

Секція: Інше

Ліскович Назарій Юрійович

асистент кафедри менеджменту

зовнішньоекономічної діяльності підприємств

факультету економіки та бізнес-адміністрування

Національний авіаційний університет

м. Київ, Україна

ПРОБЛЕМИ У СФЕРІ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

Сьогодні, коли життя швидко змінюється, а зв'язки між країнами посилюються, потрібно іти в ногу з часом. Для цього найефективнішим та найдоцільнішим є авіаційний транспорт. Його перевагами над іншими видами транспорту є швидкість і далека відстань перевезень. Протягом останнього століття країни світу освоїли повітряний простір, напрацювали значну базу авіазв'язків та організували ефективне здійснення авіаперевезень. За допомогою системи повітряного транспорту суспільство має змогу задовольняти свої потреби у подорожах, перевезеннях вантажу, багажу і пошти. Все це регулюється міжнародними нормативно-правовими актами і безліччю угод, які у свою чергу підвищують ефективність повітряних перевезень та рівень авіаційної безпеки.

Роль України в даній системі авіаційного транспорту визначити важко. З однієї сторони, наша держава має величезний потенціал для розвитку галузі повітряних перевезень. Адже значні розміри території та велике населення сприяють цьому. Але, з іншого боку, потужності використовуються недоцільно та неефективно. Хоча великі міста мають аеропорти, які обслуговують до 40 вітчизняних авіакомпаній, інфраструктура ринку

авіаперевезень не є розвиненою, особливо в порівнянні з європейськими країнами. Проблемною залишається організація самих перевезень повітряним транспортом, яку негайно потрібно покращувати.

У сучасних умовах глобалізації основних процесів суспільної та економічної життєдіяльності людства можливість швидкого пересування людей та вантажів на далекі відстані в різні, включаючи найбільш важкодоступні, місця світу робить ринок авіаційних перевезень одним з найперспективніших та найдинамічніших транспортних ринків. Авіаційні перевезення – діяльність з низькою рентабельністю. У складі ключових витрат аеропортові послуги, наприклад, займають 15–20%, заправка авіаційним паливом – 20–30%. Вартість послуг з наземного обслуговування та заправки літаків в Україні одна з найвищих серед європейських аеропортів (рис. 1).

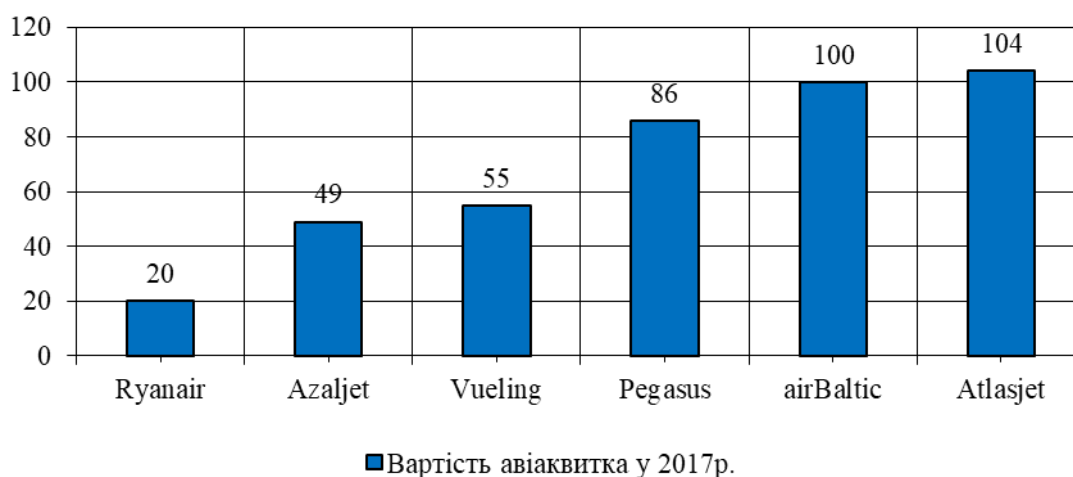


Рис. 1. Мінімальна вартість авіаквитка провідних лоукост-авіакомпаній в Україні у 2017 р. (у EUR) [34]

Сьогодні кожен потенційний пасажир, який має на меті здійснити подорож у межах України, обирає між трьома видами транспорту – залізничним, автомобільним та авіаційним. При цьому авіація у виборі виду

транспорту потенційним пасажиром може бути й взагалі відсутньою, як часто прийнято вважати, через ціну. Варто зазначити, що у 2008 р., з приходом на ринок внутрішніх пасажирських авіаперевезень першої в Україні low-cost авіакомпанії «Wizz Air», а потім й інших low-cost авіакомпаній, ціни на авіаперевезення стали доступнішими для середньостатистичного пасажирів, ніж раніше. Крім того, традиційні авіакомпанії почали пропонувати сезонні та інші знижки. Дані зміни істотно наблизили авіаційний транспорт до потенційних пасажирів та забезпечили зростання рівня конкурентоспроможності.

Підсумовуючи можна зробити наступний висновок, що роль повітряного транспорту, як каталізатора загального економічного і соціального розвитку, обумовлена швидкістю і гнучкістю, що характеризує повітряний транспорт в загальній системі перевезень.

Ринок повітряних перевезень значно залежить від стану економічного розвитку України, особливо від купівельної спроможності громадян та інфляційних процесів. Хоча світовий розвиток також має певний вплив на український авіаринок. Але ті авіакомпанії, які існують в Україні уже довгий час, так і не змогли організувати свою роботу ефективно і доцільно. Парк повітряних суден є незначним: в Україні більшість авіаперевізників мають близько двадцяти машин, тоді як у Європі – до 400, а у США – понад 700 суден [5].

Більша частина парку є застарілою та неефективною. Більшість іноземних авіакомпаній у своїй діяльності використовують повітряні судна Boeing, Airbus, Embraer – безпечніші та швидші, витрачають менше пального. Українські авіаперевізники теж володіють літаками, але їх кількість недостатня. Якщо проаналізувати типи літаків, що перебувають у власності

наших авіакомпаній, то можна побачити, що значно переважають: Ан, Іл, Ми, Як [4].

Не останню роль відіграють аеропорти. Для нашої держави характерний нерівномірний розвиток наземної бази авіації. Аеропорти не здатні обслуговувати так багато рейсів, які можуть дозволити собі авіаперевізники. Існує невідповідність їх сервісу міжнародним стандартам. Наприклад, довжина злітної смуги, стан її покриття і стан рульових доріжок спричиняють проблеми під час прийняття літаків типу Boeing-737 та Airbus-320 [1].

Українські авіаперевізники є неконкурентоспроможними не тільки на світовому ринку авіаперевезень, а й навіть на своєму внутрішньому ринку. Краща організація роботи та вищий рівень надання послуг дозволяє іноземним компаніям завоювати прихильність українських споживачів, а відтак збільшити свою частку на нашому ринку повітряних перевезень. Перевагами таких перевізників є нижчі ціни, гарний стан повітряних суден, висококваліфікований і культурний персонал – чинники, які набувають все більшого значення. З одного боку, зарубіжна конкуренція значно зменшує попит на послуги вітчизняних авіаперевізників. А з іншого – вона дає стимул українським компаніям розвиватися та вдосконалювати свою роботу, особливо у сфері ціноутворення, спектру послуг та їх якості [2].

Таким чином, становлення та розвиток галузі авіаперевезень України розпочалося ще за часів радянського союзу, але по-новому постати та переорієнтуватися на ринкові закони їй довелося лише після здобуття незалежності. Хоча протягом останніх років спостерігалися позитивні тенденції за більшістю показників, у 2014 році відбулося погіршення стану повітряних перевезень у силу складної політичної та економічної ситуації. По-перше, вантажні авіаперевезення, які без того займали незначну частку

від загальних вантажних перевезень, ще більше скоротилися. По-друге, попит населення зменшився як на пасажирські перевезення, так і на вантажні. Значно скоротилася кількість рейсів до України та через її територію. А повітряний простір над східною частиною нашої держави взагалі закрили.

Отже, виокремимо такі проблеми українського ринку повітряних перевезень: значна його монополізація; залежність від рівня економічного розвитку та купівельної спроможності населення; застарілий парк повітряних суден; диспропорційний розвиток наземної бази; неконкурентоспроможність вітчизняних авіаперевізників; відсутність інновацій у даній сфері; авіаційна безпека.

Література

1. Офіційний сайт Pegasus [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: <https://www.flypgs.com>
2. Офіційний сайт Wizz Air [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: <https://wizzair.com>
3. Офіційний сайт МАУ [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: <https://www.flyuia.com>
4. Офіційний сайт Державної авіаційної служби України [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: <http://www.avia.gov.ua>
5. Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: <http://www.ukrstat.gov.ua>