

**ПЕРСПЕКТИВИ ФОРМУВАННЯ ПАРКІВ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН
ВІТЧИЗНЯНИХ АВІАКОМПАНІЙ**

Головною метою статті є дослідження перспектив формування парків повітряних суден українських авіакомпаній. Ключові слова: авіакомпанія, повітряне судно.

Главной целью статьи является исследование перспектив формирования парков воздушных судов украинских авиакомпаний. Ключевые слова: авиакомпания, воздушное судно.

The main objective of this paper is to investigate the perspectives of aircraft fleets formation in Ukrainian airlines. Keywords: airline company, air ship.

Постановка проблеми. Можливість приєднання України до Договору з Відкритого неба вимагає проведення комплексного дослідження перспектив формування конкурентоспроможних парків повітряних суден вітчизняними авіакомпаніями для протистояння іноземним авіакомпаніям-конкурентам.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Комплексні дослідження перспектив формування парків повітряних суден вітчизняними авіакомпаніями наразі відсутні.

Невирішена раніше частина загальної проблеми. Дослідження перспектив формування парків повітряних суден вітчизняних авіакомпаній.

Мета статті. Дослідити перспективи формування парків повітряних суден вітчизняних авіакомпаній з врахуванням позитивних і негативних факторів.

Вклад основного матеріалу. За прогнозами провідних виробників повітряних суден - компаній Boeing («Current market outlook 2010-2029») [1] й Airbus («Global market forecast 2010-2029») [2] протягом 2010-2029 років в держави СНД буде доставлено 840 (960) повітряних суден, більшість з яких будуть регіональними й вузькофюзеляжними.

Ринок авіаційних перевезень України після розпаду СРСР протягом восьми років переживав занепад. Починаючи з 1999 року ринок постійно зростає. В 2010 році було перевезено 6,1 млн. пасажирів, пасажирообіг становив 10968,8 млн. пас-км, було перевезено 0,1 млн. т вантажів, вантажообіг становив 378,2 млн. т-км (за даними Державного комітету статистики). Причому в структурі перевезень автомобільним, залізничним, морським і авіаційним видами транспорту відсоток пасажирів перевезених авіаційним транспортом також постійно зростає і в 2010 році становив 0,09%; відсоток перевезених вантажів демонстрував стабільність – 0,01% [3]. Загалом співвідношення міжнародних і внутрішніх авіаперевезень в Україні складає близько 75% до 25%. Ринок міжнародних перевезень приблизно порівну поділено між вітчизняними й іноземними авіакомпаніями.

Наразі український ринок авіаційних перевезень (станом на 14.03.11 в Україні діючий сертифікат експлуатанта мали 72 авіакомпанії, з яких 35 мали

право здійснювати пасажирські перевезення [4]) має досить чітке розшарування на наступні умовні групи:

1. Вітчизняні авіакомпанії - лідери ринку, представлені Аеросвітом, Міжнародними авіалініями України, Донбасаеро, Українськими середземноморськими авіалініями (UMAir), Дніпроавіа. Парки даних авіакомпаній представлені наступними типами повітряних суден: Boeing 737-200, Boeing 737-300, Boeing 737-400, Boeing 737-500, Boeing 737-800, Boeing 767-300ER, Airbus A320, Airbus A321, MD-80, Embraer ERJ 145 [5], [6], [7], [8].

2. Вітчизняні малі авіаперевізники, які виконують переважно внутрішні регулярні та чартерні рейси. Парки даних авіакомпаній складаються з повітряних суден переважно виробництва України та Російської Федерації, зокрема фізично й морально застарілих Ан-2, Ан-12, Ан-24, Ан-26, Ан-28, Ан-30, Ан-32, Ан-124, Іл-18, Іл-76 та сучасних Ан-74, Ан-140, Ан-148, Ту-134, Ту-154, Як-40, Як-42, а також повітряних суден виробництва інших держав: Dornier 328, Embraer-145, Falcon 20F, Falcon 20, L-410, Super King Air 350, DC-9.

3. Іноземні авіакомпанії, представлені філіями, дочірніми підприємствами та представництвами (близько 50).

Наразі та в майбутньому парки повітряних суден авіакомпаній можуть формуватися з:

1. Типів перспективних повітряних суден і типів повітряних суден, виробництво яких триває, виробництва Airbus, BAE, Boeing, Bombardier, Embraer, Fairchild-Dornier, LET, Saab, Xi'an Aircraft Industrial Corporation, КБ Антонова, Авіаційного комплексу ім. С.В. Іллюшина, Компанії Сухой, Туполєв, ДКБ Яковлева.

2. Типів повітряних суден, виробництво яких припинено.

Типи повітряних суден, які схвалені для експлуатації в цивільній авіації України, включають типи повітряних суден, виробництво яких триває та виробництво яких припинено. З сучасних та перспективних типів повітряних суден на сьогоднішній день в Україні пройшли сертифікацію лише декілька, притому здебільшого виробництва Співдружності Незалежних Держав: A319, A320 (Airbus); B767-300 (Boeing); L410 (LET); Ан-38-100, Ан-38-110, Ан-74ТК-100, Ан-74ТК-200, Ан-140, Ан-140-100, Ан-148-100А, Ан-148-100В, Ан-148-100Е (КБ Антонова); Ту-134, Ту-154М (Туполєв); Як-42Д, Як-40 (ДКБ Яковлева). Виробники повітряних суден зазвичай пропонують декілька варіантів їх комплектації авіаційними двигунами різних типів від різних виробників. На сьогоднішній день провідними виробниками авіаційних двигунів для цивільних повітряних суден є «Pratt and Whitney» та «Rolls Royce»; в Україні єдиним виробником авіаційних двигунів є Запорізьке відкрите акціонерне товариство «Мотор Січ».

В 2010 році закінчився термін експлуатації більшості повітряних суден країн СНД. Міністерством транспорту та зв'язку й Міністерством

промислової політики постійно ведуться дискусії щодо необхідності ввозу в Україну повітряних суден іноземного виробництва, оскільки на думку представників останнього їх ввезення загрожує вітчизняному літакобудуванню. Авіакомпанії наголошують на відсутності достатньої кількості нових повітряних суден і неспроможності виробників вчасно їх поставити. Крім того, АНІ є регіональними ПС.

На сьогоднішній день вітчизняні авіакомпанії теоретично можуть формувати свої парки повітряних суден з досить великої кількості типів повітряних суден з різними техніко-економічними характеристиками різними шляхами, а практично обмежуються лізингом незначної кількості сучасних типів повітряних суден або експлуатацією застарілих фізично й морально повітряних суден, які залишилися в їх власності після розпаду Аерофлоту. Загалом частка повітряних суден в світі, які взяті авіакомпаніями в лізинг, поступово зростає і становить 85-90% [9].

На вибір авіакомпаніями повітряних суден, з яких буде сформовано їх парки впливають такі галузеві нормативно-законодавчі акти: Повітряний кодекс України, Правила сертифікації експлуатантів, Правила видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні, Правила сертифікації організацій з технічного обслуговування авіаційної техніки, Правила сертифікації типу авіаційної техніки, Правила реєстрації цивільних повітряних суден в Україні, Правила надання адрес повітряних суден, Правила видачі сертифікатів льотної придатності цивільних повітряних суден України, Правила видачі сертифікатів придатності щодо шуму на місцевості цивільних повітряних суден України, Директиви льотної придатності - Авіаційні правила України, частина 39, Правила організації охорони повітряних суден та об'єктів на авіапідприємствах цивільної авіації України, Порядок і правила проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації.

На шляху до «Відкритого неба» в цивільній авіації України вже застосовуються окремі Спільні Авіаційні Вимоги: JAR-21 «Процедури для сертифікації повітряного судна і пов'язаних продуктів і запасних частин», JAR-66 – «Персонал, що сертифікує технічне обслуговування», JAR-145 «Схвалені організації з технічного обслуговування», JAR-OPS 1 «Комерційні авіаційні перевезення» (Літаки), JAR-FCL 1, 2, 3, 4 «Видача свідоцтв льотному екіпажу» [10-14].

Багато вітчизняних авіакомпаній (зокрема, «Львівські авіалінії», ТОВ «Аеротехсервіс», засноване авіакомпанією «Воларе») надають послуги з технічного обслуговування, ремонту та продовження ресурсу повітряних суден і авіаційних двигунів (переважно виробництва СРСР та СНД), а також оперативного (наприклад, авіакомпанія «Аеро-Чартер») і фінансового (наприклад, авіакомпанія «Горлиця») лізингу повітряних суден і навчання авіаційного персоналу для їх експлуатації [15], [16].

І МАУ, і Аеросвіт отримали сертифікат JAR-145 з технічного обслуговування повітряних суден «Боїнг-737» [17]. На сьогоднішній день вітчизняні перевізники проводять частину ремонтних робіт повітряних суден

іноземного виробництва в Борисполі, а частину за кордоном [18]. Собівартість робіт в Борисполі складає близько 60 тис дол., тоді як на Заході аналогічні послуги коштують 150-300 тис дол., виходячи з цього МАУ можуть надавати послуги за ціною 100-120 тис. дол. [19].

Найбільш поширеною практикою у вітчизняних авіакомпаній є операційний лізинг повітряних суден, середній термін якого в середньому становить п'ять років. Наприклад, вартість операційного лізингу Boeing-737 становить близько 300 тисяч доларів на місяць, Airbus-320 – 200 тисяч доларів [20]. Причому і Аеросвіт, і МАУ брали повітряні судна в лізинг під державні гарантії. Позитивним є досвід отримання повітряних суден вітчизняними авіакомпаніями в іноземних компаній (наприклад, лізинг МАУ повітряних суден Boeing 737-300 у міжнародної лізингової компанії GECAS) [21]. Ан-148 надає в лізинг Державна лізингова компанія «Лізингтехтранс» [22].

Досить різними є і джерела фінансування парку повітряних суден вітчизняних авіакомпаній. Наприклад, в якості одного з можливих джерел коштів для оновлення парку повітряних суден і розвитку нових напрямів польотів в МАУ розглядають додаткову емісію акцій [23]. У випадку фінансування за рахунок банківських кредитів вітчизняним авіакомпаніям варто пам'ятати про історію з повітряним судном «Руслан», першим власником якого було ЗАТ «Аякс». Кредиторська заборгованість ЗАТ «Аякс» перед банком «Імперіал», а також перед Національним резервним банком через певний час сягнула 29 мільйонів доларів США. Оскільки предметом застави було повітряне судно, на нього наклали арешт у голландському аеропорту Маастріхт, де він простояв на приколі майже три роки (звичайно не безкоштовно - нарахована за стоянку сума була досить значною). Російське ТОВ «Центр-Капітал» придбало ПС, погасивши при цьому згадану заборгованість [24].

Показовою була й ініціатива Мінекономіки України в 2005 році по скасуванню всіх пільг з ПДВ на повітряні судна, які були взяті по лізинговим програмам закордоном. Авіакомпанії, які брали в лізинг іноземні повітряні судна, ввозили повітряні судна, оформлюючи податковий вексель з терміном погашення в 360 днів. Якщо термін лізингу подовжувався, то повітряне судно вивозили, а потім ввозили, оформлюючи новий вексель. Така схема була вимушеною, оскільки повітряні судна не придбавались і залишались у власності іноземного лізингодавця, відповідно отримати відшкодування ПДВ авіакомпанія не змогла б. Якщо врахувати, що, як правило, авіакомпанія бере повітряне судно в лізинг на декілька років, обмінюючи його потім на більш нове, то сплачувати ПДВ кожного разу було б занадто дорого. Після переговорів перевізників, Державної авіаційної служби, Міністерства транспорту та зв'язку з Міністерством економіки з'явився більш ліберальний варіант – розбити платежі на три роки: авіакомпаніям запропонували платити кожен місяць 3% суми ввізного мита і 3% - від суми ПДВ [25].

Досить часто в Україні піднімалося питання про створення

національного флагманського перевізника: серед кандидатів на об'єднання були МАУ, Україна, Дніпроавіа, АРП-410 та інші. Одночасно велися переговори з корпораціями Boeing й Airbus про забезпечення потенційного флагмана повітряними суднами [26].

Українська авіаційна група» (УАГ - авіакомпанії Аеросвіт і Донбасаеро) взяла в лізинг повітряні судна Airbus 320 на шість років у компанії ВВАМ (США) [27].

В період військових дій на Близькому Сході тариф по авіакаско для українських авіакомпаній, які продовжували здійснювати рейси на Близький Схід, зріс приблизно в два рази. Це зумовлено ще й тим, що більшість повітряних суден взяті в лізинг, відповідно по ним встановлені більш суворі вимоги до страхування, зокрема по покриттю військових ризиків [28].

Повітряним судном з найбільшою пасажирською та вантажною перевізною здатністю на сьогоднішній день є А380 (Airbus) – 853 пасажирів в салоні одного (економ-) класу і 90800 кг (серед суто вантажних повітряних суден перше місце залишається за Ан-225 Мрія КБ Антонова - 250000 кг), яке одночасно є найбільшим за висотою та шириною. Повітряним судном з максимальною паливною загрузкою та дальністю польоту є Boeing 777-200LR – відповідно 195280 л і 17445 км, яке є найдовшим в світі.

Висновки. Отже, приєднання України до Договору з Відкритого неба вимагає від вітчизняних авіаперевізників підвищеної уваги до питань формування парків повітряних суден і розуміння їх потреб владними структурами. В протилежному випадку вітчизняним авіакомпаніям неминуче доведеться поступитися ринками авіаперевезень більш ефективним і досвідченим в здійсненні виробничо-господарської діяльності в умовах лібералізованого ринку іноземним конкурентам. Основними факторами, які впливають і впливатимуть на перспективи формування парків повітряних суден вітчизняними авіакомпаніями є обсяг авіаперевезень, сертифікація типів повітряних суден, галузеві нормативно-законодавчі акти, доступність і вартість лізингу повітряних суден і джерел фінансування.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Current market outlook 2010-2029 [Electronic resource]. – Chicago, USA: Boeing corporation, 2009. – Mode of access: <http://www.boeing.com>.
2. Global market forecast 2010-2029 [Electronic resource]. - Toulouse, France: Airbus corporation, 2009. – Mode of access: <http://www.boeing.com/commercial/cmo>.
3. Офіційний сайт Державного комітету статистики [Електронний ресурс]. – Режим доступу до сайту: www.ukrstat.gov.ua
4. Офіційний сайт Державної авіаційної адміністрації Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу до сайту: <http://avia.gov.ua/>
5. Офіційний сайт авіакомпанії «Аеросвіт» [Електронний ресурс]. – Режим доступу до сайту: www.aerosvit.ua.
6. Офіційний сайт авіакомпанії «Міжнародні авіалінії України» [Електронний ресурс]. – Режим доступу до сайту: www.ukraine-international.com.
7. Офіційний сайт авіакомпанії «Донбасаеро» [Електронний ресурс]. –

Режим доступу до сайту: www.donbass.aero.

8. Офіційний сайт авіакомпанії «Українсько-середземноморські авіалінії UM AIR». – Режим доступу до сайту [Електронний ресурс]: www.umairlines.com

9. Єрьоменко А. «Участь Росії в проєкті АН-70 має перейти в комерційну площину», - вважає радник президента України Володимир Шандра [Електронний ресурс] / Алла Єрьоменко // Дзеркало тижня. – 2007. - № 4. - Режим доступу до статті: <http://www.dt.ua/2000/2200/55251/>.

10. Застосування в цивільній авіації України Спільних Авіаційних Вимог JAR-2 [Електронний ресурс]: Затв. наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 15.02.06 р. № 119. – Режим доступу: <http://www.rada.gov.ua>.

11. Застосування в цивільній авіації України Спільних Авіаційних Вимог JAR-66 – «Персонал, що сертифікує технічне обслуговування» [Електронний ресурс]: Затв. наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 15.11.04 р. № 176. – Режим доступу: <http://www.rada.gov.ua>.

12. Застосування в цивільній авіації України Спільних Авіаційних Вимог JAR-145 – «Схвалені організації з технічного обслуговування» [Електронний ресурс]: Затв. наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 16.11.04 р. № 179. – Режим доступу: <http://www.rada.gov.ua>.

13. Застосування в цивільній авіації України Спільних Авіаційних Вимог JAR-OPS 1 «Комерційні авіаційні перевезення» (Літаки) [Електронний ресурс]: Затв. наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 21.02.06 р. № 137. – Режим доступу: <http://www.rada.gov.ua>.

14. Застосування в цивільній авіації України Спільних Авіаційних Вимог JAR-FCL 1, 2, 3, 4 «Видача свідоцтв льотному екіпажу» [Електронний ресурс]: Затв. наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 27.03.06 р. № 223. – Режим доступу: <http://www.rada.gov.ua>

15. Офіційний сайт авіакомпанії «Аерочартер» [Електронний ресурс]. – Режим доступу до сайту: <http://www.acr-air.com>.

16. Офіційний сайт авіакомпанії «Воларе» [Електронний ресурс]. – Режим доступу до сайту: <http://volare.kiev.ua>

17. Следзь С. «Міжнародні авіалінії України» самостійно обслуговують «Боїнги» [Електронний ресурс] / С. Следзь // Дзеркало тижня. – 2003. - № 50. – Режим доступу до статті: <http://www.dt.ua/2000/2675/36922/>.

18. Офіційний сайт ДП «Міжнародний аеропорт Київ (Жуляни)» [Електронний ресурс]. – Режим доступу до сайту: <http://airport-kyiv.narod.ru>.

19. Андрущенко О. Пролёт со скидками [Електронний ресурс] / О. Андрущенко // Бизнес. - 2007. - № 43. – Режим доступу до статті: <http://www.business.ua/i770/a23869/>.

20. Андрущенко О. Неудержава [Електронний ресурс] / О. Андрущенко // Бизнес. – 2006. - № 51. – Режим доступу до статті: <http://www.business.ua/i726/a23118/>

21. Федоряк О. «Лизингтехтранс» раскрыл заявки на покупку Ан-148 [Електронний ресурс] / О. Федоряк // Коммерсант Украина. – 2007. - № 87. – Режим доступу до статті: <http://www.kommersant.ua/doc.html?DocID=770314&IssueId=41317>

22. Совкін М. До мене, «Пуслане!» [Електронний ресурс] / М. Совкін // Дзеркало тижня. – 2001. - № 16. – Режим доступу до статті: <http://www.dt.ua/1000/1550/30818/>

23. Минэкономки хочет полмиллиарда [Електронний ресурс] // Деловая столица. – 2005. - № 18. – Режим доступу до статті:

<http://www.dsnews.ua/markets/art20093.html>.

24. Володін М. Літати буде краще, літати буде веселіше [Електронний ресурс] / М. Володін // Дзеркало тижня. - 2003. - № 18. - Режим доступу до статті: <http://www.zn.ua/2000/2675/38607/>

25. Манчуленко Г. Аеропорт «Бориспіль» і його «благодійники» [Електронний ресурс] / Г. Манчуленко // Дзеркало тижня. - 2006. - № 24. - Режим доступу до статті: <http://www.zn.ua/2000/2245/52504/>

26. Юрий Мирошников: «В 2002 году можно ожидать роста объемов авиаперевозок на уровне 10–12%» [Електронний ресурс] // Деловая столица. - 2001. - № 32. - Режим доступу до статті: <http://www.dsnews.ua/economy/art1007.html>

27. Турция и Египет подорожают из-за топлива [Електронний ресурс] // Деловая столица. - 2005. - № 16. - Режим доступу до статті: <http://www.dsnews.ua/markets/art19870.html>

28. Страховщики аннулируют «военные» полисы [Електронний ресурс] // Деловая столица. - 2003. - № 12. - Режим доступу до статті: <http://www.dsnews.ua/finance/art8258.html>