

Олешко Т.І.доктор технічних наук,
професор кафедри економічної кібернетики
Національного авіаційного університету**Гець І.О.**кандидат економічних наук, старший лектор з авіації
Королівського Мельбурнського Технологічного Університету**Павлюк Є.Л.**студент
Національного авіаційного університету**Oleshko Tamara**

National Aviation University

Heiets Iryna

Royal Melbourne Institute of Technology

Pavliuk Yevhenii

National Aviation University

СТАН І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ АВІАКОМПАНІЇ МАУ

STATE AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF PASSENGER TRANSPORTATION OF UIA AIRLINE

У статті висвітлюється сучасний стан авіаційної галузі, розкривається ведення авіаційного бізнесу в Україні на прикладі компанії «Міжнародні авіалінії України», а також її основні проблеми та перспективи. Одним із найважливіших елементів функціонування економічної системи кожної країни є транспорт. Авіаційний транспорт виділяється серед інших, а його значення в світовій економіці постійно зростає, чому сприяє як технологічний розвиток і новітні розробки в авіаційній галузі, так і глобалізація і все тісніші ділові та культурні зв'язки між різними країнами світу. Також авіаційна галузь впливає на розвиток туристичного бізнесу та міжнародної торгівлі та сприяє підвищенню інвестиційної привабливості країни. Проведення дослідження стану авіаційного бізнесу в Україні дозволить виявити основні фактори розвитку вітчизняних авіакомпаній та їх перспективи у майбутньому.

Ключові слова: авіаційна галузь, авіаційний транспорт, авіаційні перевезення, авіаційний бізнес, МАУ.

В статье освещается современное состояние авиационной отрасли, раскрывается ведение авиационного бизнеса в Украине на примере компании «Международные авиалинии Украины», а также ее основные проблемы и перспективы. Одним из важнейших элементов функционирования экономической системы каждой страны является транспорт. Авиационный транспорт выделяется среди других, а его значение в мировой экономике постоянно растет, чему способствует как технологическое развитие и новейшие разработки в авиационной отрасли, так и глобализация и все более тесные деловые и культурные связи между различными странами мира. Также авиационная отрасль влияет на развитие туристического бизнеса и международной торговли и способствует повышению инвестиционной привлекательности страны. Проведение исследования состояния авиационного бизнеса в Украине позволит выявить основные факторы развития отечественных авиакомпаний и их перспективы в будущем.

Ключевые слова: авиационная отрасль, авиационный транспорт, авиационные перевозки, авиационный бизнес, МАУ.

Aviation business is considered as one of the most complex types of business worldwide. It is very financial-intensive, extremely low-margin and one of the most systematic businesses. There are electronic ticket sales, as well as European security protocols, which you must follow in your business activity. The aviation industry has a positive effect on the development of the tourism business and international trade, contributes to increasing the investment attractiveness of the country, as well as expanding

the capabilities of international companies on its territory. The aviation industry provides extremely fast delivery of goods to their destination, causing the widespread use of aviation transport by leading international logistics companies. For Ukraine, the aviation sector is also an important element of integration into the modern system of international economic relations. In the first half of 2019, 6096.3 thousand passengers used the services of Ukrainian airlines. This is 11.4 percent more than in the same period last year. The development of the aviation industry in general and passenger transportation has become one of the priorities of the Ministry of Infrastructure of Ukraine for the next five years. The agency is going to develop regional airports, introduce new domestic and international flights, as well as increase the availability of flights for Ukrainians. The leader among them is Ukraine's International Airlines, which transported 65% of the total passenger flow. In 2018, the financial position of the company is not in the best condition, for the year the carrier received almost \$ 100 million in loss. In 2019, the president of the company stated that UIA would concentrate on stabilizing its financial position. UIA is currently operating in a network carrier model. UIA has built a hub model at Boryspil Airport, which provides about 9,000 jobs. It is very important for the state to have its representative offices in the form of its national airline in all world locations. If Ukraine has a developed national airline, it will be perceived as a developed industrial country. In addition, today, when the whole country is undergoing many transformation processes, we have every chance to create a fully competitive aviation market and develop a European logistics hub in Ukraine.

Key words: aviation industry, aviation transport, aviation transportation, aviation business, UIA.

Постановка проблеми. Авіаційний бізнес вважається одним із найбільш складних видів бізнесу у всьому світі, оскільки це дуже фінансовоємний, вкрай низько-маржинальний, один із найбільш системних і абсолютно «прозорий» бізнес. Останнє для України є взагалі нетиповим, адже тут присутні електронні продажі квитків, які не передбачають будь-якої тіншової сфери, а також європейські норми протоколів безпеки, яких обов'язково потрібно дотримуватися в своїй діяльності. Тому питання розвитку українських авіакомпаній та виведення їх на новий рівень є достатньо актуальним.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню стану авіаційної галузі в Україні присвячено праці таких вчених, як В. Гаташ, А. Чорноротов, А. Муравський, В. Горбулін, Ю. Кулаєв та І. Соколи. Також дослідженнями в авіаційній сфері займаються провідні міжнародні організації: ICAO, IATA.

Мета дослідження. Метою статті є аналіз сучасного стану та перспектив розвитку авіакомпаній на українському ринку авіаперевезень.

Вклад основного матеріалу дослідження. Для України авіаційний сектор в умовах глобалізації світової економіки також є важливим елементом інтеграції в сучасну систему міжнародних економічних зв'язків.

У першому півріччі 2019 року послугами українських авіакомпаній скористалось 6096,3 тис. пасажирів, що на 11,4 відсотка більше показника за січень-червень минулого року (рис. 1).

Розвиток авіаційної галузі в цілому і пасажирських авіаперевезень зокрема стало одним із пріоритетів роботи Міністерства інфраструктури України на найближчі

п'ять років. Відомство збирається розвивати регіональні аеропорти, впроваджувати нові внутрішні та міжнародні рейси, а також збільшувати доступність перельотів для українців [2].

У 2019 році на ринку пасажирських авіаперевезень операційну діяльність здійснювали 17 вітчизняних авіакомпаній, серед яких лідером є компанія «Міжнародні авіалінії України» (зростання обсягів порівняно з 1 півріччям 2018 року – на 8,2 відсотка). Також значні обсяги пасажирських перевезень виконано авіакомпаніями «Азур Ейр Україна» (зростання – на 33,7 відсотка), «Скайап» (зростання – у 7 разів), «Роза вітрів» (зростання – на 19,2 відсотка). Разом з тим, слід відмітити, що п'яте місце за обсягами пасажирських авіаперевезень зайняв авіаперевізник «Буковина», який здійснює пасажирські перевезення з листопада 2018 року. За період з січня по червень 2019 року п'ятьма вищезазначеними найбільшими пасажирськими авіакомпаніями перевезено 5928,1 тис. чол., що складає 97 відсотків від

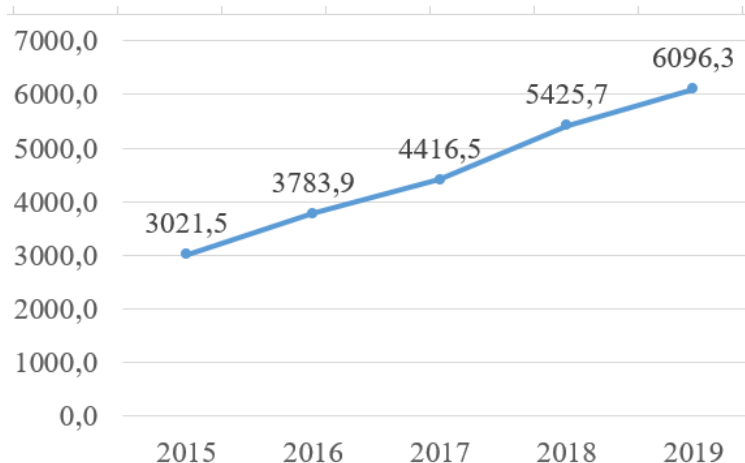


Рис. 1. Динаміка кількості перевезених пасажирів українськими авіакомпаніями

загальних обсягів пасажирських перевезень українських авіакомпаній [3].

Регулярні польоти між Україною та іншими країнами відповідно до затвердженого розкладу руху здійснювали 10 українських авіаперевізників до 45 країн світу. Упродовж січня – червня 2019 року вітчизняними авіакомпаніями розпочато виконання польотів за 9-ма новими міжнародними маршрутами, при цьому процент пасажирського завантаження збільшився на 2,4 відсоткових пункти та склав 77,6%.

На даний момент найбільшою українською авіакомпанією продовжує залишатися «Міжнародні авіалінії України». В порівнянні з іншими вітчизняними авіаперевізниками МАУ перевезла 65% від загальної кількості пасажиропотоку (рис. 2) [6].

Авіакомпанія «Міжнародні Авіалінії України» була створена 1 жовтня 1992 року, як відокремлений підрозділ державної авіакомпанії «Авіалінії України» [9].

У 2011 році МАУ, яка до цього літала тільки за європейськими напрямками, вирішила стати хабовим перевізником з центром в міжнародному аеропорту «Бориспіль», тобто побудувала план розвитку мережевої моделі ведення бізнесу за рахунок здійснення транзитних авіаперевезень.

Загальна позиція МАУ на українському ринку авіаперевезень також сильно змінилася після 2012 року. Причому, головна зміна була пов'язана з банкрутством конкурента – авіакомпанії «Аеросвіт». Якщо в 2010–2011 роках частка авіакомпанії становила близько 28%, то в 2013 році (після банкрутства «Аеросвіту») вона зросла до 54%. У наступні роки частка авіакомпанії продовжувала зростати на тлі відходу інших авіакомпаній з України. Але після періоду максимального розвитку МАУ в 2014–2015 роках, в Україні склалася складна військово-політична та економічна ситуація,

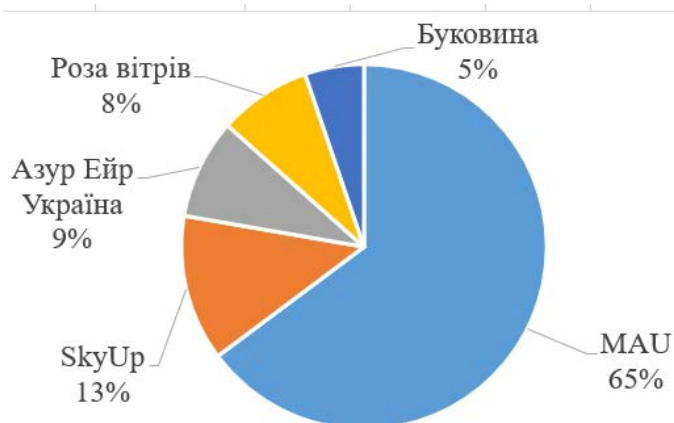


Рис. 2. Пасажиропотік найбільших українських авіакомпаній за перше півріччя 2019 року

яка призвела не тільки до падіння платоспроможності українських пасажирів, а й до неможливості виконання польотів в Росію, Донецьку, Луганську область, Крим і транзиту над цими територіями, що призвело до додаткових витрат на паливо через виконання обльоту цих територій. Крім того, це були не вигідні для пасажирів умови вибору – не кожен пасажир готовий летіти з МАУ на годину або півтори довше, ніж з іншою авіакомпанією на аналогічному маршруті [4].

Окрім цих факторів, які вимагають від авіаперевізника кардинальних дій, в останні роки все більше посилюється популярність серед населення України послуг лоукост авіакомпаній. Оскільки ціна на квиток в таких перевізників може бути значно нижчою за рахунок того, що у компанії побудована з нуля ефективна модель управління, наявні великі обсяги пасажиропотоків у різних країнах і значні контракти з виробниками літаків. Все це впливає на зменшення ціни повітряних суден. Це ті фактори, яких у авіакомпанії МАУ немає, але яких вона повинна досягти, щоб стати більш конкурентоспроможною порівняно з лоукост-авіакомпаніями [2].

З 2018 року авіакомпанія почала імплементувати деякі особливості лоукост-компаній і у свою діяльність, наприклад можливість вибору покупки додаткових опцій пасажиром, що знижує базову вартість квитка. Проте значного зниження ціни в порівнянні з зарубіжними лоукост-перевізниками МАУ не домоглася, оскільки такі світові авіакомпанії, як, наприклад, авіакомпанія «Ryanair» можуть максимально зменшити ціну квитка для українського регіону, оскільки свою операційну діяльність ця компанія здійснює і на багатих ринках, за рахунок яких вона може дотувати збиткові рейси з України.

В той же час в українських авіакомпаній немає того рівня свободи польотів у Європу, який є в європейських конкурентів при польотах в нашу країну, тому вони сьогодні не можуть працювати на багатих ринках без обмежень.

Також українські авіаперевізники несуть ряд додаткових витрат у порівнянні з іноземними конкурентами, зокрема, акциз на паливо, мита на ввезення авіатехніки і запасних частин. Для мінімізації негативного впливу цих факторів на діяльність і фінансовий стан, авіакомпанії МАУ доводиться діяти в рамках своїх повноважень: переглядати фінансову політику і зменшувати витрати, оптимізувати в бік звуження маршрутну мережу, закрити деякі напрямки польотів [5].

Основною конкурентною перевагою над європейськими лоукостерами є те, що

МАУ має можливість здійснення транзитних перельотів через її хаб – аеропорт «Бориспіль», лоукостери в свою чергу на даний момент не пропонують стикувальних маршрутів і не в змозі зробити їх комфортними для пасажирів.

Ще однією позитивною зміною в діяльності авіакомпанії є розвиток далекомагістральних маршрутів, пов'язаний з отриманням на початку 2018 року першого в Україні авіалайнера Boeing 777–200ER. Всього у 2018 році флот МАУ поповнився трьома літаками такого типу з сучасним салоном в 3-класному компонуванні. Це значно покращило якість польотів на довгих рейсах, особливо для пасажирів бізнес-класу [7].

В останні роки компанія активно переходить на європейські стандарти обслуговування й контролю стану літаків. В Україні практично скопійовано і впроваджено стандарти EASA part 145, які стосуються вимог до технічного обслуговування повітряних суден. Це означає, що за останні роки всі судна, які обслуговуються і проходять контроль повністю відповідають європейським нормам.

В сучасному світі авіакомпанії перестали бути звичайними підприємствами, які надають послуги перевезень. Сьогодні авіаперевізники є сервісними фірмами. І від взаємин їх із стейкхолдерами та від того, як побудована з ними робота, залежить успіх компанії, адже наскільки компанія є клієнтоорієнтованою,

наскільки вона знаходиться в постійному конструктивному діалозі з усіма її стейкхолдерами, настільки вона є успішною. Основними стейкхолдерами для МАУ є:

1. Пасажири, як основні споживачі її послуг, тобто її цільова аудиторія, для якої виробляється продукт.

2. Бенефіціари, як основні акціонери компанії.

3. Контрагенти – аеропорти, паливо-заправочні компанії, лізингові компанії та величезна кількість контрагентів на аутсорсингу [4].

Тому компанія повинна працювати на 360 градусів, оскільки неможливо задовольнити пасажирів, не маючи прагматичних відносин з державою, з контрагентами, бенефіціарами чи суспільством. А з іншої сторони неможливо бути національним перевізником не задовольняючи якісними послугами своїх пасажирів.

За 2018 рік МАУ перевезла понад 8 млн. пасажирів, що на 15% більше, ніж 2017 року, та виконала 61,5 тис рейсів, перевищивши показник попереднього року майже на 10%. Проте фінансовий стан компанії знаходиться не в найкращому стані, за рік авіаперевізник отримав майже 100 млн. доларів збитку. Це вже другий невдалий рік для компанії, але якщо у 2017 році її збитки становили 304 млн. грн., то за 2018 рік цей показник зріс до 2,7 млрд. грн (рис. 3) [12].

На загальний фінансовий стан компанії також впливають інвестиції в розвиток флоту.

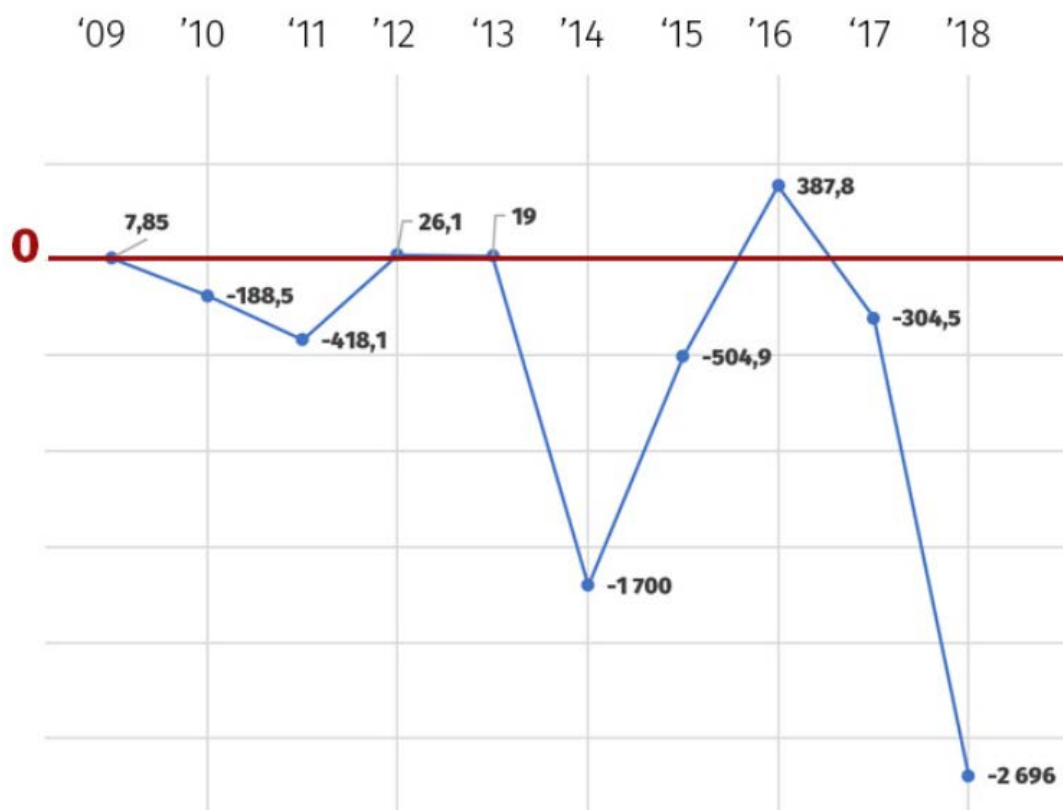


Рис. 3. Чистий прибуток (збиток) МАУ, млн. грн

Зазвичай авіаперевізники беруть літаки в лізинг, де вартість оренди є значно нижча, проте собівартість витрат на утримання парку може сягати 25% від усіх витрат компанії.

Хоча у 2018 році МАУ перемогла у спорах щодо авіаційного збору і не сплачує державі з кожного пасажера два долара. Також компанія припинила сплачувати «Украероруху» великі об'єми коштів за послуги навігації. Крім цього, авіаперевізнак суттєво оптимізував свої витрати, отримав знижки від аеропорту «Бориспіль» і включив додаткові послуги на борту під час рейсу [10].

В 2019 році президент компанії заявив, що МАУ сконцентрується на стабілізації фінансового становища. На даний момент МАУ продовжує працювати у моделі мережевого авіаперевізника. Завдяки такій хабовій моделі розвитку та завдяки тому, що на внутрішніх рейсах МАУ досягла частки транзитного пасажера в 70%, можливе виконання внутрішніх рейсів. Більше 60% трафіку у «Борисполі» – це пасажери МАУ. Тому треба розуміти, що подальший інфраструктурний розвиток, подальший економічний успіх всієї моделі та всього регіону лежить в площині успіху МАУ [11].

Хабова модель, яку побудувала МАУ в аеропорту «Бориспіль», на сьогодні забезпечує близько 9 тисяч робочих місць. При цьому пасажиропотік щорічно збільшується на 20%. Відповідно, це створює додаткові робочі місця та приносить додатковий прибуток компанії.

Також для держави дуже важливо мати свої представництва у вигляді своєї національної авіакомпанії у всіх світових пунктах. Це говорить про рівень розвитку країни. Якщо Україна матиме свою розвинену національну авіакомпанію, а також національного виробника літаків для цієї компанії, то її будуть сприймати як розвинену індустріальну країну.

Тому Міністерством інфраструктури активно обговорюється проект Авіаційної транспортної стратегії України на період до 2030 року. Оскільки пасажиропотік в Україні стрімко зростає, то втілення в життя Авіаційної транспортної стратегії України дозволить збільшити пасажиропотік до 80 млн. пасажирів на рік вже у 2030 році. Реалізація цього проекту забезпечить не тільки розвиток безпосередньо портів, а й забезпечить нові робочі місця, оновлення технологій обробки вантажів і зростання пасажиропотоку в країні [6].

Висновки. Таким чином, цивільна авіація є однією із галузей, яка при правильно розробленій політиці розвитку компанії, орієнтованої на інноваційну діяльність авіапідприємств України у сфері авіаперевезень зможе сприяти забезпеченню економічного зростання всієї країни.

Крім того, сьогодні, коли вся країна проходить велику кількість трансформаційних процесів, ми маємо всі шанси для створення повноцінного конкурентоспроможного авіаційного ринку та розвитку в Україні європейського логістичного вузла.

Список використаних джерел:

1. Олешко Т.І., Геєць І.О., Павлюк Є.Л. Аналіз сучасного стану авіаційної галузі України. *Проблеми системного підходу в економіці*. 2017. Вип. 5. С. 80–83.
2. Олешко Т.І., Геєць І.О., Павлюк Є.Л. Характеристика та аналіз розвитку лоукостерів в Україні. *Проблеми системного підходу в економіці*. 2018. Вип. 6. С. 153–158.
3. Офіційний сайт Державної авіаційної служби України. URL: <http://avia.gov.ua> (дата звернення: 02.12.19).
4. Інформаційний портал новин «Eurocontrol». URL: www.eurocontrol.int (дата звернення: 02.12.19).
5. Інформаційний сайт. URL: <http://aviationknowledge.com> (дата звернення: 02.12.19).
6. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України. URL: <http://mtu.gov.ua> (дата звернення: 02.12.19).
7. Інформаційний портал новин «Avianews». URL: <https://www.avianews.com> (дата звернення: 02.12.19).
8. Офіційний сайт державного комітету статистики України. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua> (дата звернення: 02.12.19).
9. Офіційний сайт Міжнародних авіаліній України. URL: www.flyuia.com (дата звернення: 02.12.19).
10. Інформаційний портал новин «Ukrinform». URL: www.ukrinform.ru/tag-avia (дата звернення: 02.12.19).
11. Інформаційний портал новин «Bykvu». URL: <https://bykvu.com> (дата звернення: 02.12.19).
12. Інформаційний портал новин «Epravda». URL: <https://www.epravda.com.ua> (дата звернення: 02.12.19).

References:

1. Oleshko T.I., Heiets I.O., Pavliuk Y.L. (2017) Analiz suchasnoho stanu aviatsiinoi haluzi Ukrainy [Analysis of the current state of the aviation industry in Ukraine]. *Problemy systemnoho pidkhodu v ekonomitsi*, vol. 5, pp. 80–83.

2. Oleshko T.I., Heiets I.O., Pavliuk Y.L. (2018) Kharakterystyka ta analiz rozvytku loukosteriv v Ukraini [Characterization and analysis of the development of lowcosters]. *Problemy systemnoho pidkhodu v ekonomitsi*, vol. 6, pp. 153–158.
3. Ofitsiynyi sait Derzhavnoi aviatsiinoi sluzhby Ukrainy. URL: <http://avia.gov.ua>.
4. Informatsiynyi portal novyn «Eurocontrol». URL: <http://www.eurocontrol.int>.
5. Informatsiynyi sait. URL: <http://aviationknowledge.com>.
6. Ofitsiynyi sait Ministerstva infrastruktury Ukrainy. URL: <http://mtu.gov.ua>.
7. Informatsiynyi portal novyn «Avianews». URL: <https://www.avianews.com>.
8. Ofitsiynyi sait derzhavnoho komitetu statystyky Ukrainy. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua>.
9. Ofitsiynyi sait Mizhnarodnykh avialinii Ukrainy. URL: <https://www.flyuia.com/ua>.
10. Informatsiynyi portal novyn «Ukrinform». URL: <https://www.ukrinform.ru/tag-avia>.
11. Informatsiynyi portal novyn «Bykvu». URL: <https://bykvu.com>.
12. Informatsiynyi portal novyn «Epravda». URL: <https://www.epravda.com.ua>.