

УДК 339.924

**АВІАЦІЙНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЯК СКЛАДОВА
ІНТЕГРАЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНСЬКОГО
ПРИЧОРНОМОР'Я**

Миколайчук М.М., Миколайчук Н.С., Миколайчук К.М.

У статті проаналізовано вплив розвитку авіаційних перевезень на відродження економіки та інтеграційні процеси Українського Причорномор'я, основні аспекти формування оптимальної програми авіаперевезень для перетворення туризму у рушійну силу економіки регіонів.

Постановка проблеми. Для розвитку економіки в будь-якій країні виняткове значення має транспорт, який є органічною ланкою виробництва та сфери послуг.

Рівень розвитку транспортної системи держави – одна з найважливіших ознак її технологічного процесу. За умови інтеграції до європейської та світової економіки, потреба у високо розвинутій транспортній системі дедалі посилюється - вона має стати базисом для ефективного входження України до світового співтовариства та зайняти в ньому місце, яке б відповідало рівню успішної держави.

Протягом останніх років транспортна галузь України зазнала суттєвих змін і на даний момент знаходиться в активній стадії переформування [1].

У сучасних умовах глобалізації великого значення набуває можливість швидкого пересування людей та вантажів на далекі відстані, що робить ринок авіаційних перевезень одним з найперспективніших та найдинамічніших транспортних ринків. За прогнозом Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), у період з 2012 по 2023 роки загальний попит на повітряні перевезення у світі щороку зростатиме в середньому на 4-5 %.

Для відновлення економіки України необхідно особливу увагу приділити тим сферам діяльності, які можуть забезпечити збільшення кількості робочих місць та, відповідно, зменшити безробіття в кожному з регіонів.

В багатьох країнах в широко розвинуту індустрію перетворюється туризм, який не тільки належить до прибуткових секторів національної економіки, а й лідерів, з точки окупності капітальних вкладень. Адже оборотність капіталу у цій сфері діяльності значно вища, ніж в інших. В той же час витрати на створення одного робочого місця значно менші, ніж у промисловості. До того ж розвиток туристичної сфери позитивно впливає на споживання продукції агропромислового комплексу, сприяє розвитку спортивно-оздоровчих баз, дорожнього будівництва та транспорту, реставрації пам'ятників історії, культури та мистецтв, кращому використанню природно-рекреаційних ресурсів.

За прогнозами спеціалістів, саме туризм буде рушієм світової економіки у XXI столітті. Важливим є той факт, що європейський туризм дедалі більше повертається до Східної Європи і Україна повинна використати свій шанс для цього.

Серед регіонів з унікальними можливостями розвитку туристичної сфери особливе місце займає Херсонська область, яка межує з Кримом, і за своїм природно-ресурсним потенціалом здатна задовольнити потреби різних категорій туристів (дорослі та діти, пасивний і активний відпочинок на Дніпрі або Чорному чи Азовському морі з рибалкою та дайвінгом, оздоровленням термальними водами та лікувальними грязями).

Туристи з інших регіонів України, а, тим більше зарубіжні, обирають місця відпочинку, з якими є повітряне сполучення, бо в спекотний літній період мало бажаючих проводити багато годин, а то і днів у потягах або автобусах. Адже відстань до багатьох міст України перевищує 500 км, а до Європейських досягає декількох тис. км. Тому розвиток авіаперевезень у причорноморських регіонах України є важливою умовою економічного розвитку та євроінтеграційних процесів.

Аналіз досягнень і публікацій. Простежуючи сучасні наукові дослідження, можна відзначити, що фахівці переважно концентрували увагу на визначенні основних проблем в сфері авіаперевезень. Їх відобразили у своїх працях такі науковці: Кононова Л.Н., Бардак В., Кулієв Ю.Ф., Артамонов Б.В., Тихонов В.М., Фриндланд О.А., Чубукова Т.П. та інші.

Але бракує системних досліджень щодо обґрунтування оптимальної для сьогоднішніх реалій програми розвитку перевезень авіакомпаніями з урахуванням як внутрішніх, так і зовнішніх чинників, зокрема перспективи ринків сфери послуг, туризму тощо.

Тому метою статті є обґрунтування можливостей розвитку авіаперевезень в Українському Причорномор'ї.

Виклад основного матеріалу дослідження. Зовнішнім оточенням по відношенню до системи світового повітряного транспорту є політична система світу, економічна система світового господарства, що включає світову транспортну систему. На функціонування системи світового повітряного транспорту суттєво впливають міжнародні економічні відносини, які зазнають глибоких змін від співвідношення сил на світовій арені.

Майбутній розвиток ринку авіаційних перевезень в Україні значною мірою залежатиме від ефективності державного регулювання, приведення нормативно-правової бази у відповідність до сучасних міжнародних вимог, що формуються з боку ЄС, Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), Європейської конференції цивільної авіації (ЄКЦА), Європейської організації з безпеки аеронавігації (ЄВРОКОНТРОЛЬ).

Основним чинником, який найближчим часом найбільш суттєво вплине на ринок авіаційних перевезень в Україні, є створення в Україні спільного авіаційного простору (САП) з ЄС. В майбутньому Угода про Спільний авіаційний простір означатиме забезпечення європейських стандартів безпеки польотів, рівня обслуговування пасажирів, збільшення кількості рейсів і маршрутів, а також розширення цінового діапазону послуг авіаперевезень, сприятиме покращенню якості перевезень та відкриє нові можливості для авіаперевізників. Від підписання Україною Угоди про САП найбільше виграють пересічні пасажирів, оскільки, за оцінками експертів, її впровадження може знизити для українців тарифи на внутрішні перевезення у 2-3 рази, на міжнародні – у 1,5-2 рази [2]. Це стане можливим завдяки появі на ринку значної кількості конкурентоспроможних іноземних авіакомпаній. Зараз на внутрішньому ринку авіаперевезень майже відсутня конкуренція, тому і ціни значно вищі за європейські.

Для розвитку ж вітчизняних авіакомпаній загострення конкуренції, яка набуде міжнародного характеру, може стати загрозливою.

Зняття обмежень для авіакомпаній, які мають призначення на маршрут, за частотами та географією польотів (які зараз встановлюються двосторонніми міжурядовими угодами), створить ситуацію, коли європейські авіакомпанії зможуть виконувати необмежену кількість рейсів в Україну, проте вільних частот для виділення українським

перевізникам в Європі немає. Тобто Угода надає однакові права всім авіакомпаніям, проте можливості скористатися цими правами у європейських і українських авіакомпаній будуть різними. За таких умов жодна з українських авіакомпаній не спроможна буде одразу на рівних конкурувати з провідними міжнародними авіакомпаніями.

Слід також відзначити, що вимоги євроінтеграції диктують необхідність забезпечення єдності технічної бази та технологій, що застосовуються на ринку авіаперевезень. Для виконання вимог відповідності європейським нормам і стандартам більшості українських авіаперевізників необхідні час та інвестиції, тоді як європейські компанії увійдуть на ринок одразу.

Серед усіх авіаперевізників України можливо виділити МАУ, яка є дійсним членом Міжнародної асоціації авіаперевізників (ІАТА) та Асоціації європейських авіаліній (АЕА). Це свідчить про відповідність міжнародним вимогам якості послуг авіаперевезень та принципів функціонування авіакомпаній і надає їй певні конкурентні переваги, але навіть ця авіакомпанія не зможе на рівних конкурувати з міжнародними в умовах «відкритого неба».

Найбільші українські авіакомпанії мають у своєму парку в середньому по 20 машин, тоді як крупні європейські компанії - по 300-400 машин. Середній рівень зношеності власних літаків в українських авіакомпаніях перевищує 70%, а середній термін експлуатації становить 22,3 року [3].

Фінансовий стан більшості вітчизняних авіаперевізників не дозволяє швидко оновити власний парк літаків. До того ж збитки обумовлює неякісний менеджмент. Так, авіакомпанія Air Onix у 2014 році не змогла розрахуватися по боргах внаслідок невдало зробленої ставки на придбання у лізинг літаків Boeing 737-500 1990-х випуску, які споживають багато палива і потребують складного технічного обслуговування. Так, собівартість перевезення одного пасажирів Airbus A320 на 30-40 %, а Airbus A321 або Boeing 737-900 — на 60 % нижчою у порівнянні з Boeing 737-500. Тобто витрати на утримання літаків перекрыли «плюси» від відносно невеликої вартості лізингу [4]. Фактично лише МАУ, яка за підсумками 2012 р. отримала 26,1 млн. грн. чистого прибутку, може дозволити собі купівлю нової техніки [5]. У 2013 р. авіакомпанія подвоїла флот, і збільшила парк до 40 літаків. До 2019 року заплановано збільшення флоту до 80 літаків за рахунок лізингу нових літаків Airbus A330, або Boeing 777 [6].

Фахівці вважають, що невеликий і зношений парк літаків, значно менші обсяги доходів авіаційних підприємств разом із відсутністю розвинутого транзитного «хабу», а також обмеженістю маршрутної мережі не дозволять національним авіакомпаніям скористатися перевагами ефекту економії від збільшення кількості маршрутів та/або завантаженості літаків трансферними пасажиропотоками, які є у міжнародних конкурентів [7].

Для авіакомпанії, якій необхідно у найбільш короткий термін поновити парк повітряних суден, найбільш ідеальний варіант представляють собою оренда та лізинг.

Покращення позиції авіакомпанії на європейському ринку пасажирських перевезень можливо за рахунок стійкого зростання темпів пасажирських авіаперевезень в регіоні, експлуатації авіакомпанією нових сучасних повітряних суден з кращими економічними показниками та підвищеним комфортом, лідируючого положення у сфері наземного обслуговування. Важливе значення мають також правильно відібрані маршрутні сітки та розстановка повітряних суден по сітці розкладу.

Слід відзначити, що для розвитку туризму та покращення фінансових результатів авіакомпаній необхідно звернути особливу увагу на внутрішні авіаперевезення. При чому доцільно створити логістичний центр для узгодження розкладу руху різних видів транспорту заради формування найбільш прийнятної для туристів, які прибуватимуть в регіон з інших країн та різних куточків України, схеми до обраної ними бази відпочинку. Бажано задіяти різноманітні види транспорту (авіаційний, водний, автомобільний) для кращого ознайомлення з краєвидами та отримання задоволення від можливості скористатись транспортом, яким не мають змоги користуватись у повсякденному житті.

Вихідними даними для розробки логістичної схеми мають бути міжнародні авіарейси до аеропортів Одеси, Херсону. Їх доцільно доповнити на період відпочинку рейсами з Києва, в якому вузловим аеропортом для більшості українських авіакомпаній є аеропорт «Бориспіль», звідки авіакомпанії здійснюють з максимально можливою частотою польоти в певні хаби по середньо- та ближньоміагістральним маршрутам.

Для тих, хто прибуває до аеропорту Херсону, необхідно створити можливість швидко потрапити до зон відпочинку у Скадовську (відстань майже 100 км), Генічеську (відстань більше 200 км), Залізному Порту, Лазурному та ін. Для цього колись використовувались літаки типу АН-2.

В сучасних умовах доцільно передбачити з аеропорту необхідну кількість рейсів маршрутних таксі (авіа або автомобільних).

Висновки. Попри невелику частку авіаційного транспорту у структурі перевезень всього транспортного сектору, транзитний авіаційний потенціал України збільшуватиметься в умовах відновлення економічного зростання, а також поступового підвищення платоспроможного попиту населення, його запитів на авіаперельоти у справах бізнесу та туризму.

Інтеграційним процесам та розвитку туризму, як одного з основних напрямів розвитку економічного потенціалу Українського Причорномор'я, сприятиме створення в регіонах логістичних центрів, які забезпечать розробку узгодженої сітки рейсів різних видів транспорту для забезпечення можливості туристам у короткий термін дістатись до обраних місць відпочинку.

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. Вдвічі знизити тарифи на авіаперевезення для українців – реально [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://zamkova.info/ukraine/11707-vdvch-zniziti-tarifi-na-avaperevezennya-dlya-ukrayincv-realno.html>
3. 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>.
4. AirOnix долетался [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://www.wing.com.ua/content/view/12735/37/>
5. Чистий прибуток МАУ в 2012 р. склав 26,1 млн грн.. [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://rss.novostimira.com/n_4510871.html
6. МАУ планує подвоїти флот за 5 років —президент компанії [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://vkurse.ua/ua/business/mau-planiruet-udvoit-flot-za-5-let.html>

7. 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

Abstract

Mykolaichuk M.M., Mykolaichuk N.S., Mykolaychuk K.M
Airfreight as the part of the integration potential of the Ukrainian Black Sea region

The article analyzes the impact of air transport on economic recovery and integration processes of Ukrainian Black Sea region and the main aspects of the optimal program for converting air of tourism in the driving force of regional economies.