

АНАЛІЗ ДІЯЛЬНОСТІ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ В УМОВАХ СВІТОВОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ КРИЗИ

Досліджено ринок авіаційних перевезень в умовах світової економічної кризи. Розглянуто розвиток бюджетних авіакомпаній на ринку пасажироперевезень. Проаналізовано діяльність авіакомпаній в умовах економічної кризи та проведено порівняльний аналіз з періодом до її початку.

Рассмотрены проблемные вопросы стимулирования развития высокотехнологической авиационной отрасли для поддержки ее конкурентоспособности при условии соответствующего государственного финансирования.

The market of air transportations in the conditions of world economic crisis is in investigational. Development of budgetary airlines is considered at the market of passenger transportations. Activity of airlines is analyzed in the conditions of economic crisis and a comparative analysis is conducted with a period to its beginning.

Постановка проблеми. Сучасному етапу розвитку світової економіки характерні динамічність і суперечливість перетворень, що відбуваються в контексті великих глобальних змін та спадом ділової активності, наслідком якої є світова економічна криза. Економічні коливання значно впливають на розвиток економічних процесів в цілому і, найбільшою мірою, на авіаційну галузь, що вимагає встановлення нових правил та пошуку нових підходів до розвитку авіакомпаній та збереження їх конкурентоспроможної позиції.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідження авіаційної галузі є одним з найбільш важливих напрямків розвитку ринку пасажирських перевезень, та є одним з найважливіших об'єктів для дослідження серед науковців та практиків.

Невирішена раніше частина загальної проблеми. Розвиток авіакомпаній це процес, який вдосконалюється роками та змінюється з коливаннями у світовій економіці. Але з виникненням світової економічної кризи умови в світовій економіці змінилися настільки, що це потребує абсолютно нових підходів та миттєвих запроваджень в майже стандартизовані процеси.

Мета статті. Головним завданням статті є відображення та узагальнення проблемних питань, які існують у діяльності авіаційної галузі в умовах світової економічної кризи.

Виклад основного матеріалу. У 2008 році на тлі глобальної фінансової кризи почали знижуватися темпи зростання пасажиропотоку та доходи авіакомпаній, а рекордне зростання вартості палива призвело до збільшення витрат авіаперевізників.

На початку літа голова Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA) Джованні Бізіньяні визначив, що як тільки барель нафти перевищить позначку в 107 дол., авіакомпанії будуть літати в збиток. Влітку ціна на нафту досягла 140 дол. за барель, а пасажиропотік практично перестав зростати. За даними ACI Europe (Європейське відділення Міжнародної ради аеропортів), в червні 2008 р. кількість пасажирів, яких обслуговували європейські аеропорти, збільшилася в порівнянні з показником 2007 р. тільки на 1,6% [1]. Уже в липні пасажиропотік в Європі знизився на 0,4% - вперше за останні шість років. За січень-серпень 2008 р. кількість авіапасажирів збільшилася на символічні 0,1%. Оптимістичні прогнози на цей рік, що обіцяють авіаринку прибуток у розмірі 7-8 млрд. дол., змінилися песимізмом: за даними IATA, збиток світової авіаіндустрії за 2008 рік складе 5,2 млрд. дол. Тільки за I півріччя 2008 року в світі збанкрутувала понад 20 авіаперевізників. Ще близько 20 авіакомпаній, на думку асоціації, що знаходяться в зоні ризику. Найбільші авіакомпанії заявляють про скорочення робочих місць, зменшення флоту і маршрутів. American Airlines скоротила штат працівників – 1,5 тис. працівників, United Airlines до кінця року планує звільнити близько 1 тис. пілотів, British Airways та Air Canada скоротять штат на 2 тис. співробітників кожна. З вересня 2008 р. Continental Airlines почала позбуватися від старих Boeing 737, які поступаються в паливній економії новим моделям. У найближчий рік американська компанія також має намір на 12% скоротити число рейсів на внутрішніх маршрутах.

Найбільше постраждали бюджетні авіакомпанії, які насамперед економлять на всьому: здійснюють польоти у другорядні аеропорти, обслуговування яких дешевше; продають квитки через Інтернет, скорочуючи таким чином витрати на утримання кас і додатковий персонал, і не включають у вартість квитка харчування, плату за багаж тощо. В підсумку паливна складова в кінцевій вартості квитка у бюджетних компаній на 20-30% вище, ніж у класичних перевізників. В той час, як паливо дорожчало, бюджетним авіакомпаніям залишалося одне: скоротити кількість рейсів, відмовитися від найбільш непопулярних маршрутів. Близько 60% всіх збанкрутілих авіакомпаній - дискаунтери. Втім, експерти не виключають, що зараз, коли вартість палива стабільно знижується (за останні кілька місяців нафта подешевшала вдвічі), low-cost-компанії, які утримались на ринку авіаційних перевезень можуть виявитися в більш вигідному положенні. У

важких фінансових умовах більшість пасажирів починають заощаджувати, віддаючи перевагу дешевим квиткам, а ніж комфорту. Якщо British Airways у вересні втратила 4,8% пасажирів у порівнянні з першим осіннім місяцем 2007 р., то приріст пасажиропотоку бюджетної EasyJet Plc перевищив 22%, а завантаження склала майже 87% – в лютому 2008 р. літаки дискаунтера заповнювалися на 84,6%. На рівні 20% в місяць зберегла темпи приросту пасажирів ще одна low-cost-компанія - Ryanair. Аналітики вважають, що частка бюджетних авіаперевезень в найближчий рік може збільшитися з 20-40% до 50-60% загального пасажиропотоку в залежності від регіону [1].

На даний час українські авіакомпанії переживають тяжкі часи через фінансову кризу. В тяжкому фінансовому становищі виявилася найбільша українська авіакомпанія "АероСвіт", яка в терміновому порядку відмінила рейси по 14 напрямкам, як внутрішнього сполучення так і міжнародного. Так, з листопада 2008 р. по квітень 2009 р. компанія закриває внутрішні рейси із Києва до Харкова, Ужгорода, Чернівців та Івано-Франківська. Із міжнародних рейсів компанії під загрозою опиняться перельоти в Китай, Індію, європейські напрямки, а також маршрут до Нью-Йорка [2].

Вслід за "АероСвітом" свої рейси скорочують компанії "Дніпроавіа" і "Українські середземноморські авіалінії". А саме, авіакомпанія "Дніпроавіа" відмінила частину перельотів із Дніпропетровська до Києва, Ужгорода, Івано-Франківська та Одеси (завантаженість за цими напрямками коливається на рівні 30-60% в залежності від типу авіасудна); авіакомпанія "Українські середземноморські авіалінії" зменшила рейси за маршрутом Київ – Тегеран. Рейси, що залишилися до Тегерану, Дамаску, Оману та Бейруту авіакомпанія виконує на власних літаках замість орендованих, саме це допоможе зменшити витрати на 30-35%.

Є дві причини, за якими авіакомпанії несуть збитки, а саме зниження пасажиропотоку та високі ціни на паливо. Ціна тонни авіапалива в Україні на 300-400 дол. вища, ніж в інших країнах.

Інші українські авіаперевізники також відчують істотні фінансові труднощі. Завантаженість на їх рейсах коливається на рівні 30-40%, це змушує компанії максимально оптимізувати витрати.

Однак в Міжнародних авіалініях України інформацію про економічні труднощі не підтверджують, авіакомпанія не планує зменшувати кількість рейсів, але й прогнози на майбутнє невідомі. Поки що були відмінені тільки зимові чартерні рейси до Єгипту за бажанням туроператорів. На даний час середня завантаженість рейсів на рівні 67% — це на 7% більше в порівнянні з 10 місяцями минулого року. Авіакомпанія прогнозує на новорічні свята завантаженість на рівні 95%, що є хорошим показником [4].

За даними Державного комітету статистики України пасажирські перевезення авіаційним транспортом в 2008 р. зросли в порівнянні з 2007 р. (рис. 1) [3]. Але з загостренням економічної кризи в 2-му півріччі 2008 р. згідно даних спостерігається спад темпів зростання пасажиропотоку у період липень - вересень 2008 р.

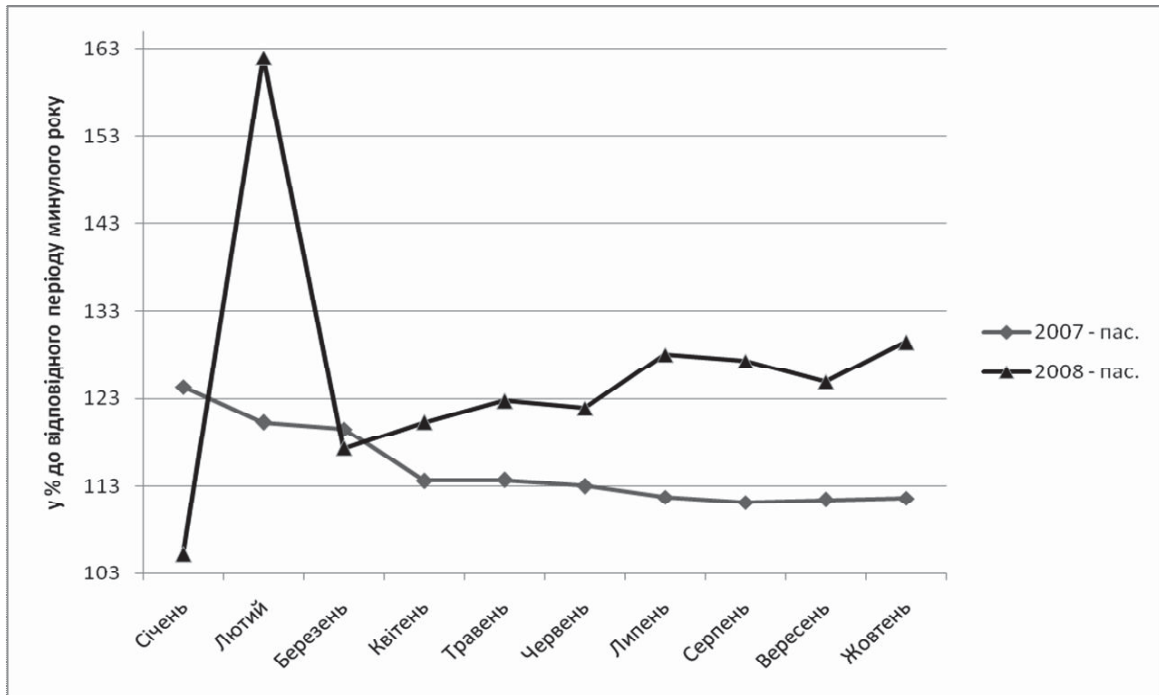


Рисунок 1. Зміна пасажиропотоку в Україні у 2007-2008 роках

В умовах глобальної кризи, пов'язаної з подорожчанням палива і зниженням споживчого попиту, на ринку авіаперевезень шанси на розвиток зберігають бюджетні авіакомпанії, які використовують прагнення пасажирів до економії. Угорська авіакомпанія "Wizz Air" вже виконує внутрішні рейси на ринку пасажирських авіаперевезень України, а з січня 2009 року має намір відкрити міжнародні рейси. Вивчають український ринок ряд європейських авіаперевізників, включаючи "Germania Express" і "EasyJet". Можливість заробити на українському ринку побачила і компанія "Air Arabia", ставши другим бюджетним авіаперевізником, який отримав дозвіл літати в Україну (табл.1). Авіакомпанія "Air Arabia" здійснює лише один маршрут Шарджа - Київ, а також планує дослідити український ринок авіаперевезень, для розширення бізнесу в Україні та виконання внутрішніх рейсів. Цінова політика компанії припускає 30%-й дисконт у порівнянні з розцінками традиційних авіаперевізників та збільшення вартості квитків з наближенням дати вильоту. Парк повітряних суден "Air Arabia" складається з 15 літаків Airbus 320 і більше ніж на 40 літаків компанія оформила замовлення [2].

Таблиця 1. Аналіз бюджетних авіакомпаній, які працюють чи планують працювати на українському ринку авіаперевезень

Авіакомпанія	Головний офіс, рік заснування	Перший рейс в Україні (маршрут)	Характеристика
Wizz Air	Угорщина, 2004 р.	11 липня 2008 р., Київ-Сімферополь	Авіакомпанія групи Wizz Air виконують польоти більш ніж в 10 країн світу. За рік перевозять більш ніж 5 млн. пасажирів. В Україні авіакомпанія здійснює рейси по маршрутам: "Київ-Одеса", "Київ-Львів" "Київ-Сімферополь" і "Сімферополь-Львів". В січні 2009 р. розпочнуться міжнародні рейси по маршрутам "Київ-Дортмунд", "Київ-Кельн", "Львів-Дортмунд" та "Львів-Лондон"
Air Arabia	Об'єднані Арабські Емірати, 2003 р.	15 жовтня 2008 р., Шарджа - Київ	Парк повітряних суден перевізника нараховує 15 літаків Airbus 320, які здійснюють рейси по 41-напрямам до Близького Сходу, Північної Африки, Північної та Південної Азії. В Україні компанія планує здійснювати 3 польоти на тиждень.
German Wings	Німеччина, 2002 р.	-	Дочірня компанія німецької авіакомпанії Lufthansa. Здійснює перевезення в 20 міст Центральної та Східної Європи, в тому числі до Москви та Санкт-Петербургу. За рік перевозить близько 8 млн. пасажирів.
Germania Express	Німеччина, 2003 р.	-	Виконує рейси приблизно в 30 напрямках, серед яких Москва, Цюрих, Відень, Стокгольм, Стамбул, Афіни. Парк повітряних суден перевізника нараховує 20 літаків Fokker 100.
EasyJet	Велика Британія, 1995 р.	-	Виконує внутрішні та міжнародні рейси по 387 напрямках між 104 аеропортами. Розмір парку – 163 літаків (111 літаків на стадії побудови). Пасажиропотік компанії перевищує 4 млн. чоловік на місяць.

На український ринок авіаперевезень почали виходити авіакомпанії Росії. В умовах кризи наші північні сусіди шукають додаткові можливості просування, при цьому розглядаються як варіанти відкриття філій в Україні, так і купівлі українських компаній. Під час проведених досліджень, встановлено, що компанія "ЮТейр" (Ханти-Мансійськ, РФ) заявила про відкриття в Україні бюджетної авіакомпанії для внутрішніх перевезень. У компанії пояснюють рішення економією в умовах кризи: Україна не стягує митні збори за ввезення іноземних повітряних суден, а оподаткування та зарплати льотного складу нижчі, ніж у Росії. Через Україну "ЮТейр" зможе отримати і деякі європейські маршрути: в Україні, на відміну від Росії, вже є горизонтальна угода про "відкрите небо" з Євросоюзом. Дана заява авіакомпанії "ЮТейр" була сприйнята шокуючи. Раніше на український ринок так відкрито російські авіакомпанії не виходили. По-перше, це обтяжливо з фінансової точки зору, а по-друге, достатньо складно з точки зору формальностей. Як вважають представники авіаперевізників, останній фактор особливо актуальний. Наприклад, компанія "Роза ветров" не могла отримати сертифікат експлуатанта більше року, при цьому жодні аргументи про наявність всіх документів, літаків в парку перевізника тощо ефекту не справляли. Українські представники просто не проводили засідання сертифікаційної комісії. Тому дивно, що українські чиновники в даному випадку так впевнено заявляють про бажання російської авіакомпанії працювати на українському ринку авіаперевезень.

Відповідну заявку в Державну авіаційну адміністрацію "ЮТейр" планує подати в грудні 2008 р., після чого почнеться процедура з видачі сертифіката на виконання польотів. Якщо дана авіакомпанія буде відповідати всім вимогам, то до кінця 2008 р., можливо, будуть мати сертифікат. "ЮТейр" планує відкрити на території України low-cost-компанію, яка буде виконувати польоти виключно на внутрішньому українському ринку.

Компанія "ЮТейр-Україна", від імені якої і буде здійснюватися діяльність, буде створена на базі Української хендлінгової компанії, а почати польоти має намір з січня. Член спостережної ради Української хендлінгової компанії (представництво "ЮТейр" на Україні) підтвердив намір зареєструвати авіакомпанію на Україні, але уточнив, що low-cost-перевезеннями на першому етапі займатися вона не буде. Цей напрямок, можливо, з'явиться пізніше у вигляді соціальних програм, наприклад, на рейсах між Україною та Росією. Відомо, що "ЮТейр" вже подала заявки на сертифікацію чотирьох літаків ATR 42, в подальшому будуть подаватися заявки на ATR 72 [2].

За даними експертів, український ринок авіаперевезень розвивається динамічно і при цьому характеризується дефіцитом паливоективних турбогвинтових літаків. Отже, намір авіакомпанії "ЮТейр" розмістити на українському ринку літаки АTR виглядає виправдано: перевезення пасажирів на Ан-24 стали збитковими, на додаток виробництво аналогічних російсько-українських Ан-140 практично відсутнє.

Представники "ЮТейр" цілком серйозно говорять про намір сертифікувати в Україні франко-італійські літаки АTR-42 для роботи на українському ринку авіаперевезень. Росія аргументує своє бажання вийти на український ринок відсутністю ввізного мита на імпортовані літаки (в РФ мито складає близько 40% від вартості повітряного судна). Нібито, таким чином компанія створює собі базу для роботи в країнах СНД.

Як би там не було, але на ринку наполегливо циркулюють чутки про масову експансію в Україну російських компаній. Причина в глобальній консолідації російських перевізників. 11 листопада 2008 року був представлений план розвитку компанії "Авіалінії Росії". До неї увійдуть 5 перевізників, які раніше входили до альянсу Air Union (створювався на базі компанії "Красноярские авиалинии" (KrasAir)), а також "Атлант-Союз", ГТК "Россия", "Оренбургские авиалинии" і ще ряд російських регіональних компаній. Як зазначають експерти, тільки на російському ринку інтереси нового перевізника не обмежуються, імовірно за все, наступним кроком компанії стане вихід на зовнішні ринки, в т.ч. і в країнах СНД. Вже зараз російські компанії активно цікавляться купівлею перевізників за межами РФ. Наприклад, власники "Красноярских авиалинии" нещодавно придбали угорську національну компанію Malev. "Аэрофлот" брав участь у переговорах щодо купівлі італійської компанії Alitalia, "Чеських авіаліній" та югославської JAT. "Сибирь" активно цікавилася "Австрійськими авіалініями".

У цій ситуації можлива купівля Росією одного з українських перевізників. Побічно про це свідчить ситуація в найбільшій вітчизняній компанії "АероСвіт". Інсайдери в компанії кажуть - підприємство активно готується до продажу. У компанії почали активно економити на персоналі ще влітку поточного року, введені плани оптимізації витрат. Всі можливості для цього є - компанія увійшла в альянс з найбільшим регіональним перевізником "Донбасаеро".

Покупцем цілком може стати саме російський мега-перевізнак "Авіалінії Росії". Справа в тому, що керівництво авіакомпанії "Авіалінії Росії", яке контролювало альянс Air Union, вже підготували основу для можливого об'єднання з "АероСвітом" ще кілька років тому. Тоді мова йшла просто про

створення достатньо вільного альянсу, який зміг би ефективно оперувати спільним парком літаків. KrasAir через альянс намагався обійти російські ввізні мита на літаки, що нагадує мотивацію "ЮТейр". У рамках альянсу передбачалося, що повітряні судна з українською реєстрацією будуть літати на таких маршрутах як, скажімо, Київ-Красноярськ-Владивосток або Київ-Красноярськ-Пекін. Зокрема, мова йшла про далекомагістральні Boeing 767. У "АероСвіта" і KrasAir було як раз по два літака і обидві компанії періодично відчували дефіцит у техніці. У випадку ж альянсу можна було б компенсувати нестачу за рахунок використання техніки партнерів і не платити при цьому 40% мито. Як видно, мотивація за останні роки відчутно не змінилася, просто загострилася конкуренція на глобальному ринку і Росія відчула необхідність створення додаткових баз на території країн СНД. Україна є однією з найбільш перспективних як з географічної, так і економічної точок зору.

Бізнес-модель low-cost має на увазі приблизно 50% скорочення витрат на одне пасажиро-місце в порівнянні з традиційними авіакомпаніями. Україна дійсно робить лише перші кроки на шляху освоєння low-cost-авіації. Тому існує багато речей, які необхідно розвивати та вдосконалювати, в тому числі аеропорти і загальну інфраструктуру. Однак з точки зору ринкової перспективи на бюджетний сегмент існує великий попит. Українці негайно реагують на можливість скористатися низькими цінами. По мірі розвитку в Україні сегменту low-cost-авіаперевезень люди будуть більше дізнаватися про ці послуги і віддадуть перевагу бюджетним авіалініям. І потім залишиться лише забезпечувати низькі тарифи і відкривати нові маршрути. У Європі на low-cost-компанії припадає близько 35% усього пасажиропотоку. У США цей показник досягає 40-45%. В Україні у найближчій перспективі бюджетні компанії будуть здійснювати не менше половини всіх пасажирських авіаперевезень.

За даними авіакомпанії "Авіалінії Антонова" світовий ринок авіаперевезень важких і негабаритних вантажів у зв'язку з фінансовою кризою в світі в жовтні 2008 року зменшився майже на 20% у порівнянні з жовтнем 2007 року, також збільшення в січні-вересні поточного року обсягів перевезень на 15% у порівнянні з аналогічним періодом минулого року, до кінця року зможуть утриматися на досягнутому рівні зростання [1].

За даними Державного комітету статистики України вантажні перевезення авіаційним транспортом в 2008 р. зросли в порівнянні з 2007 р., але у 2-му півріччі 2008 р. темпи зросту значно зменшились ніж у 1-му півріччі поточного року (рис. 2) [3].

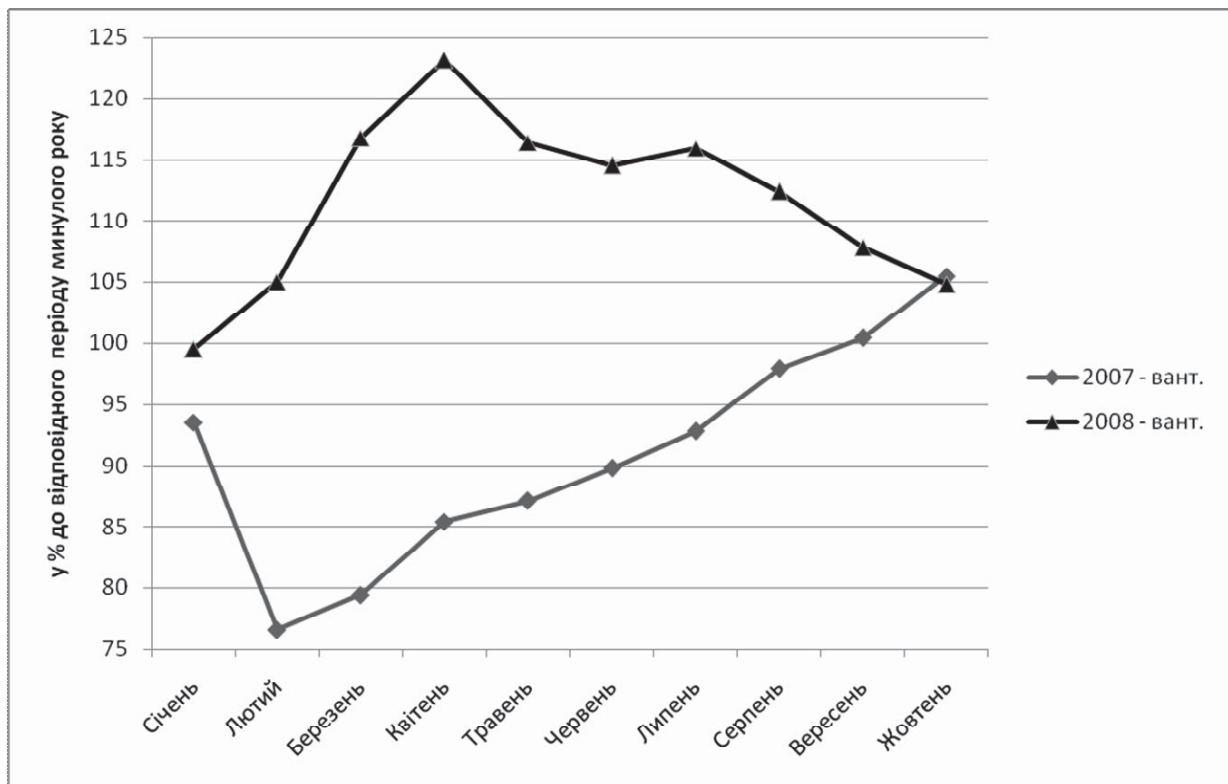


Рисунок 2. Зміна вантажних перевезень в Україні в 2007-2008 роках

"Авіалінії Антонова" разом з російською групою "Волга-Дніпро" виступають провідними світовими операторами важкого транспортного літака Ан-124-100 "Руслан" вантажомісткістю 130 т. В кінці 2005 року партнери підписали з Агентством матеріально-технічного постачання при НАТО NAMSA (NATO Maintenance & Supply Agency) трирічний контракт із правом продовження в обсязі 600 млн. євро на перевезення вантажів в інтересах НАТО та Євросоюзу. Контракт підписано за підсумками перемоги в тендері НАТО, умови якого передбачали забезпечення стратегічних перевезень альянсу на період до 2012 р. - до початку експлуатації нового європейського транспортного літака А400М. Продовження контракту очікується до кінця осені.

Маркетинговим агентом українського і російського операторів виступає створена партнерами в 2006 г. Ruslan International Ltd (Велика Британія). В даний час Ruslan International контролює 35% світового ринку перевезень важких і великогабаритних вантажів.

Висновки. Проведені дослідження дозволили виявити проблеми в авіаційній галузі в умовах світової кризи. Насамперед пріоритетними напрямками державної політики в сфері авіації повинні стати підвищення ефективності технічного й економічного регулювання, запровадження законодавчих норм ЄС щодо демонополізації деяких аеропортових послуг, запровадження в Україні міжнародної практики публічного обговорення та

проведення відкритих консультацій із зацікавленими сторонами в процесі вироблення рішень щодо внесення змін в систему регулювання чи напрямів розвитку цивільної авіації.

ЛІТЕРАТУРА

1. Все об украинской авиации: [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.wing.com.ua/>
2. Украинский авиационный портал: [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.aviation.com.ua/>
3. Офіційні статистичні матеріали Державного комітету статистики України: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua/>
4. Офіційний сайт Міжнародні Авіалінії України: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.flyuia.com/ua/>
5. Офіційний сайт АероСвіт: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.aerosvit.ua/>

УДК 338.5(045)

М.М. Петренко

НАУКОВО-МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ДО ОЦІНКИ ЯКОСТІ ПОСЛУГ АЕРОПОРТУ

На основі аналізу якості послуг аеропортів виявлені розбіжності між очікуваннями пасажирів і реально наданими послугами. Модифіковано методика «SERVQUAL» для оцінки рівня задоволеності пасажирів та удосконалення номенклатури й якості авіаційних і неавіаційних послуг.

На основе анализа качества услуг аэропортов обнаружены расхождения между ожиданиями пассажиров и реально предоставленными услугами. Модифицирована методика «SERVQUAL» для оценки уровня удовлетворенности пассажиров и усовершенствования номенклатуры и качества авиационных и неавиационных услуг.

On the basis of analysis of quality of services of air-ports are founded out divergences between expectations of passengers and really given services. The method of «SERVQUAL» is modified for the estimation of level of satisfaction of passengers and improvement of nomenclature and quality of aviation and unaviation services

Постановка проблеми у загальному вигляді. Основною метою діяльності всіх аеропортів є задоволення зростаючих потреб пасажирів та авіаційної клієнтури. Узагальненою характеристикою якості послуг аеропорту, в остаточному підсумку, є задоволеність або незадоволеність авіапасажира цією послугою. Задоволеність або незадоволеність авіапасажира, у свою чергу, є інтегральним показником якості здійснення всього комплексу взаємозалежних процесів створення, надання й споживання авіаційних та неавіаційних послуг.