

УДК 658.7

DOI: <https://doi.org/10.32782/2520-2200/2018-4-3>**Коба В.Г.**доктор економічних наук, професор  
Національного авіаційного університету**Коба О.В.**кандидат економічних наук,  
старший викладач кафедри економіки  
Національного авіаційного університету

## СТАН І ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

У статті надані основні результати комплексного моніторингу розвитку авіаційного транспорту України, що дало змогу визначити стан і тенденції розвитку цивільної авіації країни. Визначено фактори, які сприяють і заважають розвитку авіаційних перевезень, напрями подальшого функціонування авіапідприємств.

**Ключові слова:** авіаційний транспорт, стан розвитку, динаміка авіаперевезень, показники діяльності, шляхи подальшого розвитку.

В статье представлены основные результаты комплексного мониторинга развития авиационного транспорта Украины, что позволило определить состояние и тенденции развития гражданской авиации страны. Определены факторы, которые способствуют и препятствуют развитию авиационных перевозок, направления дальнейшего развития авиапредприятий.

**Ключевые слова:** авиационный транспорт, состояние развития, динамика авиаперевозок, показатели деятельности, пути дальнейшего развития.

The article deals with the key results of the complex monitoring of the development of air transport in Ukraine during 1990–2017 making it possible to discover the state and the development trends of the civil aviation. Having analyzed the aviation industry performance indicators, it is possible to conclude that after the recession in 1990–2000, air transport of Ukraine is ramping up and satisfies the demand for air services of the population and business entities. There have been discovered the factors that contribute to and hamper the development of air transportation. First of all this is an increased demand for air transportation thanks to the raising of living standards of the population, increased number of international transportations, and increased number of countries that signed relevant agreements with Ukraine. The outdated aircraft fleet and the low level of service of Ukrainian airlines hamper the development of air transportation. The article assessed the activity progress in a number of airlines, airports, and navigational services companies. The safety and the regularity of flights of passenger and cargo aircrafts have been paid a special attention. A brief analysis made it possible to conclude about the future development of air transportation in Ukraine. Accelerating scientific-and-technological advance, globalization of aviation transportation markets, expansion of international relations, and the introduction of the digital economy require continuous monitoring of the development of enterprises, sectors of the economy, including air transport, in order to increase their competitiveness and sustainable development. Along with this, it is necessary to take into account global and national trends, to use favourable growth factors, and to counteract the phenomena that hinder the further development of civil aviation. In order to determine the ways of development of air transport and use these data for forecasting and planning of activities, it is necessary to evaluate the state of air transportation and development trends. Based on a brief analysis, it can be argued that Ukraine's civil aviation generally fulfils its functions and satisfies the country's demand for air transportation and passenger services, mail, cargo, and the use of aviation in economic activity. Continuous work is required to harmonize Ukraine's aviation legislation with the requirements of ICAO and EU legislation. It is also necessary to sign the Open Skies Agreement between Ukraine and the EU, which will provide further development of airline ties with Europe and increase the quality and safety of flights. The development of air transportation requires the renewal of the PA fleet, the strengthening and expansion of airport infrastructure on a new technical basis, which will enable the implementation of long-term projects and plans of the aviation complex.

**Keywords:** air transport, development state, air transportation dynamics, performance indicators, ways forward.

**Постановка проблеми.** Прискорення науково-технічного прогресу, глобалізація ринків авіаційних перевезень, розширення міжнародних зв'язків, упровадження цифрової економіки вимагають постійного моніторингу розвитку підприємств, галузей господарства, в тому

чисті авіаційного транспорту, для підвищення їхньої конкурентоспроможності і сталого розвитку. При цьому потрібно враховувати світові і національні тенденції, використовувати сприятливі фактори зростання і протидіяти явищам, які заважають подальшому розвитку цивільної авіації. Для того щоб визначити шляхи розвитку авіаційного транспорту і використати ці дані для прогнозування і планування діяльності, треба оцінити стан авіаперевезень і тенденції розвитку.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питанням визначення стану і тенденцій розвитку авіаційного транспорту в дослідженнях вітчизняних вчених завжди приділялася велика увага. Цю проблему розробляли Ж.В. Кубрицька, О.В. Апарова, В.В. Жебка, у дослідженнях яких розглядалися питання економічної ефективності сталого розвитку авіа-підприємств [3]. І.В. Кривов'язюк, Ю.М. Кулик досліджували забезпечення інноваційної активності підприємств авіаційного транспорту [4], В.Ю. Павелко займався управлінням витратами аеропорту [5]. Проте питанням комплексного аналізу розвитку авіаційного транспорту загалом для визначення стану і тенденцій його функціонування останнім часом приділялося недостатньо уваги.

**Мета статті** – дослідити сучасний стан і тенденції розвитку авіаційного транспорту України і надати обґрунтовані рекомендації щодо подальшого зростання авіаційних перевезень.

**Виклад основного матеріалу** досліджень. Цивільна авіація України є основним монопольним перевізником пасажирів на відстані понад 1000 км, насамперед на міжнародних рейсах. Перевезення вантажів мають місце як додаткове завантаження пасажирських суден (ПС) або спеціалізованими вантажними літаками, вони незначні і визначаються вимогами ванта-

жів. Авіаційний транспорт перевозить менше 100 тис. т на рік. Це пояснюється дорожнечю таких перевезень щодо інших видів транспорту. Застосування авіації у господарській діяльності в Україні теж суттєво дорожче за використання наземних видів техніки, тому має епізодичний характер. Тому авіаційний транспорт можна вважати практично пасажирським, а перевезення пасажирів визначає сутність і основу його розвитку.

Для того щоб оцінити загальний сучасний стан авіаційних пасажирських перевезень, розглянемо динаміку основних об'ємних показників роботи – кількість перевезених пасажирів, пасажирооборот та інші показники за 1990–2017 рр., що відображено в таблиці 1.

Як видно, за роки незалежності України авіаперевезення пасажирів знизилися на 30%, різке зниження мало місце у 1990–2000 рр. – у 15 разів. Проте починаючи з 2000 р. обсяги перевезень постійно зростали: у 2017 р. проти 2000 р. за перевезеннями пасажирів – у 10,5 раза, за пасажирооборотом – у 9,9 раза. Причини такої від'ємної динаміки у 1990–2000 рр. відомі. Основні з них: різке падіння доходів українського населення у зв'язку зі зниженням внутрішнього валового продукту за 1990–2000 рр. більш ніж у 10 разів, галопуюча інфляція, падіння обсягів роботи майже у всіх сферах господарської діяльності, перехід від адміністративно-командної до ринкової економіки, не завжди позитивна реструктуризація виробництва та інші. У подальшому обсяги авіаперевезень пасажирів постійно зростали, за 2000–2017 рр. більш ніж у 10 разів, проте сьогодні вони поки що нижче рівня 1990 р.

Основні фактори, що привели до зростання обсягу авіаперевезень, такі:

– збільшення попиту у зв'язку з покращенням життєвого рівня населення;

Таблиця 1

**Динаміка основних показників пасажирських авіаційних перевезень в Україні за 1990–2017 рр.**

№	Показники	Одиниця виміру	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2017/ 1990, %	2017/ 2000, %
1	Кількість перевезених пасажирів	Млн. чол.	15	2	1	4	6	6	8,2	10,5	70	> в 10,5 разів
2	Пасажирооборот	Млрд. пас. км	16,1	3,3	1,7	6,1	11	11,4	14,4	16,8	104,3	> в 9,9 разів
3	Кількість літаків і гвинтокрилів	Одиниць	1592	1233	954	659	395	190	187	184	11,5	19,3%
4	Середня дальність перевезень одного авіапасажира	Км	1295	1723	1489	1608	1794	1803	1825	1846	142,5	124%

Джерело: таблиця складена за даними [1], [2]

- переорієнтація гастарбайтерів із Росії до західноєвропейських країн;

- подальше зростання частки міжнародних авіаперевезень (у 2018 р. майже 90% загального обсягу);

- збільшення присутності іноземних авіакомпаній на українському ринку;

- збільшення кількості країн, з якими Україна заключила договори про авіаційне сполучення.

Ці фактори є зовнішніми щодо авіаційної галузі, вони мають середньотермінову дію.

Негативні фактори, що стримують зростання авіаперевезень:

- анулювання рейсів ПС у Росію;

- застарілий парк ПС;

- зниження якісних показників роботи вітчизняних авіакомпаній, насамперед регулярності польотів на чартерних рейсах.

Усі вони, крім першого, є внутрішніми для авіатранспортної галузі і потребують підвищеної уваги керівників і колективної галузі.

Авіаційний транспорт займає важливе місце у перевезеннях пасажирів на далекі відстані. Структура пасажирських перевезень на відстань понад 1000 км у 2016 р. склалася така:

- автомобільний транспорт перевіз 37,3% від усіх пасажирів;

- залізничний – 39,9%;

- авіаційний – 16,8%;

- водний (морський і річковий) – 11% [6].

Авіаційні пасажирські перевезення забезпечили 29 вітчизняних авіакомпаній, які здійснили понад 90 тисяч комерційних рейсів (зростання в 2017 р. на 16% щодо 2016 року). При цьому пасажиропотік в аеропортах України зріс на 27,6% проти 2016 р. і становив 14,5 млн. пасажирів. Обсяги вантажних і поштових перевезень зросли на 5,2% і становили 74,3 тис. [2]. 95% всього пасажиропотоку забезпечили п'ять найбільших авіакомпаній: «Міжнародні авіалінії України» (МАУ) – 50%, інші – «Роза вітрів», Yan Air, «Браво» і Azur Air. Позитивна динаміка пасажирських авіаперевезень є наслідком розвитку міжнародних зв'язків країни. У 2016–2017 рр. регулярні рейси між Україною і країнами світу забезпечували 10 вітчизняних і 28 закордонних авіакомпаній у 42 країни світу. У 2016 р. зайшли на ринок авіаперевезень дві нові авіакомпанії – польська Sprint Air і сербська Air Serbit.

Вантажні і поштові авіаперевезення обслуговували 18 вітчизняних авіакомпаній, здебільшого чартерними рейсами у різні країни світу. Це виконання завдань миротворчих та гуманітарних програм міжнародних організацій, також відповідно до контрактів із замовниками. Майже 80% від загального обсягу вантажних авіаперевезень у 2016–2017 рр. забезпечували

ДП «Антонов», «МАУ», Zet Avia, Maksimus Air Layns, Uрга і Europe Air.

Відносно значну нішу серед авіаперевізників України займає запорізька авіакомпанія «Мотор Січ», яка входить до складу відомого моторобудівного підприємства. У парку авіакомпанії літаки АН-12, АН-24, АН-74 ТК-200, Як-40, а також АН-140 – єдиний в Україні, який виконує регулярні пасажирські авіаперевезення. Наявність різнофункціональних повітряних суден (ПС) авіакомпанії дає їй змогу виконувати як вантажні, так і пасажирські перевезення, у тому числі у Київ, Одесу, Львів, Мінськ та інші міста.

Авіаперевезення в Україні обслуговують 19 діючих аеропортів, з них 3 державних, інші – комунальної та змішаної форм власності, крім того, діють 11 аеродромів і 35 злітно-посадкових смуг. Міжнародний аеропорт «Бориспіль» – найбільший, через нього здійснюється близько 70% міжнародних і внутрішніх рейсів. Необхідні інвестиції у розвиток аеропортів оцінюються майже в 500 млн. дол., що зумовлено прогнозом зростання загального річного пасажиропотоку до 24,3 млн. чоловік у 2023 р. і, відповідно, необхідністю подвоєння пропускної спроможності аеропортів [6]. У 2016 р. проведена реконструкція злітно-посадкової смуги міжнародного аеропорту «Одеса», що забезпечує виконання технічних і експлуатаційних нормативів у його роботі.

Навігаційне обслуговування польотів забезпечує Державне підприємство «Украерорух». У 2016 р. воно обслужило 214,3 тис. рейсів, 2017 р. – 249,6 тис. Із них кількість рейсів, виконаних літаками і гвинтокрилами українських авіакомпаній, зросла на 16% проти 2015 р., іноземних – знизилася на 5,3%. Потрібно відзначити, що обладнання ДП «Украерорух» уже застаріло, тому запланований і почав реалізовуватися проект оновлення авіаційної навігації до 2020 р. вартістю 20 млн. євро. Фінансування цього проекту здійснюється за рахунок власних коштів (20%) і міжнародних фінансових організацій (80%).

В Україні зареєстровано 184 літаки і гвинтокрили (2017 р.). Однак здебільшого парк авіаційної техніки застарілий, має середній вік 18,5 років, складається в основному зі старих повітряних суден радянського виробництва і «не дуже молодих» літаків виробництва Airbus та Boeing. Необхідно прискорити оновлення парку літаків новими машинами, що дасть змогу підвищити якість послуг. Навіть найбільша авіакомпанія України «МАУ» займає зараз третє місце у рейтингу найгірших європейських авіакомпаній у польотах в економічному класі, маючи застарілий флот порівняно з конкурентами і низький рівень сервісу.

Безпека польотів цивільної авіації загалом відповідає міжнародним авіаційним нормам. Для підтримки України у питаннях гармонізації транспортного законодавства з ЄС у сфері авіації в 2016 р. був запущений новий європейський двосторонній проект із підвищення безпеки польотів, реалізація якого дасть змогу прискорити інтеграцію цивільної авіації у авіатранспортну систему ЄС. Навчальний центр ІКАО був утворений у Національному авіаційному університеті України (Київ) у грудні 1996 р. для забезпечення навчальних заходів у сфері безпеки польотів відповідно до стандартів ІКАО і ЄС. Національне бюро із розслідування авіаційних подій і інцидентів у своєму звіті за 2016 р. зафіксувало 33 інциденти за участю ПС України, з них авіаподій – 4, масштабних інцидентів – 4, інцидентів – 25. Загиблих і постраждалих немає [6].

#### **Висновки з проведеного дослідження:**

- виходячи з короткого аналізу, можна стверджувати, що цивільна авіація України загалом виконує свої функції і задовольняє попит країни щодо авіаперевезень і обслуговування пасажирів, пошти, вантажів, застосування авіації у господарській діяльності;
- необхідна постійна робота з гармонізації авіаційного законодавства України з вимогами ІКАО і законодавством ЄС;
- необхідно підписати погодження про «відкрите небо» між Україною і ЄС, що забезпечить подальший розвиток авіаційних зв'язків з Європою і підвищення рівня якості і безпеки польотів;
- розвиток авіаперевезень вимагає оновлення парку ПС, укріплення і розширення інфраструктури аеропортів на новій технічній основі, що дасть змогу забезпечити виконання перспективних проектів і планів авіаційного комплексу.

#### **Список використаних джерел:**

1. Статистичний щорічник України за 2015 рік. 2016 С. 384–387.
2. Оперативна інформація Державної авіаційної служби. URL: <http://avia.gov.ua/pro-nas/statistika/operativna-infomatsiya/>.
3. Кудрицька Ж.В., Апарова О.В., Жебка В.В. Економічна ефективність сталого розвитку підприємств авіаційної галузі: Монографія К.: «Логос», 2012. 464 с.
4. Кривов'язюк І.В., Кулик Ю.М. Забезпечення інноваційної активності авіаційних підприємств у контексті логістичної діяльності / І.В. Кривов'язюк, Ю.М. Кулик // Зб. наук. праць «Проблеми системного підходу в економіці» Вип. 6 (62) К.: НАУ 2017. С. 7–14.
5. Павелко В.Ю. Управління витратами аеропорту на засадах логістичного підходу / В.Ю. Павелко // Зб. наук. праць «Проблеми системного підходу в економіці»/ Вип. 6 (62) К.: НАУ. 2017. С. 14–19.
6. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року. Міністерство інфраструктури України. К.: МІУ. 2017. С. 145.