

## АНАЛІЗ РИНКУ АВІАЦІЙНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

*В статті розглянута тенденція що спостерігається в розвитку ринку авіаційних пасажирських перевезень. Ключові слова: пасажир, перевезення, малобюджетна авіакомпанія.*

*В статье рассмотрены тенденции, которые проявляются в развитии рынка авиационных пассажирских перевозок. Ключевые слова: пассажир, перевозки, малобюджетная авиакомпания.*

*The article examined the trend observed in the development of air passenger traffic. Keywords: passenger, transportation, littlebudgetary airline.*

**Постановка проблеми.** На повітряному транспорті за останні десятиліття в характері, структурі й механізмі ринкових відносин відбулися корінні зміни, які обумовлені науково-технічним прогресом, високим рівнем концентрації виробництва й капіталу, появою транснаціональних корпорацій. Своє відбиття ці зміни знайшли у виникненні нових форм і методів конкурентної боротьби, вдосконалені системи керування авіатранспортним виробництвом, розширенні й ускладненні зв'язків між пропозицією та попитом. Постійний моніторинг тенденцій, що створюються в галузі пасажирських авіаційних перевезень, дозволяє авіакомпаніям адекватно реагувати на зміни і за необхідності моделювати свою бізнес-модель до ринкових вимог сьогодення, тому визначена тема має не аби яку актуальність.

**Аналіз публікацій.** Питомий вклад в розробку проблем розвитку ринку авіаційних перевезень внесли вітчизняні і закордонні економісти - Афанасьєв В.Г., Городецька Л.О., Жаворонкова Г.В., Загорулько В.М., Костроміна Є.В., Кулаєв Ю.Ф., Полянська Н.Є., Юн Г.Н., Ященко Л.А. та інші. Більшість з зазначених авторів, в своїх працях, зазначають що, пасажирські авіаперевезення одними з перших реагують на зміну макроекономічного клімату. Динаміку розвитку індустрії авіаперевезень уже давно визнано одним із ключових індикаторів економічного благополуччя конкретних регіонів і світу в цілому.

**Метою дослідження** є висвітлення закономірностей та тенденцій, що складаються на сучасному ринку цивільної авіації.

**Основні результати дослідження.** Цивільна авіація є найбільш дорогим видом транспорту, тому великі обсяги авіаперевезень характерні для країн з високим економічним розвитком, інтегрованих у світову економіку, географічне положення яких сприяє розвитку цивільної авіації. Внаслідок цього світовий повітряний транспорт характеризується високою концентрацією регіональних перевезень. Так, близько 38% загального обсягу перевезень пасажирів на міжнародних та внутрішніх регулярних лініях було виконано в 2009 р. авіакомпаніями Північної Америки. Від загального обсягу перевезень на долю АК Азії-Тихого океану припало 25%, європейських авіакомпаній – 26%, авіакомпаній Латинської Америки і Карибського басейну – 3%, авіакомпаній Близького Сходу – 6% і авіакомпаній Африки – 2% [1,4,5].

Як ми можемо бачити з даних звіту ІКАО що наведені в таблиці 1., протягом останніх двох років стрімко падають обсяги перевезень вантажу і пошти.

Таблиця 1

## Динаміка міжнародних і внутрішніх перевезень в світі з 2000-2009 рр.

Джерело: Річний звіт ради ІКАО за 2009 рік . Doc 9921

Рік	Пасажири		Пасажиро-км		Вантажі, т		Виконано т-мк (вантажі)		Виконано т-мк (пошта)		Загальний виконаний тонно-кілометраж	
	Млн.	Річний приріст т,%	Млн.	Річний приріст, %	Млн.	Річний приріст, %	Млн.	Річний приріст, %	Млн.	Річний приріст, %	Млн.	Річний приріст т,%
<b>2000</b>	1672	7,0	3037530	8,6	30,4	8,2	118080	8,7	6050	5,8	403960	9,1
<b>2001</b>	1640	-1,9	2949550	-2,9	28,8	-5,3	110800	-6,2	5310	-12,2	388150	-3,9
<b>2002</b>	1639	-0,1	2964530	0,5	31,4	9,0	119840	8,2	4570	-13,9	397120	2,3
<b>2003</b>	1691	3,2	3019100	1,8	33,5	6,7	125760	4,9	4530	-0,9	407670	2,7
<b>2004</b>	1888	11,6	3445300	14,1	36,7	9,6	139040	10,6	4580	1,1	458910	12,6
<b>2005</b>	2022	7,1	3721690	8,0	37,6	2,5	142520	2,5	4660	1,7	487860	6,3
<b>2006</b>	2127	5,2	3948570	6,1	40,0	6,4	151940	6,6	4530	-2,8	518440	6,3
<b>2007</b>	2303	8,3	4252520	7,7	42,0	4,9	159050	4,7	4490	-0,9	550010	6,1
<b>2008</b>	2293	-0,4	4325900	1,7	40,7	-3,0	15701	-1,3	4770	6,2	555320	1,0
<b>2009</b>	2277	-0,7	4244540	-1,9	37,8	-7,0	140610	-10,4	4370	-8,4	531260	-4,3

За даними Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO), членами якої є 188 держав (у т.ч. і Україна), в період 1998-2009 рр. середньорічний темп приросту світового пасажирообороту на регулярних авіалініях становив 0,4%, а світового вантажообігу – 5,4%. Авіакомпанії держав-членів ICAO з персоналом до 2,5 млн. чоловік експлуатують понад 10 тис. літаків і перевозять понад півтора мільярда пасажирів і 30 млн. тонн вантажу щорічно. Середній коефіцієнт пасажирського та вантажного завантаження на всіх регулярних перевезеннях (внутрішніх і міжнародних) зріс відповідно до 71% і 61% [1,4]

Загальний обсяг вантажних перевезень в 2009 р. по відношенню до 2008 р. знизився на 4,3%, обсяги пасажирських перевезень також зменшуються, але не так стрімко як вантажні, зменшення пасажирських перевезень склало майже 1%. Стан світової авіаіндустрії сьогодні просто жахливий. Із загальним економічним спадом попит на авіаперевезення зменшився набагато швидше, ніж можна було передбачати.

За оцінками двох найавторитетніших міжнародних авіаційних організацій – Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO) та Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA) – світова авіаційна галузь в 2009 р. пережила найзначніший занепад з часів Другої світової війни.

*Таблиця 2*

**Динаміка обсягів міжнародних комерційних перевезень за 2000-2009 рр.[1,3,4]**

Рік	Нерегулярні перевезення	%	Регулярні перевезення	%	Загальний обсяг перевезень	%
2000	265460	11,4	1790370	10,4	2055830	10,5
2001	272790	2,8	1726580	-3,6	1999370	-2,7
2002	244903	-10,2	1736070	0,5	1981000	-0,9
2003	240720	-1,7	1738510	0,1	1979230	-0,1
2004	266590	10,7	2015070	15,9	2281660	15,3
2005	262560	-1,5	2199940	9,2	2462500	7,9
2006	245105	-6,6	2374810	7,9	2619915	6,4
2007	241730	-1,4	2576130	8,5	2817860	7,6
2008	223360	-7,6	2683840	4,2	2907200	3,2
2009	197690	-11,5	2546410	-3,3	2794100	-3,9

Необхідно зазначити, що в сегменті міжнародних комерційних перевезень зменшилася питома частка нерегулярних перевезень в 2009 р. по відношенню до 2008 р. на 11,5%, регулярні перевезення зменшилися всього на 3,3%.

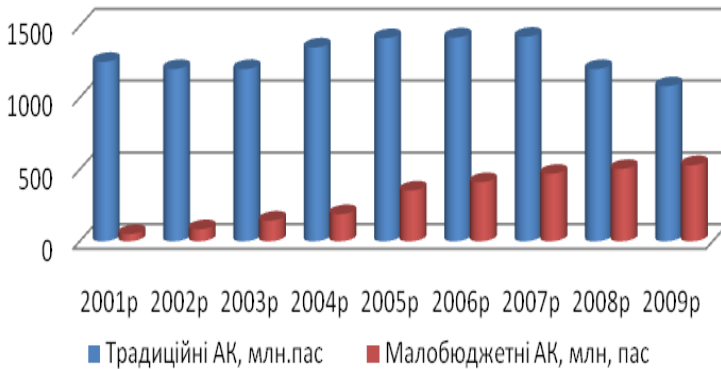
На нерегулярні перевезення був сплеск після подій 11 вересня 2001 р. В 2001 р. обсяги нерегулярних перевезень зросли на 2,8%, але така ситуація тривала на ринку не довго і вже в 2002 р. регулярні перевізники повернули свої потоки, збільшивши обсяги на 0,5%.

Доречно відмітити, що на сучасному етапі розвитку авіаційної галузі зменшення обсягів пасажирських перевезень в цілому відбувалося одночасно зі зменшенням пропозиції пасажирських крісел. В результаті середній коефіцієнт пасажирського завантаження на усіх регулярних рейсах склав 76%, майже стільки скільки і в 2008 р. Коефіцієнт вантажного завантаження знизився з 63% до 62,4% головним чином в результаті низьких вантажних перевезень під час економічного спаду 2009 р. (табл.3).

Більше за всіх у 2009 р. постраждали авіакомпанії Африки, пасажирський попит на послуги яких впав на 6,8%. Азіатсько-тихоокеанськими і північноамериканськими авіалініями стали літати на 5,8% менше, тоді як авіаперевізники Європи втратили 5% пасажирів в порівнянні з попереднім роком [3]

За оцінками IATA, в 2009 р. авіакомпанії світу втратили в цілому 11 млрд. доларів. Очікується, що втрати 2010 року складуть 5,6 млрд. доларів. Проте, виходячи з даних доповіді IATA, що представляє 230 світових авіакомпаній, в грудні 2009 р. в індустрії намітився деякий підйом. Грудневі цифри були на 1,6% вище листопадових.

Необхідно відмітити, що світова економічна криза по-різному вплинула на традиційних та малобюджетних авіаперевізників. На рис. 1 представлена динаміка обсягів пасажирських перевезень в світі за останнє десятиріччя.



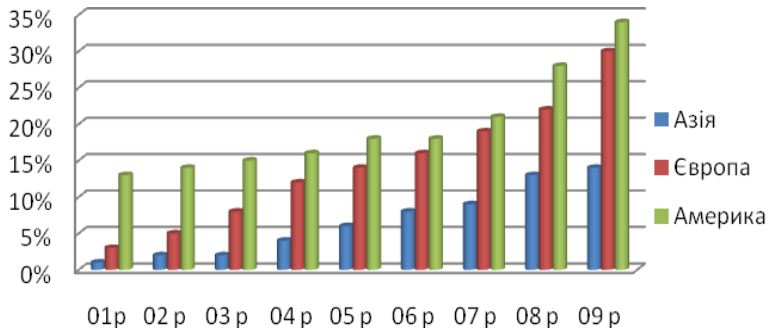
**Рис.1 Динаміка авіаційних перевезень на світовому ринку малобюджетними і традиційними авіакомпаніями**

Таблиця 3.

## Тенденції зміни коефіцієнта завантаження при регулярних міжнародних і внутрішніх перевезеннях [ 1,3]

Рік	Пас-км	Місце-км що пропонується	Коефіцієнт пасажирського завантаження, %	Вантаж т-км	Пошта т-км	Всього виконано т-км	Всього т-км що пропонується	Коефіцієнт вантажного завантаження, %
2000	3037530	4286200	71	118080	6050	403460	656880	61
2001	2949550	4271860	69	110800	5310	388150	660000	59
2002	2964530	4167110	71	119840	4570	397120	654180	61
2003	3019100	4227860	71	125760	4530	407670	673460	61
2004	3445300	4704730	73	139040	4580	458910	738750	62
2005	3721690	4975910	75	142520	4660	487860	780560	63
2006	3948570	5215340	76	51940	4530	518440	819810	63
2007	4252520	5544460	77	159050	4490	550010	868300	63
2008	4325900	5706700	76	157010	4770	555320	881760	63
2009	4244540	5586640	76	140610	4370	531260	850880	62

Як видно з рисунку, у порівнянні з традиційними авіакомпаніями малобюджетні збільшили свої обсяги перевезень пасажирів, не дивлячись на світову економічну кризу. Обсяги перевезень малобюджетними авіакомпаніями досягли майже 47% обсягів пасажиропотоків традиційних перевізників. Зростання питомої ваги малобюджетних авіакомпаній характерне для всіх регіонів світу, що ілюструє рис.2.



**Рис. 2** Динаміка зміни долі ринку малобюджетних авіакомпаній по регіонам

На цьому рисунку немає даних по Австралії і Африці, але можливо припустити, що в цих регіонах також проявляються загальносвітові тенденції. Найінтенсивніше малобюджетні авіакомпанії розвиваються в Америці та в Європі.

За даними IATA, малобюджетні авіакомпанії в останні 3 роки з'явилися на ринках більш ніж 20 країн, до яких можна зарахувати і Україну. На сьогоднішній момент на світовому ринку авіаційних перевезень існує більше 200 малобюджетних авіакомпаній. Якщо в 2003 р. частка Low Cost авіакомпаній в Європі складала лише 7%, то на початок 2008 р. на долю Low Cost авіакомпаній вже припадає понад 45% від усього пасажиропотоку. Якщо ж розглядати роль малобюджетних авіакомпаній тільки в туристичних перевезеннях, то їх позиції виявляться ще більш сильними: до 80% туристів віддають перевагу дешевим рейсам [2].

Доречно зазначити, що експансія малобюджетних авіакомпаній змушує національних перевізників знизити свої тарифи, а на окремих напрямках більш ніж удвічі. Крім того, традиційні АК змушені більш гнучко реагувати на запити споживачів і приваблювати їх за допомогою інструментів, що використовуються малобюджетними авіакомпаніями – впровадження програм лояльності.

Ситуація що склалася на ринку авіаційних перевезень є свідченням того, що на даному етапі розвитку відбувається трансформація бізнес-моделей традиційних авіакомпаній.

Малобюджетні авіакомпанії під впливом конкурентних сил також починають трансформуватися і розширювати спектр базових послуг, підвищувати якість надаваного сервісу, використовуючи в роботі з клієнтами інструменти притаманні традиційним авіакомпаніям.

Гібридні бізнес-моделі існують на практиці, але сучасні науковці поки що не приділяють їм значної уваги, вважаючи їх різновидами традиційних бізнес-моделей. На початку появи малобюджетних авіакомпаній бізнес-моделі традиційних і малобюджетних авіакомпаній були побудовані по класичному принципу, характерного цим бізнес-моделям. На початку 2000 рр. ситуація почала змінюватися. Першими почали гібридизувати малобюджетні авіакомпанії під тиском ринкових сил. І тільки з зростанням питомої ваги на ринку малобюджетних авіакомпаній, почав відбуватися процес трансформації традиційних авіакомпаній.

На думку автора, ситуація що склалася на ринку цивільної авіації спричинена тим, що авіакомпанії намагаються знайти компромісне рішення між створенням споживчої цінності і рівнем витрат, що несе авіакомпанія при створенні цієї цінності. Традиційні авіакомпанії надають більше базових і додаткових послуг, чим створюють більшу споживчу цінність, але при цьому їхні витрати набагато вищі ніж у малобюджетних. Необхідно зазначити, що для традиційних авіакомпаній збільшення кількості малобюджетних призводить до загострення конкурентної боротьби, але разом з цим приносить корисний досвід з підвищення ефективності управління витратами. Малобюджетні авіакомпанії мають відносно низький рівень витрат, але за рахунок обмеження базових послуг створюють меншу цінність для споживача. Гібридні бізнес-моделі мають гнучкі структури, намагаються взяти кращі елементи від обох бізнес-моделей і прагнуть до максимізації рівні втрат.

**Висновок.** Аналіз динаміки та структури міжнародного ринку авіаційних перевезень засвідчив стійку тенденцію зростання обсягів перевезень пасажирів малобюджетними авіакомпаніями, які досягли майже 50% від обсягів перевезень традиційних авіаперевізників. В той же час кількість перевезених пасажирів традиційними авіакомпаніями щорічно зменшується, що дозволяє зробити висновок про те, що споживча цінність авіатранспортної послуги малобюджетних перевізників більш відповідає вимогам різних сегментів пасажирів, особливо в умовах економічного спаду.

#### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Форма А статистичної звітності ІКАО з повітряного транспорту. Annual Report of the Council-2000 JCAO Doc 9770.

2. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: [www.flightstats.com](http://www.flightstats.com) - Заголовок з екрану.
3. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://gynok.biz> - Заголовок з екрану.
4. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.icao.int/annualreports>- Заголовок з екрану.
5. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.flyuia.com/ua/main.html>- Заголовок з екрану.
6. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://cargo.ukraine-international.com/ukr/>- Заголовок з екрану.