

ДОСЛІДЖЕННЯ ПАРКУ ПАСАЖИРСЬКИХ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН АВІАКОМПАНІЙ УКРАЇНИ

В статті проаналізовано поточний стан парку повітряних суден українських авіакомпаній. Визначено слабкі місця та перспективи їх розвитку.

Ключові слова: авіакомпанія, парк повітряних суден.

В статье проанализировано текущее состояние парка воздушных судов украинских авиакомпаний. Определены их слабые места и перспективы развития.

Ключевые слова: авиакомпания, парк воздушных судов.

The current condition of the ukrainian airlines fleet is analyzed in the article. Defined their weaknesses and ways of their development.

Key words: airline, fleet.

Постановка проблеми. Однією з найважливіших характеристик авіакомпанії є парк повітряних суден (ПС), оскільки саме тип літаків, їх стан та кількість (провізна спроможність) визначають ринкову орієнтацію та позицію авіакомпанії (АК). Для авіакомпаній України характерний значний рівень зносу повітряних суден, більшість з яких отримані в лізинг від іноземних авіакомпаній та вже відпрацювали значну частину ресурсу. Недостатнє забезпечення літаками та високий рівень їх морального та фізичного зносу є однією з головних причин низької конкурентоспроможності українських авіакомпаній.

Аналіз останніх досліджень і публікацій Деякі аспекти модернізації парку повітряних суден розглядалися низкою вчених, серед яких слід назвати Кулаєва Ю.Ф., Кобу В.Г., Подрезу С.М., Кобу О.В., Камянецьку О.В., Янчук М.Б. та інших. Проте, проблема не втратила актуальності та потребує детального вивчення [1,2,3].

Метою статті є дослідження поточного стану парку повітряних суден вітчизняних авіакомпаній для визначення напрямів його розвитку та підвищення конкурентоспроможності авіакомпаній.

Викладення основного матеріалу.

Українська авіація продовжує активно розвиватися. Так, у 2011 р. українськими авіаперевізниками було перевезено 7,5 млн. пасажирів. Зростання становить близько 23 %, порівняно з показником 2010 р. Темпи росту вітчизняного ринку значно перевищують аналогічний показник європейського ринку, що черговий раз підтверджує недостатній рівень зрілості українського ринку пасажирських перевезень та значний потенціал його розвитку.

Основними факторами, які найбільше впливають на зростання показників діяльності авіакомпаній України є постійне розширення маршрутної мережі, збільшення інтенсивності польотів на існуючих напрямках та поступове оновлення парку повітряних суден. Суттєвим фактором збільшення обсягів перевезень є реалізація заходів щодо підвищення безпеки польотів та покращення якості обслуговування. Вагомий

вклад в розвиток авіаційних перевезень вносить також введення в експлуатацію в аеропортах нових об'єктів та реконструкція існуючих, які оснащуються найсучаснішим устаткуванням, новітніми технологіями і системами в рамках підготовки до Євро-2012 [4].

Задовольнити зростаючий попит на авіаційні перевезення в умовах загострення конкуренції та постійного підвищення рівня витрат можна використовуючи лише сучасні типи літаків.

Літаки, які знаходяться в розпорядженні вітчизняних авіакомпаній, відносяться вже до минулого покоління авіаційної техніки. Так, середній вік літаків авіакомпанії МАУ становить 14,6 р., Аеросвіт – 17,6 р., Дніпроавіа – 18,5 р.. Загальна характеристика парку ПС авіакомпанії МАУ представлена в табл.1.

Таблиця 1

Характеристика парку ПС авіакомпанії МАУ*

Модель	Тип ПС	Кількість ПС	Вік ПС
Boeing 737-300	Середньомагістральний	4	12,9
			14,0
			14,7
			14,3
Boeing 737-400	Середньомагістральний	5	19,7
			19,9
			20,8
			19,0
			19,9
Boeing 737-500	Середньомагістральний	6	19,4
			18,9
			18,8
			20,0
			20,6
			19,2
Boeing 737-800NG	Середньомагістральний	4	2,6
			2,4
			2,2
			2,0
АН-148	Регіональний	2 (1 очікується)	7,0 1,8
F27 МК050	Регіональний	1	22,8
Boeing 737-300ER	Вантажний	1	22,5
Всього		23	
Середній вік парку ПС			14,6

*складено автором за [5]

Авіакомпанія «Міжнародні авіалінії України» володіє однотиповим парком повітряних суден марки Boeing. Це дозволяє перевізнику значно

скоротити витрати на технічне обслуговування. Крім того, авіакомпанія самостійно здійснює технічне обслуговування власних літаків та надає аналогічні послуги іншим авіакомпаніям. Флот авіакомпанії МАУ орієнтований на перевезення середньої дальності та регіональні перельоти. Середній вік парку, що використовується авіакомпанією на даний момент, складає 14,6 р., без урахування регіонального літака Fokker F27 МК050, який використовується на умовах операційного лізингу – 14,2 р. Вік 13 літаків перевищує 18 років, що змусило авіакомпанію розпочати реалізацію стратегії оновлення власного флоту. Сьогодні, в розпорядженні авіакомпанії знаходиться 4 нові літаки Boeing 737-800NG, отримані безпосередньо від виробника на замовлення авіакомпанії. На регіональних маршрутах авіакомпанія розпочала експлуатацію 2 літаків вітчизняного виробництва АН-148. Ще один літак очікується. Використання літаків даного типу дозволить зменшити витрати на придбання та обслуговування і забезпечити вищий коефіцієнт завантаження.

Повітряні судна, що знаходяться в розпорядженні авіакомпанії Аеросвіт, розглянуті в табл. 2.

Таблиця 2

Характеристика парку ПС авіакомпанії «Аеросвіт»*

Модель	Тип ПС	Кількість ПС	Вік ПС
Boeing 737-300	Середньоміагістральний	3	14,8
			22,1
			21,6
Boeing 737-400	Середньоміагістральний	5	22,3
			20,8
			21,1
			18,7
			19,8
Boeing 737-500	Середньоміагістральний	6	21,1
			21,3
			21,2
			13,4
			16,6
			16,0
Boeing 767-300	Далекоміагістральний	8	19,6
			19,0
			20,0
			19,4
			20,4
			22,5
			18,6
18,3			

Продовження табл. 2

<i>Airbus A320-200</i>	<i>Середньомагістральний</i>	1	20,5
<i>ATR72-200</i>	<i>Регіональний</i>	1	15,1
<i>Saab S340 A</i>	<i>Регіональний</i>	1	25,0
Всього		25	
<i>Середній вік парку ПС</i>			19,5

*складено автором за [5]

Основу парку повітряних суден авіакомпанії «Аеросвіт» також складають літаки марки *Boeing*. «Аеросвіт» є єдиною авіакомпанією України яка здійснює трансатлантичні перельоти. Її флот налічує 8 далекомагістральних *Boeing 767-300* та 14 середньомагістральних. Проте, їх середній вік складає 19,5 р. Авіаперевізник починає активну програму оновлення флоту. Так, за інформацією розміщеною на сайті авіакомпанії, очікується поставка ще 3 літаків *Boeing 737* нового покоління.

Парк повітряних суден авіакомпанії «Дніпроавія» представлений в табл. 3

Таблиця 3

Характеристика парку ПС авіакомпанії «Дніпроавія» *

<i>Модель</i>	<i>Тип ПС</i>	<i>Кількість ПС</i>	<i>Вік ПС</i>
<i>Boeing 737-300</i>	<i>Середньомагістральний</i>	2	14,8 22,0
<i>Boeing 737-400</i>	<i>Середньомагістральний</i>	1	21,8
<i>Boeing 737-500</i>	<i>Середньомагістральний</i>	3	14,3 14,9 21,2
<i>Boeing 767-300</i>	<i>Далекомагістральний</i>	1	20,4
<i>Embraer ERJ-145LR</i>	<i>Регіональний</i>	20	близько 14,5 років
Всього		27	
<i>Середній вік парку ПС</i>			16,8

*складено автором за [5]

Авіакомпанія «Дніпроавія» володіє потужним регіональним парком. В даний час у розпорядженні авіаперевізника знаходяться 20 літаків *Embraer*, ще 2 очікуються. Дальність польоту літаків такого типу дозволить обслуговувати майже всі аеропорти Європи, крім Португалії. Середній вік літаків становить 16,8 р.

Частину власних повітряних суден авіакомпанія передає у користування партнерам по альянсу. Так, авіакомпанія «Аеросвіт» використовує 3 Boeing 737-500, Boeing 767-300 та Boeing 737-300.

Враховуючи членство авіакомпаній «Аеросвіт» та «Дніпроавія» в авіаційному альянсі «Об'єднана авіаційна група» вважаємо за доцільне розглянути парк повітряних суден і авіакомпаній «Донбасаеро» та «Windrose» (табл. 4, табл. 5).

Таблиця 4

Характеристика парку ПС авіакомпанії «ДонбасАеро»*

Модель	Тип ПС	Кількість ПС	Вік ПС
Airbus A320-200	Середньомагістральний	9	22,3
			20,6
			14,4
			14,3
			20,5
			15,2
			16,0
			14,2
			15,0
Airbus A321-200	Середньомагістральний	1	21,8
	всього	10	
Середній вік парку ПС			17,4

*складено автором за [5]

Як видно з табл. 4, парк літаків авіакомпанії Дніпроавія складається виключно в середньомагістральних літаків марки Airbus, які вже також є достатньо застарілими. Більшість рейсів перевізник також виконує у складі альянсу. 3 літаки Airbus A320-200 знаходяться у постійному використанні авіакомпанії Аеросвіт.

Таблиця 5

Характеристика парку ПС авіакомпанії «Windrose»*

Модель	Тип ПС	Кількість ПС	Вік ПС
Airbus A321-231	Середньомагістральний	2	6,0
			6,8
Embraer ERJ-145LR	регіональний	2	14,2
			14,5
McDonnell Douglas MD-82	регіональний	1	27,0
McDonnell Douglas MD-83	регіональний	1	25,8
	всього	6	
Середній вік парку ПС			15,7

*складено автором за [5]

Парк повітряних суден авіакомпанії Windrose є найменшим серед розглянутих авіакомпаній і більшою мірою орієнтований на чартерні перевезення. Основу флоту складають регіональні літаки Embraer та McDonnell Douglas.

Висновки. Проведений аналіз стану парку повітряних суден продемонстрував значний рівень фізичного та морального зносу літаків українських авіакомпаній. За показником середнього віку найкращий показник у флоту авіакомпанії «МАУ», найстаріший флот – у авіакомпанії «Аеросвіт» (14,6 та 19,5 років відповідно). Проте, за розмірами повітряного флоту, авіакомпанія «МАУ» значно поступається авіакомпанії «Аеросвіт», особливо враховуючи можливість залучення додаткових ємностей у інших членів альянсу.

Українські авіакомпанії не мають в розпорядженні достатньої кількості повітряних суден для відповідного забезпечення зростаючого попиту на пасажирські перевезення, особливо враховуючи збільшення частот польотів на існуючих напрямках та постійне відкриття нових маршрутів. Більшість з наявних літаків є застарілими і не можуть забезпечувати належну конкурентоспроможність вітчизняним авіакомпаніям, особливо на міжнародних рейсах.

Однією з проблем є недостатнє забезпечення далекомагістральними повітряними суднами, які використовуються лише авіакомпанією Аеросвіт. Проте, їх вік близько 20 років, в той час, як європейські конкуренти використовують техніку з середнім віком близько 6 років.

Оновлення флоту є необхідною умовою збереження їх ринкових позицій та подальшого розвитку вітчизняних авіакомпаній в умовах насичення ринку повітряних перевезень та загострення галузевої та міжгалузевої конкуренції.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Жаворонкова Г.В., Кам'янецька О.В., Янчук М.Б. Формування парку сучасних повітряних суден авіаційного транспорту України [Текст] / Г.В. Жаворонкова, О.В. Кам'янецька, М.Б. Янчук // Залізничний транспорт України. — 2009. — №4. — С. 31-34
2. Кулаєв Ю.Ф. Економіка цивільної авіації України. Монографія [Текст] / Кулаєв Ю.Ф., Подреза С.М. — 2-ге вид., доповн. і переробл. — К.: «Фенікс», 2011 — 680 с.
3. Коба О.В. Формування та напрями реалізації стратегії оновлення парку повітряних суден: автореф. дисертації канд. екон. наук: 08.07.04/ Національний авіаційний університет. — К., 2003 — 20 с.
4. Підсумки авіаційної діяльності України за 2011 рік [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://avia.gov.ua/documents/diyalnist/p%D1%96dsunki%20d%D1%96jalnost%D1%96/23725.html>
5. Інформаційний портал ch-aviation. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.ch-aviation.ch>