

УДК: 339.9(045)

ПОБОЧЕНКО Л.М.,

к.е.н., доцент,

доцент кафедри міжнародних економічних відносин і бізнесу

Навчально-наукового інституту міжнародних відносин

Національного авіаційного університету

ВПЛИВ БІЗНЕС-АВІАЦІЇ НА ЕКОНОМІКУ КРАЇН ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ

***Анотація.** У статті розглянуто роль бізнес-авіації в економічному зростанні європейських країн в конкурентному бізнес-середовищі. Проаналізовано структуру та зміну розподілу міжнародних та внутрішніх авіаційних перевезень в Європі. Оцінено розподіл ділових перевезень між європейськими країнами та кількість відправлень пасажирів літаками бізнес-авіації з головних аеропортів Європи. Для результатів дослідження були обчислені економічні блага, що розраховані за чотирма показниками на основі співвідношення доходів-витрат до прямих, непрямих і індукованих ефектів сектора ділової авіації: зайнятості, виробництва, валової доданої вартості (ВДВ) і оплати праці.*

***Ключові слова:** бізнес-авіація, ділові поїздки, авіаційні перевезення, прямий, непрямий і індукований економічні ефекти, валова додана вартість (ВДВ), європейська економіка.*

Побоченко Л.Н., к.э.н., доцент, доцент кафедры международных экономических отношений и бизнеса Учебно-научного института Международных отношений Национального авиационного университета.

ВЛИЯНИЕ БИЗНЕС-АВИАЦИИ НА ЭКОНОМИКУ СТРАН ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА

***Аннотация.** В статье рассмотрена роль бизнес-авиации в экономическом росте европейских стран в конкурентной бизнес-среде. Проанализирована структура и изменение распределения международных и внутренних авиационных перевозок в Европе. Оценено распределение деловых перевозок между европейскими странами и количество отправлений пассажиров самолетами бизнес-авиации из главных аэропортов Европы. Для результатов исследования были вычислены экономические блага, рассчитанные на основании четырех показателей в соотношении доходов-затрат к прямым, косвенным и индуцированным эффектам сектора деловой авиации: занятости, производства, валовой добавленной стоимости (ВДС) и оплаты труда.*

***Ключевые слова:** бизнес-авиация, деловые поездки, авиационные перевозки, прямой, косвенный и индуцированные экономические эффекты, валовая добавленная стоимость (ВДС), европейская экономика.*

Pobochenko L.N., PhD in Economics, Associate Professor of International Economic Relations and Business Department, Educational and Research Institute of International Relations of the National Aviation University.

BUSINESS-AVIATION INFLUENCE ON THE ECONOMY OF THE EUROPEAN UNION COUNTRIES

***Abstract.** The article examines the role of business aviation in the economic growth of European countries in a competitive business environment. The structure and changes in the distribution of international and domestic air transportation in Europe are analyzed. The distribution of business transport between European countries and the number of departures of passengers by business aviation aircraft from the main airports of Europe are estimated. For the results of the study, economic benefits calculated on the basis of four indicators in the ratio of income-costs to direct, indirect and induced effects of the business aviation sector: employment, production, gross value added (GVA) and labor remuneration were calculated.*

***Key words:** business aviation, business trips, air transportation, direct, indirect and induced economic effects, gross value added (GVA), European economy.*

Актуальність проблеми. Ділова авіація є однією з найважливіших складових частин глобальної транспортної системи. Світовий досвід показує, що вона створює десятки тисяч робочих місць і стимулює економічне зростання, забезпечуючи ефективне і безпечно перевезення пасажирів. Розвиток міжнародних відносин між країнами є головною передумовою для формування ринку ділової авіації.

Останні роки були відзначені ростом популярності бізнес-авіації (business aviation), що привело до її великого поширення у світі. Завдяки цьому ділова авіація відіграє вагомий роль в економіці багатьох країн, особливо європейських.

Аналіз досліджень і публікацій. Дослідженню проблеми розвитку бізнес-авіації в світі присвячені наукові праці таких учених як: К.Козловський, Н.Коваленко, О.Ложачевська, К.Марінцева, М.Музиченко, К.Сидоренко, А.Чеховський, А.Штангрет, А.Ярош та інші.

Разом з тим, недостатня теоретична та практична опрацьованість сучасних тенденцій розвитку бізнес-авіації в Європі та її вплив на економіку європейських країн в умовах глобальної конкуренції.

Метою статті є дослідження сучасних тенденцій розвитку та роль бізнес-авіації в Європі в конкурентному бізнес-середовищі.

Виклад основного матеріалу. В умовах глобальної конкуренції бізнес-авіація є важливою складовою європейської економіки, як з виробництва бізнес-джетів, так і з послуг, що надаються галуззю. За даними Gama General Aviation Statistical Data Book and 2017 Industry Outlook щорічний внесок ділової авіації в економіку європейських країн становить близько 30 млрд. дол. США [10].

Ділові перевезення в Європі вже давно стали самостійним сегментом, і з року в рік інфраструктура для обслуговування бізнес-рейсів стає все більш адаптованою під приватних клієнтів [3, с.140]. Економічні кризи, введення певного виду політичних санкцій, коливання цін на нафту, розвиток ТНК і навіть імпортозаміщення - лише деякі фактори, що впливають на стан ринку бізнес-джетів. Галузь ділової авіації в 2017 році зростає більше, ніж за будь-який інший подібний період після фінансової кризи, при цьому активність в Європі збільшилася в порівнянні з попереднім роком. І, за прогнозами авіаброкера PrivateFly, цей висхідний тренд буде продовжений в 2018 році [6].

Варто зазначити, що структура європейських авіаційних рейсів у 2017 році залишається майже незмінною. Так, на перевезення вантажів припадає 3%, на чартерні перевезення – 5%, на ділові поїздки – 7%, на лоукости – 29% та на легальних перевізників – 52% від усіх європейських авіарейсів [11], (рис. 1.):

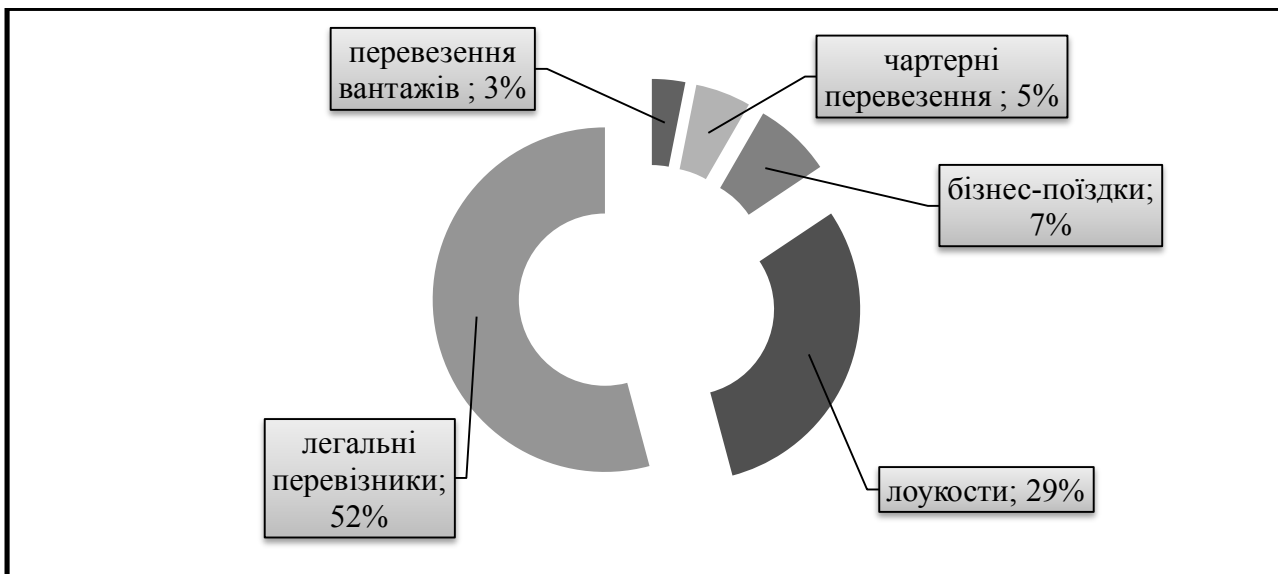


Рис. 1. Структура авіаційних перевезень в Європі в 2017 році, (%)

Примітка. Побудовано автором за даними Європейської асоціації ділової авіації (ЕВАА).

Також, за останні 10 років особливо не змінилася структура дальності європейських ділових поїздок. Бізнес-авіація стала все більше використовуватися для великих відстаней, тобто на міжнародні перевезення. Так, міжнародні перевезення в 2017 році збільшилися на 40% у порівнянні з 2007 роком, а внутрішні вильоти в 2017 році зменшилися на 2,7% у порівнянні з 2007 роком [11], (рис. 2.):

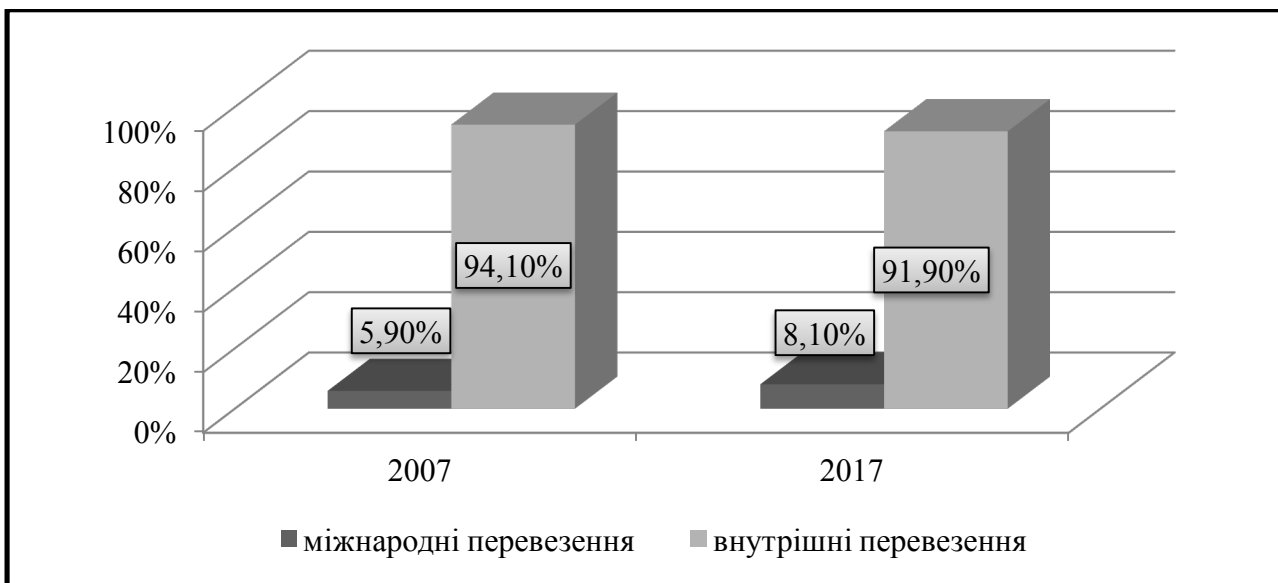


Рис. 2. Зміна розподілу міжнародних та внутрішніх авіаційних перевезень в Європі в 2007-2017рр., (%)

Примітка. Побудовано автором за даними Європейської асоціації ділової авіації (ЕВАА).

В Європі бізнес-авіація зосереджена в шістьох державах, кожна з яких має більше 5 % бізнес-відправлень (100 бізнес-рейсів в день). Німеччина та Франція складають третину всієї бізнес-авіації [11], (рис. 3.):

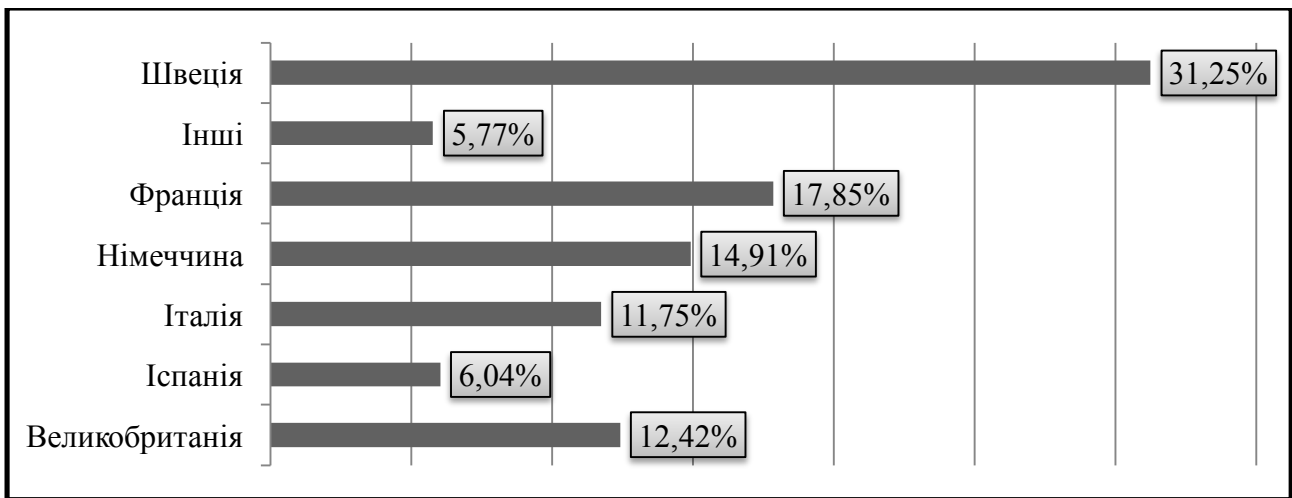


Рис. 3. Розподіл ділових перевезень між державами Європи в 2017 році, (%).

Примітка. Побудовано автором за даними Європейської асоціації ділової авіації (ЕВАА).

В 2017 році в Західній Європі активність ділових перевезень показала зростання на 3% в порівнянні з 2016 роком. Бізнес-перевезення Південної Європи зросли на 7%, річний трафік Північної Америки зріс на 4%, а Близького Сходу залишився на рівні 2016 року [13].

У європейських бізнес-аеропортах в 2017 році спостерігалось як спадання так і зростання трафіку. Основне зниження активності на внутрішніх рейсах спостерігалось у Франції, Німеччині, Швейцарії. Польоти з Великобританії і Франції в Іспанію та Італію вирости більш, ніж на 15%. Найбільше зростання в 2017 році спостерігався на маршруті між Женевою і Фарнборо [11].

Різке падіння кількості відправлень пасажирів ділової авіації в 2017 році відмічається в Москві (-6,3%), що пов'язано з санкціями проти Росії, в Істамбулі (-5,2%), що пов'язано зі зменшенням кількості російських туристів до Туреччини, також Берліні (-5,2%), Брюсселі (-10,4%), Штутгарті (-15,4%), Римі та Мілані (-4,9% та -2,5% відповідно). Падіння ділових вильотів з Києва (на -37%) пов'язано зі складною економічною та політичною ситуацією в Україні. Але в деяких аеропортах Європи відмічається різке збільшення трафіку, особливо в аеропортах Німеччини та Іспанії [11], (рис. 4):

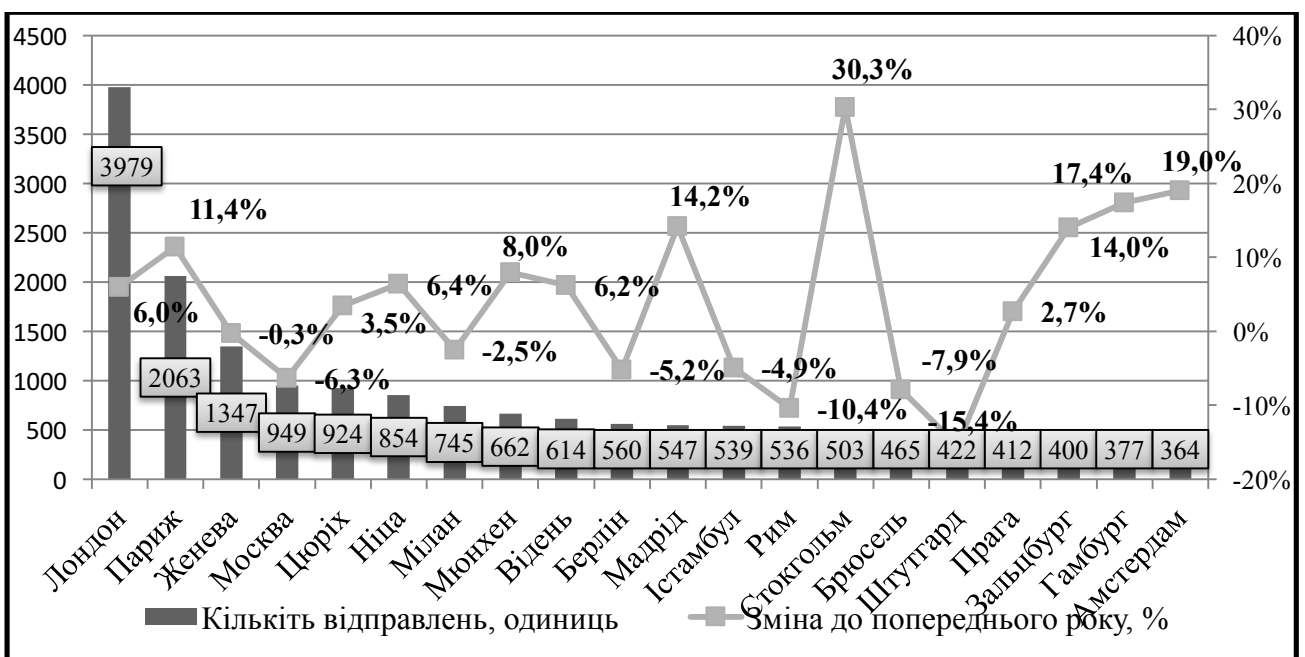


Рис. 4. Кількість відправлень пасажирів літаками бізнес-авіації з головних аеропортів Європи в 2017 році та їх зміна до попереднього року, (одиниць, %).

Примітка. Побудовано автором за даними Європейської асоціації ділової авіації (ЕВАА).

Незважаючи на загальне падіння трафіку у Франції, кількість рейсів з Ле-Бурже і Ніцци зросли, в основному в сегменті бізнес-джетів. Фарнборо, Ніцца і Бігін Хілл внесли найбільший приріст в активність 2017 року. Всі 20 найбільших аеропортів мали деяке зростання в порівнянні з 2016 роком [3, с.141].

Варто зазначити, що ділова авіація присутня в більшості європейських країн. Проте розподіл доходів і робочої сили на континенті нерівномірний. Переважна більшість співробітників Business Aviation базується у Великобританії, Франції, Німеччині, Бельгії, Італії, Швейцарії, Чехії, Португалії та Польщі.

За даними Європейської асоціації ділової авіації (ЕВАА) бізнес-авіація сприяє економічному зростанню європейських країн. Буз Аллен Гамільтон, у співпраці з Німецьким Zentrum für Luft Raumfahrt (DLR), аналізував галузь бізнес-авіації для виявлення та визначення впливу і кількісної оцінки галузі на європейську економіку. Використовуючи поєднання кабінетних досліджень, експертних інтерв'ю та аналізу промислових даних, автор представляє результати дослідження на основі трьох параметрів: прямий, непрямий та індукований ефекти.

За рахунок розвитку бізнес-авіації, відбуваються процеси об'єднання віддалених регіонів світу, стимулювання іноземних інвестицій в країни, що розвиваються, та зростання бізнесу в цих регіонах. Тому бізнес-авіація стає провідним рушієм регіонального економічного розвитку. Існує безліч переваг ділової авіації: від економічних вигод, в яких зацікавлені в першу чергу транснаціональні корпорації, до послуг повітряної швидкої медичної допомоги, що рятує життя у віддалених районах земної кулі.

Заходи економічного зростання можуть бути оцінені з точки зору змін зайнятості, розмірів доходів, валової доданої вартості (ВДВ) і розміру податків, що сплачуються з економічної діяльності в галузі європейської бізнес-авіації. У дослідженні використовуються стандартний підхід доходів-витрат, який забезпечує прямий, непрямий і індукований ефекти.

Для того, щоб побачити взаємозв'язок між європейськими країнами, дослідницька група розробила комплексну модель, яка не тільки включає в себе дані про доходи і витрати 28 країн-членів Європейського Союзу (ЄС) і Європейської вільної Міжнародної асоціації торгівлі, але також розглядає торгові потоки. Результати відображені на чотирьох основних показниках:

- зайнятість населення: кількість зайнятих осіб (тобто загальна кількість робочих місць, в тому числі приватні підприємці) в галузі бізнес-авіації;
- результат діяльності: результати діяльності галузі, що відображається в базових цінах, тобто цінах продажу товарів власного виробництва та послуг, не включаючи податки, а також збільшення запасів;
- ВДВ: грошова вартість продукції і послуг, вироблених фірмами в галузі бізнес-авіації та її постачальників, вимірюється як результат діяльності галузі в базових цінах, за вирахуванням проміжного споживання в цінах покупців;
- оплата праці (заробітна плата): вся заробітна плата, пов'язана з економічною діяльністю галузі, що визначається як сума оплати праці працівників (включаючи соціальний внесок роботодавців) плюс компенсація самозайнятих осіб (за годину еквівалентно заробітній платі звичайних працівників).

Результати наступні:

- а) дослідження ідентифікує 371000 робочих місць, які прямо чи опосередковано залежать від галузі європейської бізнес-авіації;
- б) аналіз також показує, що Європа отримує 98 млрд євро на виході від індустрії, з них 27 млрд євро припадає на ВДВ, а 21 млрд євро витрачається на оплату праці робітників, залучених у даній галузі;
- в) вплив ділової авіації на Європейський валовий внутрішній продукт (ВВП) становив близько 0,2% (що порівняно з розміром економіки Латвії);
- г) Німеччина, Франція і Великобританія є основними гравцями в галузі виробництва (63% від загальної ВДВ галузі), [11].

Компанії бізнес-авіації налічують 87934 співробітників або 24% - пряма зайнятість в галузі та 283424 особи або 76% - непрямі індукована зайнятість. Порівняно з цілому з галуззю повітряного транспорту (ЄС-28), яка безпосередньо породжує близько 2 млн. робочих місць, це відносно невеликий показник. Тому зміни в загальній авіації можуть мати значний вплив на бізнес-авіацію [11].

Що стосується прямого ефекту галузі ділової авіації, то він визначається як власний внесок галузі в європейську зайнятість, обсяги виробництва, ВДВ і заробітну плату. Оцінка прямого впливу галузі є складним завданням. Промисловість складається з безлічі дрібних учасників, таких як експлуатанти повітряних суден, робітники фірми з технічного обслуговування суден. Крім того, велика кількість залучених гравців, зацікавлені сторони, такі як виробники повітряних суден, як правило, виробляють широкий асортимент продукції не тільки для галузі бізнес-авіації і пов'язаних з нею компонентів, а й для інших компаній, що спричиняє труднощі в оцінці частки, яка повинна бути приписана діловій авіації. Як наслідок, при такому підході передбачається, що середня фірма в сегменті ділової авіації має ту ж економічну структуру (наприклад, з точки зору витрат, заробітної плати, продуктивності) як і середня фірма в цілому в галузі повітряного транспорту (див. Табл. 1).

Непрямі ефекти визначаються як такі, що мають вплив на зайнятість в секторі, безпосереднє виробництво продукції, ВДВ і заробітну плату, що є результатом покупки товарів і послуг компанією сектору бізнес-авіації у інших європейські фірм. Наприклад, це можуть бути компанії-авіабудівники, що поставляють метал, пластмасу і комплектуючі, або користувачі повітряних суден, які купують паливо або оплачують комісію брокерам за надані послуги. Ці непрямі ефекти оцінюються за допомогою макроекономічного моделювання, яке характерне для економічних взаємозв'язків всіх секторів економіки.

Таблиця 1

Прямий економічний ефект на галузь бізнес-авіації в Європі

Показник	Польоти повітряних суден	Офісна робота	Сервіс поремонту та підтримці	Операції в цілому	Виробники повітряних суден	Всього
Робітники (одиниць)	35 362	1 778	10 197	47 337	40 601	87 938
Результати (млрд. євро)	12,8	0,2	3,4	16,4	15,3	31,7
ВДВ (млрд. євро)	3,2	0,1	0,7	4,0	3,0	7,0
Оплата праці (млрд. євро)	2,3	0,05	0,6	3,0	2,2	5,2
Всього:				23,4	20,5	49,3

Примітка. Складено автором за даними Business Aviation State of the Industry 2017. European Business Aviation Association (EBAА).

Взагалі, такі заходи можна розглядати як непрямий вплив авіатранспортних операцій бізнесу, оскільки вони є проміжним споживачем повітряного судна. Проте, діяльність офісних працівників, ремонтного сервісу і виробників бізнес-літаків була представлена у вигляді прямих ефектів.

Останній ефект із зазначених у даному дослідженні – індукований економічний ефект, результати якого наведені в таблиці 2. Індукований вплив прямого і непрямих видів економічної діяльності в галузі виражається вкладом в економіку від доданої вартості у ланцюгу виробництва сектора, що в результаті створюється самими робітниками, що і дає додаткову економічну активність і робочі місця.

Таблиця 2

Індукований економічний ефект на галузь бізнес-авіації в Європі

Показник	Польоти повітряних суден	Офісна робота	Сервіс поремонту та підтримці	Операції в цілому	Виробники повітряних суден	Всього
Робітники (одиниць)	26,828	859	7,456	35,142	35,054	69,972
Результати (млрд. євро)	3,4	0,1	1,8	5,3	9,4	14,7
ВДВ (млрд. євро)	1,3	0,05	0,4	1,7	1,9	3,6
Оплата праці (млрд. євро)	1,0	0,01	0,3	1,3	1,5	2,8
Всього:				8,3	12,8	21,1

Примітка. Складено автором за даними Business Aviation State of the Industry 2017. European Business Aviation Association (EBAА).

Більшість економічних наслідків в секторі ділової авіації створюються на ключових ринках Західної Європи. Німеччина, Франція і Великобританія разом представляють собою 63% від загального обсягу промисловості ВДВ в Європі, а ще 17% представлені в Італії, Швейцарії та Іспанії. Ці країни не тільки складають велику частку бізнес-авіації в Європі, але також є базовими країнами для великих фірм і виробників бізнес-авіації і/або її компонентів.

Висновки. Підсумовуючи зазначимо, що загальний економічний вплив бізнес-авіації на європейську економіку в трьох площинах таких:

1. Прямий ефект – безпосереднє вливання грошей в економіку шляхом створення нових робочих місць, підвищення рівня заробітної плати, сплати податків. Наслідки прямого ефекту від бізнес-авіації на європейську економіку виражаються в зароблених 31,7 млрд. євро., з яких 7 млрд. євро – це частка експлуатації і технічного обслуговування повітряних суден. У даному сегменті зайнято близько 87, 938 тис. чоловік, а їх сумарна зарплата становить 5,2 млрд. євро.

2. Непрямий ефект – зміни у виробництві, рівнях зайнятості і доходів у суміжних галузях, підприємства яких є постачальниками для операторів бізнес-авіації. Дія непрямих ефекту принесла в 2017 році економіці Європи 51,6 млрд. євро, з яких частка експлуатації та технічного обслуговування флоту склала 16,4 млрд. євро. Кількість службовців склала 213,3 тис. осіб з сумарною зарплатою 7 млрд. євро.

3. Індукований ефект – виникає тоді, коли службовці компанії (службовці компанії суміжних галузей теж враховуються) витрачають зароблені гроші на товари або послуги місцевого виробництва. Індукований ефект приніс європейській економіці 14,7 млрд. євро, з яких 3,6 млрд. євро частка експлуатації та технічного обслуговування. У галузі було зайнято 69,972 тис. працівників із сумарною зарплатою 2,8 млрд. євро.

Найбільший вплив на європейську економіку мав непрямий ефект (51,6 млрд. євро). За даними Європарламенту, загальна і ділова авіація регулярно доповнюється авіатранспортом і комерційними

авіакомпаніями, і це дає певні соціальні та економічні вигоди, такі як підвищення мобільності громадян, продуктивність бізнесу і регіональна згуртованість, що має безумовно зростаюче економічне значення.

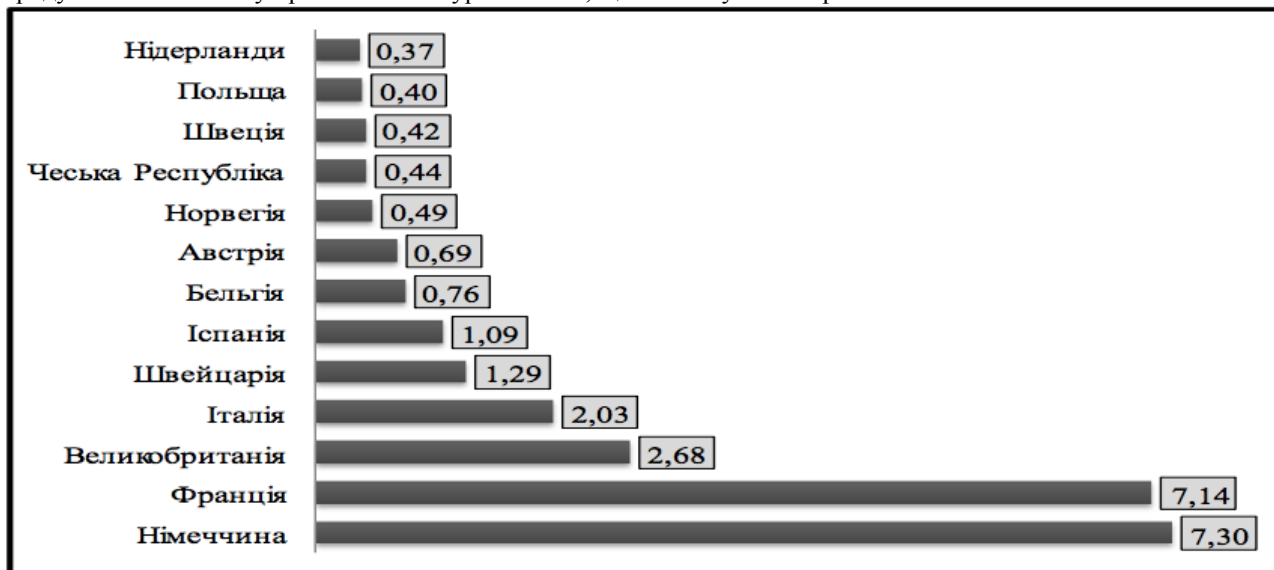


Рис. 6. Частка ВДВ галузі бізнес-авіації в країнах ЄС в 2017 році, (млрд. євро).

Примітка. Побудовано автором за даними Business Aviation State of the Industry 2017. European Business Aviation Association (EBAА).

Таким чином, компанії, регулярно використовують послуги бізнес-авіації, випереджають своїх конкурентів, займають верхні рядки в рейтингах по доходах і прибутку, інновацій, задоволеності співробітників. Використання бізнес-авіації дозволяє недавно налагодженим діловим зв'язкам розвиватися швидко і ефективно, що прискорює процес інвестування та ведення бізнесу. Здатність вести бізнес швидше і за межами рідної країни є основною перевагою ділової авіації для європейських підприємств і, в кінцевому підсумку, європейської економіки.

Розвиток бізнес-авіації в Європі йде швидкими темпами. Цьому служить декілька факторів: зростаючий попит на миттєвий доступ по повітрю з будь-якої точки в іншу; клієнти ділової авіації, уникаючи великі комерційні аеропорти, зберігають свій час; розвиток нових бізнес-моделей, таких як принцип пайового володіння, знижують витрати клієнтів; застосування більш легких джетів, що дозволяє галузі завойовувати нові сегменти ринку.

Література

1. Гаврилко Т.О., Побоченко Л.М. Масштаби розвитку та структура світового ринку бізнес-авіації в умовах глобальних трансформацій // Актуальні проблеми економіки. – 2015.– №7(169). – С. 65-71.
2. Ложачевська О.М. Аналіз світового ринку бізнес-авіації в умовах глобальної конкуренції/ О.М. Ложачевська // Науковий вісник Херсонського державного університету. –2017. – Вип. 44 (1). – С. 26-29.
3. Побоченко Л.М., Чиженко І.О. Сучасні тенденції розвитку світового ринку бізнес-авіації// Стратегія розвитку України (економіка, соціологія, право). – 2017.– №1. – С. 138-144.
4. Побоченко Л.М. Роль ділової авіації в глобальному економічному просторі // Сучасні тенденції розвитку світової економіки: Х міжн. наук.-практ. конференція, 18 травня 2018 року: – Харків, 2018.– С.33–34.
5. Побоченко Л.М. Глобалізаційні тенденції розвитку світового ринку бізнес-авіації. АВІА – 2015: XIII міжнародна науково-технічна конференція, 21-23 травня 2015 р.: тези доп. – К., 2015. Т.6. – С. 37.15–37.18.
6. BizavWeek - електронний еженедельник № 403, 23 декабля 2017 г. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://bizavnews.com/233/6013>.
7. Bombardier Business Aircraft Market 2017-2026 [Electronic resource]. - Mode of access: <http://ir.bombardier.com/var/data/gallery/Bombardier-Business-Aircraft-2017-2026-Market-Forecast-en.pdf>.
8. China General Aviation Forum 2016 [Electronic resource]. - Mode of access: <http://www.chinacivilaviation.com/Article.asp?ID=1139>.
9. Current Market Outlook 2017-2026 [Electronic resource]. Chicago, USA: Boeing corporation, 2017. - Mode of access: <http://www.boeing.com>.
10. General Aviation Statistical Databook and 2017 Industry Outlook [Electronic resource]. - Mode of access: <http://www.gama.com>.
11. Офіційний сайт Європейської асоціації ділової авіації (ЕВАА) [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.ebaa.europa.eu>.
12. Офіційний сайт Європейської конференції цивільної авіації [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.ecac-ceac.org>.