

УДК 338.001.36(045)

ВИСОЦЬКА М.П.,

к.е.н., доцент,

заступник декана факультету міжнародних відносин
Національного авіаційного університету**АНАЛІЗ І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ УКРАЇНИ**

Анотація. В статті розглянуто основні тенденції авіаційного транспорту України, визначено проблеми та пріоритети розвитку. Визначено, що недостатня державна підтримка, необґрунтована фіскальна і монетарна політика та відсутність програм фінансування авіабудування і лізингових програм призвели до зупинки серійного виробництва літаків, відставання галузі від світового рівня, а також до переходу вітчизняних авіакомпаній до експлуатації літаків іноземного виробництва.

Ключові слова: тенденції розвитку авіаційного транспорту, лізинг, авіабудування.

Висоцька М.П., к.е.н., доцент, заступник декана факультету міжнародних відносин Національного авіаційного університету

АНАЛИЗ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ УКРАИНЫ

Аннотация. В статье рассмотрены основные тенденции авиационного транспорта Украины, определены проблемы и приоритеты развития. Определено, что недостаточная государственная поддержка, необоснованная фискальная и монетарная политика, отсутствие программ финансирования авиастроения и лизинговых программ привело к остановке серийного производства самолетов, отставанию отрасли от мирового уровня, а также к переходу отечественных авиакомпаний на эксплуатацию самолетов иностранного производства.

Ключевые слова: тенденции развития авиационного транспорта, лизинг, авиастроение.

Высоцкая М.П., к.э.н., доцент, заместитель декана факультета международных отношений Национального авиационного университета.

ANALYSIS AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF CIVIL AVIATION OF UKRAINE

Abstract. The article deals with the main tendencies of aviation transport of Ukraine, identified problems and development priorities. It was determined that inadequate state support, unoccupied fiscal and monetary policy, and lack of financing programs for aircraft construction and leasing programs led to the stopping of serial production of aircraft, the backlog of the industry from the world level, as well as the transition of domestic airlines to the operation of aircraft of foreign production.

Key words: trends of air transport development, leasing, aircraft building

Vysotska M.P., PhD, Associate Professor, Deputy Dean of the Faculty of International Relations of the National Aviation University

Актуальність проблеми. Розвинена авіаційна індустрія для будь-якої країни є мегапроектom, що здійснює синергетичний вплив на національну економіку вцілому, значно збільшуючи її потенціал та підвищуючи ефективність напрямків використання ресурсів. Авіаційний транспорт в Україні повинен стати одним з пріоритетних напрямків розвитку транспортної галузі. Втрачені з року в рік ринкові позиції віддаляють національних виробників авіаційної техніки від зарубіжних конкурентів. Крім того, вітчизняні авіакомпанії все частіше вважають за краще замовляти лайнери іноземного виробництва, що, звичайно ж, не робить позитивного впливу на український авіапром.

Аналіз досліджень і публікацій. Дослідженням проблем функціонування та пошуком ефективних механізмів розвитку авіатранспортної системи займалися такі вітчизняні вчені: Кулаєв Ю.Ф., Коба В.Г., Ложачевська О.М., Олешко Т.І., Марінцева К.В., Садловська І.І. та ін.

Метою статті є визначення основних тенденцій розвитку авіаційної галузі України та пошук оптимальних напрямків протидії впливу кризових явищ на діяльність авіапідприємств, а також обґрунтування необхідності використання механізмів, що дозволять підвищити ефективність

технічного забезпечення авіакомпаній, що в кінцевому підсумку створює передумови для подолання сформованих диспропорцій та підвищити конкурентоспроможність.

Виклад основного матеріалу. Транспорт є одним з основних факторів, що впливають на розміщення продуктивних сил, виступаючи елементом як національної, так і міжнародної інфраструктури. Транспорт обслуговує процес виробництва, забезпечує підвищення ефективності використання виробничих ресурсів, є двигуном економічного зростання.

На транспорті створюється близько 10% ВВП, на транспорт припадає 20% всіх приватних капіталовкладень, транспортом споживається 15-18% всієї енергії, під об'єктами транспортної інфраструктури зайнято до 5% території світу.

Цивільна авіація є невід'ємною частиною транспортної системи, основним напрямком діяльності якої є здійснення таких видів послуг як перевезення пасажирів, багажу, вантажів і пошти.

Основними тенденціями цивільної авіації світу є зростання обсягів перевезень. Позитивна динаміка спостерігається в усіх напрямках операційної діяльності авіапідприємств України. У тому числі спостерігається відновлення авіаційних перевезень після падіння, яке мало місце в 2014-2015 роках. За три останні роки обсяги пасажирських перевезень збільшились майже вдвічі в порівнянні з показником 2015 року та, разом з цим, більш як у півтора раза перевищили рівень «докризисного» 2013 року.

Упродовж 2018 року перевезення пасажирів, вантажів та пошти здійснювали 34 вітчизняні авіакомпанії, якими виконано 100,3 тис. комерційних рейсів, що на 8% вище ніж у 2017 році. Кількість перевезених пасажирів збільшилась порівняно з 2017 роком на 18,7 відсотка та склала 12529 тис. чоловік. Зростання обсягів перевезень вантажів та пошти авіаційним транспортом України складає 19,7 відсотка та становить 99,1 тис. тонн. (див. табл. 1) [1].

Таблиця 1

Статистичні дані діяльності авіаційного транспорту України

	Одиниці виміру	Всього			у т. ч. міжнародні		
		2017	2018	% 2018/2017	2017	2018	% 2018/2017
Діяльність авіакомпаній							
Перевезено пасажирів	тис.чол.	10556,3	12529,0	118,7	9614,9	11446,1	119,0
в т.ч. на регулярних лініях	тис.чол.	6768,2	7867,6	116,2	5837,2	6796,2	116,4
Виконані пасажиро-кілометри	млрд.пас.км	20,3	25,9	127,6	19,9	25,4	127,6
в т.ч. на регулярних лініях	млрд.пас.км	12,6	15,6	123,8	12,1	15,1	124,8
Перевезено вантажів та пошти	тис.тонн	82,8	99,1	119,7	82,6	98,8	119,6
в т.ч. на регулярних лініях	тис.тонн	19,2	21,1	109,9	18,9	20,8	110,1
Виконані тонно-кілометри (вантажі+пошта)	млн.ткм	275,3	339,7	123,4	275,2	339,6	123,4
в т.ч. на регулярних рейсах	млн.ткм	70,5	92,0	130,5	70,4	91,9	130,5
Виконано комерційних рейсів	тис.од.	93,0	100,3	107,8	78,1	84,1	107,7
в т.ч. регулярних	тис.од.	63,3	67,0	105,8	49,9	52,3	104,8

У 2018 році перевезення пасажирів здійснювала 21 вітчизняна авіакомпанія. Найбільший обсяг авіаперевезень здійснили авіакомпанії «Міжнародні Авіалінії України», «Роза вітрів», «Азур Ейр Україна», «ЯнЕйр» та «Браво». Сумарно за п'ять років ці авіакомпанії перевезли 11620,6 тис. осіб (93% від загального обсягу), що на 20,2 відсотка більше, ніж у 2017 році.

Міжнародні польоти здійснювали 10 вітчизняних авіакомпаній до 46 країн світу, кількість перевезених пасажирів становила 6796,2 тис., що на 16,4% більше ніж у попередньому році. Протягом року українськими авіаперевізниками відкрито 17 нових регулярних маршрутів. При цьому, середній

коефіцієнт зайнятості пасажирських крісел на міжнародних регулярних рейсах українських авіакомпаній 78,8%.

За аналізований період відбулося розширення діяльності іноземних авіакомпаній на українському ринку. До України започаткували виконання регулярних польотів 5 нових іноземних авіакомпаній. У 2018 році збільшилася маршрутна мережа іноземних авіакомпаній. Загалом упродовж 2018 року до нашої країни виконували польоти 38 іноземних авіакомпаній з 37 країн світу. Ними розпочато експлуатацію 27 міжнародних повітряних ліній. Кількість перевезених пасажирів складає 6857,3 тис. пасажирів, що на 37,8 відсотка більше, ніж за 2017 рік.

Слід відмітити, що обсяг перевезень між Україною та країнами світу на 50,2 відсотка забезпечують іноземні перевізники.

Ще однією сучасною тенденцією стає зростання популярності на Україні нового типу авіакомпаній – бюджетних авіакомпаній (low cost авіакомпаній). Цей тип авіакомпаній використовує новий підхід, який можна виразити такою формулою: «низькі витрати – низькі тарифи – високий попит – високі доходи». В Європі на лоукости припадають близько 38% від усіх авіарейсів. Зі списку бюджетних авіакомпаній світу (лоукостерів) в Україну літають сім: угорський “WizzAir”, ірландський “Ryanair”, турецька “Pegasus Airlines”, бюджетний підрозділ ізраїльської “EL AL-Up”, іспанська “Vueling”, арабські “Flydubai” “Air Arabia”.

Прихід на український ринок лоу-кост авіакомпаній викликав зростання попиту внаслідок зниження вартості авіаційних перевезень та призвів до загострення конкуренції між авіакомпаніями на цьому ринку за пасажира. Ці авіакомпанії працюють на межі собівартості, а на деяких маршрутах навіть у збиток. Це загальна тенденція на ринку авіаційних перевезень в світі. Однак, потенціал зростання українського ринку авіаційних перевезень має суттєві обмеження внаслідок низької платоспроможності громадян України.

На тлі позитивної тенденції зростання загального пасажиропотоку перед авіакомпаніями постає питання не тільки простого, а і розширеного відтворення авіапарку. Але вітчизняні авіакомпанії все частіше приймають рішення щодо замовлення техніки іноземних виробників, що не сприяє розвитку вітчизняної авіаційної промисловості, яка безпосередньо залежить від цих замовлень.

Українська авіаційна промисловість пережила значний спад під час переходу країни на ринкові відносини а також внаслідок глобальної економічної кризи. Проте, поки ще існує галузева наука і вітчизняна школа НДДКР в літакобудуванні. Як зазначає більшість експертів, проблеми галузі багато в чому пов'язані з тим, що її науково-технічний і виробничий потенціал не підкріплено платоспроможним попитом. Наслідком цих процесів є падіння технологічного рівня виробництва літаків, старіння основних фондів, зниження рівня кваліфікації персоналу, нерозвиненості сфери авіаційного фінансування.

Аналіз показав, що українські авіакомпанії потребують серйозної модернізації парку повітряних суден (ПС). За даними Державного реєстру цивільних ПС більше 80% літаків українських авіакомпаній взяті в лізинг за кордоном. Тільки чотири авіакомпанії володіють власними ПС. Флот авіакомпаній "Мотор Січ" і "Україна" цілком складається з власних літаків, "Урга" і МАУ - частково.

Таблиця 2

Аналіз географічної структури парку ВС українських авіакомпаній

Країна походження літаків	Кількість одиниць
США	23
Кипр	21
Ірландія	11
ОАЕ	8
Сингапур	7
Португалія	7
Другі країни	25

Актуальною проблемою, що відображається на ефективності цивільної авіації України на сьогодні є старіння парку літаків. Середній вік літаків перевищує 22 роки. Найстарішим флотом оперує "Мотор Січ" - середній вік літаків понад 35 років, а найстаршому 46 років. Самий оновлений парк ПС

має авіакомпанія - "Україна", середній вік парку літаків 11 років. Найбільший український перевізник, МАУ, користується флотом, вік якого перевищує 12 років.

Крім того, флот українських авіакомпаній не численний. Тільки у чотирьох перевізників більше 10 літаків: МАУ - 41 (без урахування вантажного), "Урга" - 14 (без урахування вантажних і навчального), "Роза вітрів" - 11 і "Хорс" - 10. У шести авіакомпаній розмір флоту коливається в межах від 3 до 7 літаків. Це Yanair, "Мотор Січ", ДАРТ, Bravo Airways і "Україна" [3].

Крім того, українські авіакомпанії віддають перевагу літакам іноземного виробництва - 90% від загальної кількості літаків. Питома вага літаків Boeing складає 42%, а Airbus 14%, тоді як літаки "Антонова" експлуатують тільки три авіаперевізника: "Урга"- значиться 6 одиниць, "Мотор Січі" - 5 одиниць і "Україна" - 2 одиниці - 11% в загальному парку українських авіаперевізників. Найбільш затребуваною моделлю "Антонова" є Ан-26-100 (5 одиниць).

Варто відзначити, що світова авіація в цілому чутлива до змін. Найбільш оптимальним рішенням для виходу з кризи стає розвиток лізингу авіаційної техніки.

Для нормалізації ситуації в цій сфері було прийнято рішення відкрити український ринок для іноземних літаків, які українські компанії-авіаперевізники отримували в лізинг. Склалася парадоксальна ситуація: оновлення парку повітряних суден сприяло розвитку не вітчизняного авіапрому, а зарубіжного.

Сьогодні на світовому ринку налічується 150 лізингових компаній з оціночною вартістю активів близько 140 млрд дол. США. На 10 найбільших лізингових компаній припадає трохи менше 70% (100 млрд дол. США) активів і близько 60% від загальної кількості одиниць авіаційної техніки. У цьому секторі домінують дві великі компанії: GE Capital Aviation Services і International Lease Finance Corporation (ILFC)

Очікується, що саме лізингові компанії будуть грати ключову роль в фінансуванні поставок повітряних суден в майбутньому, що не може не відбитися на якості авіакомпаній. За оцінками британської консультативно-аналітичної компанії Ascend, оперативний лізинг після 2020 року складе 50% від загального ринку.

На світовий ринок авіалізингу, його динаміку і структуру впливають численні фактори як макроекономічного характеру, так і споживчого сектора. До останніх відносять доходи населення, рівень і якість життя, що відображається на спроможності подорожувати.

Очевидно, що збільшення пасажиропотоків безпосередньо впливає на величину авіаційного парку в глобальній економіці, а, відповідно, і зростання авіалізингу, в тому числі міжнародного.

В даний час американська Boeing і французька Airbus займають лідируюче положення на світовому ринку цивільної авіації. Вони виробляють і продають щорічно літаків на десятки мільярдів доларів (приблизно по 700 магістральних літаків кожен) і мають замовлення на 6700 вперед. В цілому на Boeing і Airbus припадає 80% постачання комерційних літаків.

Враховуючи очікуване зростання попиту на авіаперевезення та необхідність заміни частини парку ВС (внаслідок закінчення терміну експлуатації), щорічна потреба в літаках в найближчі роки буде зростати. Отже, глобальний авіаційний комплекс може зазнати значного дефіциту авіаційної техніки"[2].

Україна входить в десятку країн світу, яка має можливості повного циклу виробництва авіаційної техніки. Від національної Наукової школи та системи підготовки кадрів до післягарантійного обслуговування, сервісу і модернізації. Основними вітчизняними підприємствами авіаційної галузі є ДП «Антонов», Харківське державне авіаційне виробниче підприємство і ДП «Завод 410 цивільної авіації».

На сьогодні літаки сімейства Ан експлуатуються в 78 країнах світу. У радянський період на Харківському державному авіаційному виробничому підприємстві та державному підприємстві «Київський авіаційний завод "Авіант"», який зараз входить до складу ДП«Антонов», щорічно випускалося близько 200 літаків. Після розпаду СРСР лише за 1992 р. вітчизняний авіапром випустив 55 літаків різних модифікацій. З 2016 року в Україні не вироблено жодного серійного літака, хоча існуючі потужності дозволяють виробляти до 24 літаків сімейства Ан-148 та їх модифікацій на рік. Крім того, не забезпечуються прийнятні умови, щоб українські авіакомпанії купували або брали в лізинг вітчизняні літаки Ан-140, Ан-148 і Ан-158, а також не створена система сервісу для них.

Відповідно до тексту «Стратегії відродження вітчизняного авіабудування на період до 2022 року» опублікованому на сайті Кабміну до основних факторів стримує розвиток авіабудування в Україні належать:

- відсутність у більшості замовників коштів на пряму закупівлю нових вітчизняних літаків;

- відсутність у продавця інших фінансових інструментів для продажів літаків (немає міцної базової лізингової компанії, яка спеціалізується на просуванні літаків сімейства Ан на ринок);
- відсутність або недостатня підтримка експортних контрактів з постачання авіаційної техніки;
- разрыв усталених коопераційних зв'язків з розробки та виробництва авіаційної техніки.

Українські авіакомпанії могли б здійснювати перевезення на вітчизняних літаках, якби створили систему фінансування лізингу літаків власного виробництва. За оцінками фахівців витрати на створення авіаційної техніки складають близько 5 тисяч доларів за кілограм і мають найбільший мультиплікативний ефект. Коефіцієнт мультиплікації дорівнює 10. Це означає, що одна гривня витрачена на покупку вітчизняних літаків забезпечує 10 гривень зростання виробництва в суміжних галузях.

Лізинг може здійснити стимулюючий вплив на інвестиційний попит не тільки в авіабудуванні, а й в економіці в цілому. Зростання числа лізингових угод, а також розширення їх масштабів в структуроутворюючих галузях, в тому числі транспортної, сприяють підвищенню їх технічної оснащеності, переходу на інноваційні технології, що в кінцевому підсумку створює передумови для подолання сформованих диспропорцій в економіці.

Обов'язковою умовою є використання державою стимулюючих фіскальних та монетарних механізмів, що є необхідним для збереження базових, стратегічно важливих секторів економіки України. Світовий досвід показує, що в умовах стагнації пріоритетною метою монетарної політики має стати відновлення економічного зростання шляхом стимулювання виробництва через прямі і непрямі інструменти монетарної політики[4]. Фіскальне та монетарне стимулювання повинно бути спрямовано не тільки на виробників, а також і на експлуатантів авіаційної техніки виробленої в Україні.

Висновок. Сучасні тенденції розвитку світової економіки визначаються постійним розширенням глобалізаційних процесів, пов'язаних з пошуком нових джерел розвитку економіки. В умовах глобалізації світової економіки різко зростає конкуренція на ринках високотехнологічної продукції. Незважаючи на кризові процеси в світі та в Україні, авіація демонструє позитивні тенденції операційної діяльності. Однак перехід українських авіакомпаній на іноземні літаки робить негативний вплив на українське авіабудування і на економіку в цілому. Аналіз літакобудівної галузі свідчить про наявність труднощів у підприємств, що пов'язано з жорсткою конкуренцією на світовому ринку на тлі низького платоспроможного попиту на внутрішньому ринку, істотному дефіциті оборотних коштів, стримувальної монетарної та фіскальної політики. Складається ситуація, при якій вся державна і банківська системи працюють проти вітчизняного літакобудування. На сучасному етапі доцільним є розробка довгострокової стратегії розвитку авіабудування, коригування фіскального навантаження та монетарних інструментів, створення інвестиційних програм розвитку і лізингових програм.

Література

1. <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-v-galuzi-aviatransportu.html>- Офіційний сайт міністерства інфраструктури України
2. https://www.investec.com/content/dam/australia/aviation/Investec_Report_Aviation_Leasing_as_Part_of_a_Broader_Investment_Portfolio.pdf
3. <https://avia.gov.ua/reyestr-tsilvilnih-povitryanij-suden-ukrayini> - Офіційний сайт Державної авіаційної служби України
4. Висоцька М.П., Теоретичні передумови макроекономічної політики/ М.П.Висоцька//Стратегія розвитку України– К.НАУ, 2017. – № 1. – С. 97 –99.