомпаній (відкриттю нових маршрутів, збільшенню частот), активізації чартерних перевезень, подальшій модернізації та оновленню парку повітряних суден, а також розвитку мережі послуг українськими авіаперевізниками.

Надання керівникам аеропортів права встановлювати коефіцієнти до ставок аеропортових зборів створює умови для більш ефективної співпраці аеропорту та авіакомпаній та залучення додаткових авіаційних перевізників. Відповідно до існуючої практики застосування понижувальних коефіцієнтів до аеропортових зборів у поєднанні із зниженням вартості наземного обслуговування та спільних маркетингових заходів аеропорту та авіаперевізників створюється можливість встановлювати значно нижчі ціни на квитки, тим самим суттєво збільшуючи пасажиропотік. Залучення додаткових авіаційних перевізників сприятиме також збільшенню доходів аеропортів України від неавіаційної діяльності (зокрема, торговельної, роботи паркувальних майданчиків тощо).

Тому, виконання усіх вищезазначених напрямків дозволить досягти високих темпів зростання у посткризовий період, як на ринку авіаперевезень, так і у авіаційній галузі в цілому, а також підніме конкурентоспроможність української авіації на міжнародному ринку. А основним гарантом у забезпеченні цього процесу повинна стати держава.

Висновки. Аналіз розвитку ринку авіаційних перевезень в Україні характеризується наступними чинниками:

- динаміка розвитку індустрії авіаперевезень є одним із ключових індикаторів економічного благополуччя країни;
- стан вітчизняної авіації залишається незадовільним, особливо враховуючи наслідки економіко-

фінансової кризи;

- ринку авіації притаманна недостатня ефективність державного регулювання національного ринку авіаційних перевезень, оскільки йому властиві такі риси, як монополізм, нестабільність, низька конкурентоспроможність, відсутність внутрішнього потенціалу.

Зважаючи на зазначені проблеми першочерговими заходами щодо удосконалення механізму функціонування ринку авіаційних перевезень є наступні: створити правові та економічні механізми державної підтримки; впровадити заходи щодо демонополізації у сфері поставок послуг для авіакомпаній в аеропортах України, у т.ч. окремих послуг з наземного обслуговування, поставок авіапального тощо; розробити «дорожню карту» розвитку цивільної авіації в Україні на середньостроковий період.

Література

1. Підсумки діяльності авіаційної галузі за 2013 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://avia.gov.ua/documents/diyalnist/p%D1%96dsumki%20d%D1%96jalnost%D1%96/>
2. Проблемы и перспективы развития рынка пассажирских авиационных перевозок в Украине / Міжнародний центр перспективних досліджень (МЦПД). – 2005 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://icps.com.ua/pub/files/40/62/Aviation_policy_RUS.pdf
3. Постанова КМУ від 30.10.2013 р. № 944 «Про схвалення Концепції Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 р.» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/944-2013-%D0%BF>
4. Надто високі ставки аеропортових зборів [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://galnet.org/newsticker/103497-v-ukrajini-aviapalyvo-znachno-dorozhche-nizh-u-es>
5. Українські авіаперевізники і аеропорти не готові до входження в САП – експерт [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://economics.unian.ua/transport/576104-ukrajinski-aviaperevizniki-i-aeroporti-ne-gotovi-do-vhodjennya-v-sap-ekspert.html>
6. «Визз Эйр Україна» впервые получила прибыль по итогам года [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://cfts.org.ua/news/vizz_eyr_ukraina_vpervye_poluchila_pribyl_po_itogam_goda_16754
7. «Визз Эйр Україна» отложила расширение флота в 2014 г. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://cfts.org.ua/news/vizz_eyr_ukraina_otlozhila_rasshirenie_flota_v_2014_godu_obnovleno_18270

References

1. Results of the aviation industry in 2013 [electronic resource] - Access: <http://avia.gov.ua/documents/diyalnist/p%D1%96dsumki%20d%D1%96>
2. Problems and prospects of development of the market avyatsyonnyh passenger transportations in Ukraine / International Centre for Policy Studies (ICPS), 2005 [electronic resource] - Access: http://icps.com.ua/pub/files/40/62/Aviation_policy_RUS.pdf
3. CMU from 30.10.2013 p. № 944 "On approval of the Concept of the State Program for airport development for the period till 2023" [electronic resource] - Access: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/944-2013-%D0%BF>
4. Too high rates of airport charges [electronic resource] - Access: <http://galnet.org/newsticker/103497-v-ukrajini-aviapalyvo-znachno-dorozhche-nizh-u-es>
5. Ukrainian air carriers and airports are not ready to join the CAP - expert [electronic resource] - Access: <http://economics.unian.ua/transport/576104-ukrajinski-aviaperevizniki-i-aeroporti-ne-gotovi-do-vhodjennya-v-sap-ekspert.html>
6. "With Air Ukraine" has received profit for the first time been Outcome year [electronic resource] - Access: http://cfts.org.ua/news/vizz_eyr_ukraina_vpervye_poluchila_pribyl_po_itogam
7. "With Air Ukraine" postponed Expansion fleet in 2014 g [electronic resource] - Access: http://cfts.org.ua/news/vizz_eyr_ukraina_otlozhila_rasshirenie_flota_v_2014_g

Рецензія/Peer review : 6.9.2014 р. Надрукована/Printed : 23.09.2014 р.
Рецензент: д.е.н., доцент Григоруک П.М.