

DOI: <https://doi.org/10.32836/2521-666X/2019-1-63-12>
УДК 656.7

Горбачова О.М.

кандидат економічних наук,
доцент кафедри фінансів, обліку і аудиту,
Національний авіаційний університет

Савчук Л.О.

студентка,
Національний авіаційний університет

Horbachova Oksana, Savchuk Lesia
National Aviation University

КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ УКРАЇНСЬКОЇ АВІАТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ

COMPETITIVENESS OF THE UKRAINIAN AIR TRANSPORT SYSTEM

Проблема конкурентоспроможності української авіатранспортної системи на світовому ринку є досить актуальною. Дана галузь може бути досить прибутковою та привабливою для інвестицій. Ключовими чинниками досягнення конкурентних переваг у роботі авіакомпаній є не тільки вартість обслуговування, а й якість наданих послуг, організація управління. Сьогодні керівництво авіакомпаній ураховує як макро-, так і мікрочинники.

У статті проведено оцінку конкурентоспроможності авіаційної галузі України та стану літакобудування. Розглянуто одну з проблем, що припиняє повноцінний розвиток і функціонування авіаперевезень, – рівень монополізації, що призводить до завищення цін. Також важливим чинником є стан аеропортів, що потребують поліпшення. Запропоновано варіант підвищення конкурентоспроможності – керування доходами. Це може підвищити дохідність на декілька відсотків, але все ж дане питання потребує більш вагомих змін і дій.

Ключові слова: авіакомпанія, конкурентоспроможність, літакобудування, авіаперевезення.

Проблема конкурентоспособности украинской авиатранспортной системы на мировом рынке является весьма актуальной. Данная отрасль может быть достаточно прибыльной и привлекательной для инвестиций. Ключевыми факторами достижения конкурентных преимуществ в работе авиакмпаний являются не только стоимость обслуживания, но и качество предоставляемых услуг, организация

управління. Сегодня руководство авиакомпаний учитывает как макро-, так и микрофакторы.

В статье проведена оценка конкурентоспособности авиации Украины и состояния самолетостроения. Рассмотрена одна из проблем, которая останавливает полноценное развитие и функционирование авиоперевозок, – уровень монополизации, что приводит к завышению цен. Также важным фактором конкурентоспособности является состояние аэропортов, которые нуждаются в реконструкции и замене оборудования. Одним из наиболее эффективных факторов повышения конкурентоспособности авиакомпаний является управление доходами. При исправной системе управления ежегодно увеличение дохода может составлять 3–7%.

Ключевые слова: авиакомпания, конкурентоспособность, самолетостроения, авиоперевозки.

The problem of the competitiveness of the Ukrainian air transport system in the world market is very relevant. This industry can be quite profitable and attractive for investment. Key factors in achieving competitive advantages in the work of airlines is not only the cost of service, but also the quality of services provided, management organization. Today the airlines' management takes into account both macro and micro factors. In the field of aircraft engineering, there are two large aircraft factories (Aviant Kiev State Aircraft Plant and Kharkiv State Aviation Production Enterprise) and the creator of individual technologies (known by Antonov ANTK) that have long cooperated with each other for more than 90 years. The results of their cooperation were the production of a series of "An" aircraft: from An-2 to An-148. Antonov is a well-known international brand of regional passenger, transport and military transport aircraft of various classes. There were no plans to create aircrafts corresponding to the "Dream" (An-225) and "Ruslan" (An-124), and nobody was able to produce a series of regional turbo-propeller passenger aircraft, such as the An-24. According to experts, Antonov aircraft today are used in 42 different countries of the world. Unfortunately, at the moment, the most powerful and export-oriented enterprises are located only in several regions: Kyiv, Kharkiv, Zaporozhye. It is also worth noting that the characteristic feature of aircraft construction is that the manufacture of aircraft and their components is made exclusively on order, which when measuring the competitiveness of the industry determines the key role of such an indicator as the volume of production and sales of products. Today, the influence of various factors, not only in the economy and in other areas, is gaining momentum in air transport. Therefore, air transport and its political structure (functional-component, functional-administrative and functional-territorial) are in the process of acquiring new qualities that take effect due to the change of ties between elements of separate structures and structures of different levels. In general, this means the change in the form and nature of the interaction between them, and in a more specific case, the improvement (optimization) of the processes that are implemented in the system. The article assesses the competitiveness of the aviation industry in Ukraine and the state of aircraft construction. Also considered one of the issues that stops the full development and operation of air travel - the level of monopolization, which leads to an overestimation of prices. An important factor is the state of the airports that needs to be improved. One of the most effective factors in increasing the competitiveness of airlines is revenue management. With a good management system, an annual increase in income can be 3-7%.

Keywords: airline, competitiveness, aircraft construction, air transportation.

Постановка проблеми. Актуальність теми дослідження зумовлена необхідністю проведення всебічного дослідження складників конкурентоспроможності авіаполітслуж, потенціалу України на міжнародному ринку авіаперевезень та проблем удосконалення діяльності авіакомпаній. У сучасних умовах стабільне зростання промисловості економічно розвинених держав неможливе без авіації. Ця галузь України досі займає лідируюче місце в розвитку сфери авіації та входить до розвинутої дев'ятки країн, що мають замкнутий технологічний цикл виводу на ринок авіатехніки.

В умовах глобальної економічної та фінансової кризи ринок звичайної продукції, а тим більше військової авіації продовжує бути достатньо вигідним. Але, незважаючи на присутність вагомого потенціалу в галузі, останнім часом Україна має значні економічні проблеми з розвитком авіаційної промисловості та виведенням її на світові ринки, тому державна підтримка є необхідною.

Авіатранспорт є одним із найбільш вагомих секторів не тільки України, а й світової економіки. Внесок України в систему авіаційного транспорту визначити складно. Хоча у нас і є перспективні можливості: великі

розміри країни та чисельне населення, що сприяє розвитку галузі перевезень, але присутній фактор їх неефективного та недоцільного використання. Маючи великі міста з наявними аеропортами, які обслуговують до 30 вітчизняних авіакомпаній, ринок авіаперевезень не є достатньо розвиненим, особливо порівняно з країнами Європи.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання конкурентоспроможності вітчизняних підприємств авіатранспортної галузі гостро стояло в усі часи. Саме тому ним займалися не тільки вітчизняні науковці, такі як Д. Бугайко, В. Загорулько, Ю. Кулаєв, А. Назаренко, П. Родіонов та ін., а й низка зарубіжних: В.Г. Афанасьєв, Т.Х. Ван, Р. Доганис, Н. Йогансен, І. Коблов, В.В. Соколов та ін.

Мета статті полягає у розкритті теоретичних положень, пошуку шляхів розширення та вдосконалення діяльності української авіатранспортної системи.

Виклад основного матеріалу. У галузі літакобудування лідерами є два великі авіаційні заводи (Київський державний авіаційний завод «Авіант» і Харківське державне авіаційне виробниче підприємство) та створювач індивідуальних технологій (відомий АНТК ім. Антонова), які давно співпрацюють один з одним (понад 90 років). Результатами їхньої співпраці стало виробництво серії літаків «Ан» – від Ан-2 до Ан-148. «Антонов» – відомий світовий бренд регіональних пасажирських, транспортних та військово-транспортних літаків різних класів. Ще не відбулося створення літаків, відповідних «Мрії» (Ан-225) та «Руслану» (Ан-124), і ніхто не зміг виготовити серію регіональних турбогвинтових пасажирських літаків, якими є Ан-24. За дослідженнями експертів, літаки серії «Антонов» сьогодні використовуються у 42 країнах світу.

Безумовно, цивільна авіація у нашій державі почала свій розвиток ще за часів колишнього СРСР, а якщо точніше – у 1923 р. (засновано авіакомпанію «Укрвоздухпуть»). «Аерофлот» зародився у 30-х роках ХХ ст. Зрозуміло, що незалежно впливати на поліпшення розвитку авіаційної галузі Україна

отримала змогу лише після здобуття незалежності: 1992 р. – рік створення Укрaviaції та початку ринкових відносин у цій сфері. Наша держава у 1992 р. вступила до ІКАО, у 1993 р. затвердила Повітряний кодекс. Відповідно до реформ Європейської конференції цивільної авіації, до якої ми приєдналися 15 грудня 1999 р., Україна почала вагомо здійснювати зміни на своєму ринку авіаперевезень.

Не можна забувати, що ще за часів СРСР у радянській авіаційній промисловості було залучено близько 2 млн. осіб, що дало змогу випускати майже 25% усіх літаків світу у 1980-х роках. Зрозуміло, що нині досягти таких позицій майже нереально, однак авіаційну промисловість можна перевести на високий рівень рентабельності, оскільки найближчими роками планувалося списання близько 60% літакового парку Росії та інших країн, які використовують ще радянські літаки Ан. У всьому світі в середньому було випущено близько 20 тис. літаків сімейства Антонов, з яких списали вже дві третини. Тобто близько 6–7 тис. літаків усе ж залишаються функціонувати. Водночас за останні роки в нашій країні зібрали лише трохи більше 20 літаків. Незважаючи на стабільну участь вітчизняних літакобудівників у світових виставках, уклали лише разові контракти на продаж авіаційної техніки.

На жаль, нині найбільш могутні та експортноорієнтовані підприємства розміщуються тільки у декількох регіонах: Києві, Харкові, Запоріжжі. Також виокремлюється Дніпропетровська область, організації якої виконують виготовлення окремих агрегатів літаків та космічних ракетноносіїв. Є регіон, де розміщуються переважно ремонтні авіаційні підприємства, існування яких деяким чином пов'язане з іншими головними підприємствами галузі. Також варто відзначити, що найбільш «універсальними» літакобудівними містами є Київ та Харків, де зосереджено велику кількість авіаційних виробничих, науково-дослідних та конструкторських установ, тоді як Запоріжжя має спеціалізацію на двигунобудуванні та їх

розробленні. Тобто конкурентоспроможність одних регіонів пов'язується з конкурентоспроможністю інших, оскільки жодна країна не має повноцінного виробництва всіх стадій літакобудування. Тому варто враховувати і регіональний аспект, аналізуючи конкурентоспроможність. Також варто відзначити, що характерною ознакою літакобудування є те, що виготовлення літаків та їх складників проводиться виключно на замовлення, що за вимірювання конкурентоспроможності галузі визначає ключову роль такого показника, як обсяги виготовлення та реалізації продукції.

Усі чинники, що впливають на конкурентоспроможність авіакомпанії, можна умовно поділити на зовнішні (макрочинники), до яких відносяться ринкова кон'юнктура, кризові явища як у цілому на світовому ринку, так і безпосередньо на ринку авіаційних послуг, доступ до інвестицій, субсидії, входження в альянси; і внутрішні (мікрочинники), які здійснюють діяльність на базі сучасних методів менеджменту, у тому числі впровадження ефективних заходів із керування доходами, витратами, персоналом і його мотивацією, і, як наслідок, поліпшення якості наявних авіакомпаній, розширення маршрутів, освоєння нових географічних ринків, активна поява нових інформаційних технологій [1].

Одними з головних невирішених питань ринку українських авіаперевезень є його високий рівень монополізації та закритість економіки. Крім того, що ведення бізнесу може бути несправедливим, це дає змогу завищувати ціни на послуги авіаперевізників. Тоді як у європейських країнах цивільна авіація є одним із бюджетних видів транспорту: вартість квитка варіюється у межах 1–45 євро, у нашій державі цей показник виріс до кількох сотень доларів США [2]. Окремою проблемою є завищені тарифи на надання аеропортами послуг авіакомпаніям, наприклад проведення навігаційних систем чи повітряного супроводу. Ці ціни практично нічим не виправдані і необґрунтовані. Нині дешевше полетіти зі Львова до Туреччини, ніж до Одеси.

Економічний розвиток також має дуже значний вплив на повітряні перевезення, особливо він залежить від купівельної спроможності жителів та рівня інфляції. Також значну частку впливу має й конкуренція з боку інших країн. Авіакомпанії, які існують відносно тривалий час, не змогли досягти стабільної і належної організації.

Парк повітряних суден є незначним: в Україні більшість авіаперевізників має близько 20 машин, тоді як у Європі – до 400, а у США – понад 700 суден [3]. Основна частка парку є неспроможною до повноцінного функціонування та є неефективною. Більша частина 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.

Аналізуючи ринок авіації, варто врахувати стан аеропортів. У нас наземна база авіації характеризується нерівномірністю розвитку. Наявна нездатність обслуговувати ту кількість, яка вимагається. Також є невідповідність із міжнародними вимогами та стандартами. Наприклад, довжина злітної смуги, стан її покриття і стан рульових доріжок спричиняють проблеми під час прийняття літаків типу Boeing-737 та Airbus-320. Українські авіаперевізники є неконкурентоспроможними не лише на міжнародному ринку авіаперевезень, а й навіть на своєму внутрішньому ринку. Це проявляється в тому, що зарубіжні компанії захоплюють усе більше прихильників із боку українських споживачів послуг завдяки кращій організації роботи та вищому рівню надання послуг. Плюсами таких перевізників є знижена вартість послуг, кращий стан літаків, висококваліфікований, добре навчений і культурний персонал – чинники, які набувають усе більшого значення в умовах високої конкуренції. Але навіть у такій ситуації є й позитивні моменти, це є стимулом для поліпшення, вдосконалення і розвитку власного ринку [4].

Нині в Україні існують конкуренти, які забезпечують послуги дешевих авіаперевезень,

але вони не є власністю нашої держави, наприклад Wizz Air. Зручно, вчасно і дешево долетіти до кількох країн Європи з Києва, Львова, Харкова можна за допомогою цього авіаперевізника. Німецька компанія Germanwings відкрила бюджетний варіант авіалінії «Київ – Кельн», італійська Air One – «Київ – Мілан», близькосхідна Air Arabia – «Київ – Шарджа». На ринку авіаперевезень України присутні також такі авіадискаунтери, як Pegasus Airlines (Туреччина) і Flydubai (ОАЕ).

Одним із найбільш ефективних чинників підвищення конкурентоспроможності авіакомпаній є керування доходами. За справної системи управління щорічно збільшення доходу може становити 3–7% [1]. Ключовим елементом в такому разі є можливість отримати максимальний дохід із кожного місця рейсу, намагаючись диференціювати клієнтів на базі вартості місця для кожного з них, розділяючи їх за допомогою конкретних умов, за яких квиток зі знижкою є недоступним. Однак збільшення доходів на окремих рейсах ніяк не гарантує, що максимізуються повні доходи по всій лінії.

Нові стратегії управління доходами почали змінювати політику авіакомпаній у бік більшої уваги до потреб і поведінки споживачів. Тоді як за базових тарифів головним було забезпечення умови «затрати-плюс», то, заснувавши систему управління доходами, компанії почали сегментувати споживачів за ціновою чутливістю, намагаючись знизити затрати, щоб мати можливість не підвищувати ціни, при цьому максимізуючи прибуток.

Сьогодні авіакомпанії пропонують великий спектр послуг – від звичайного обслуговування (перевезення пасажирів і вантажів з одного пункту в інший) до складних систем трансферних перевезень через аеропорти.

Авіаперевізники намагаються виконувати стабільне обслуговування на протязі

року на висококонкурентних ринках і в бізнес-сегментах та пропонують одну й ту ж кількість рейсів у всіх напрямках.

Нині важливим аспектом використання нових технологій є запровадження програм зі зниження паливних затрат авіакомпаній. Якщо ж модернізація принесе вигоду лише в перспективі, а на даний момент принесе великі затрати, то серед рішень короткострокового характеру ефективним є поліпшення організації управління повітряним рухом за допомогою програмного забезпечення планування польотів для оптимізації траєкторії шляху з метою раціонального використання авіапілотів.

Сьогодні вплив різноманітних чинників, не лише в економіці а й у інших сферах, набуває в авіатранспорті відчутного характеру. Авіатранспорт та його політструктура (функціонально-компонентна, функціонально-управлінська та функціонально-територіальна) знаходяться в процесі набуття нових якостей, які набувають чинності завдяки зміні зв'язків між елементами окремих структур та структурами різних рівнів. Загалом мається на увазі зміна форми та характеру взаємодії між ними, а в більш конкретному випадку – вдосконалення (оптимізація) процесів, які реалізуються в системі.

Висновки. Авіатранспортна система будь-якого рівня повинна задовольняти потреби населення та суспільного виробництва у пасажирських і вантажних авіаперевезеннях та спеціальних авіаційних роботах та послугах, незважаючи на кон'юнктурні зміни в системі економічного й політичного життя країни. Нами доведено, що належне функціонування системи авіатранспортного забезпечення має підтримувати ефективність суспільно-географічних систем у нових динамічних умовах, долаючи опір змінам і переймаючи провідні методи та прийоми управління авіатранспортною системою.

Список використаних джерел:

1. Гриньов А.В. Методичний підхід до оцінки рівня конкурентного потенціалу підприємства. *Економіка: проблеми теорії і практики*. 2007. № 223. Т. III. С. 853–863.
2. Грушак З.М. Підвищення конкурентоспроможності авіакомпаній України на міжнародному ринку. *Економіка. Фінанси. Право*. 2007. № 2. С. 10–13.

3. Бугайко Д.О. Аналіз тенденцій і перспектив розвитку світової цивільної авіації. *Проблеми системного підходу в економіці*. 2007. № 2. С. 12–17.
4. Жаворонкова Г.В. Цінність авіатранспортної послуги як чинник підвищення конкурентоспроможності авіакомпаній України. *Проблеми підвищення ефективності інфраструктури*. 2011. № 29. С. 307–312.
5. Проблемы и перспективы развития рынка пассажирских авиационных перевозок в Украине. *Міжнародний центр перспективних досліджень*. 2005. URL : http://icps.com.ua/pub/files/40/62/Aviation_policy_RUS.pdf.