

УДК 656.7.072/073(045)

Соловей Н.В., Сліпенчук Г.В.

ЕКОНОМІЧНІ ВІДНОСИНИ В СФЕРІ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ УКРАЇНИ

У даній статті розглядаються проблеми управління економічною діяльністю авіаційних компаній, розглянуті фактичні процеси фінансових відносин та конкурентного протистояння в сфері авіаційних перевезень в Україні, висвітлено специфіку роботи підприємств авіаційних послуг в світлі сучасних подій в країні. Після анексії Криму й початку українсько-російської війни український ринок авіаперевезень продовжує втрачати економічну рівновагу. В такій ситуації специфіка авіаційних перевезень набуває особливого призначення як складова різних інфраструктур нашої країни.

Авіаційні перевезення, авіаційна компанія, банкрутство, аеропорт, економічна криза .

В данной статье рассматриваются проблемы управления экономической деятельностью авиационных компаний, рассмотрены фактические процессы финансовых отношений и конкурентного противостояния в сфере авиационных перевозок в Украине, отображено специфику работы предприятий авиационных услуг учетом современных событий в стране. После аннексии Крыма и начала украинско-русской войны украинский рынок авиаперевозок продолжает терять экономическое равновесие. И в данной ситуации специфика авиационных перевозок приобретает особое назначение как оставляющая различных инфраструктур нашей страны.

Авиационные перевозки, авиационная компания, банкротство, аэропорт, экономический кризис .

Постановка проблеми. Український ринок авіаперевезень продовжує коливатися. Після анексії Криму та початку українсько-російської війни це закономірно. Бізнесмени та туристи відкладають або скасовують поїздки до України, побоюючись за свою безпеку. Відтак, чимало авіакомпаній та аеропортів переглядають свої інвестиційні плани. [1]

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Постійне зростання цін на паливе, оновлення парку літаків, зменшення пасажиропотоків через зростання цін на авіаквитки довели останніми роками світову авіаційну індустрію до величезних втрат. Так, лише в Європі сукупні збитки авіакомпаній 2012 долі становили понад 1 мільярд євро! Як наслідок, торік у ЄС оголосили про своє банкрутство й призупинили діяльність з десяток доволі потужних авіаперевізників: «Cirrus Airlines» (Німеччина), «Wind Jet» (Італія), «Spainair» (Іспанія), «Malev Hungarian Airlines» (Угорщина) та інші. [2]. Збанкрутілих авіаперевізників у Європі могло би бути й більше, якби вони не запроваджували антикризових програм. Крім того, на Заході ризиковим авіакомпаніям влада знижувала податки, брала участь в страхуванні їх

ризиків, надавала держгарантії тощо. Після цього їхні акції зростали. В Україні влада ніякої допомоги в подібній ситуації авіакомпаніям не надавала. Як наслідок, наприкінці 2012-го заявили про своє банкрутство компанії «АероСвіт» і «Донбасаеро». Хоча українські авіаперевізники неодноразово просили Державну авіаційну службу (ДАС) ініціювати законодавче зняття податкових і регуляторних обмежень, які ускладнюють оновлення парку літаків. Цього досі не зроблено, тому вітчизняним компаніям купити новий літак обходиться в 1,5 рази дорожче, ніж їх колегам у більшості країн Європи. Погіршує фінансове становище вітчизняних авіакомпаній і ПДВ на завезення літаків та запчастин.

Невирішена раніше частина загальної проблеми. Крім того, в Україні й досі немає законів та регуляторних актів, які б забезпечили контроль безпеки польотів бодай у мінімальній відповідності до міжнародних стандартів. А тим часом, через пасивність Державіаслужби російські та європейські конкуренти наполегливо та успішно продовжували й продовжують захоплювати український ринок пасажирських авіаперевезень.

Свою негативну роль відіграє й монополізація внутрішнього ринку авіаційного та наземного обслуговування. Наслідком цього стала низька якість послуг аеропортів та високі ціни на них. Усе це в кінцевому результаті позначилось на ціні авіаквитків, які всю чергу дорожчали, але не з вини авіаперевізників. Активні спроби запобігти банкрутству, навіть розвиватися (незважаючи на кризу), робив і «АероСвіт». У 2009—2011 роках компанія нарощувала мережу маршрутів, відкривала нові рейси, поповнювала парк літаків тощо. [2]

Викладення основного матеріалу. Як відомо, у 2013 році пасажиропотік українських аеропортів виріс на 7% до 15,13 млн пасажирів. Вісім основних повітряних гаваней - "Бориспіль", "Дніпропетровськ", "Донецьк", "Київ" (Жуляни), "Львів", "Одеса", "Сімферополь" та "Харків" - у 2012 році забезпечили 98% авіаперевезень в Україні.

Досі в Україні налічувалося п'ять аеропортів з пасажиропотоком більше 1 млн. осіб на рік. В тому числі - аеропорти Донецька та Сімферополя, яких вже немає в Україні. Тепер їх буде три. Буде, якщо аеропорти «Київ» та «Одеса» зуміють зберегти отримані у 2013 році звання «мільйонників». Зараз передбачити це ніхто не візьметься. Але, на початку 2013 року «АероСвіт» скасував 90% регулярних рейсів. Офіційно представлено, що банкрутство «АероСвіту» пов'язано з об'єктивним збігом обставин - в економіці та регуляторній сфері, але експерти одностайні у тому, що це банкрутство сплановане. Тільки після того, як всі активи були вже зосереджені у руках нового власника - кіпрської компанії «Онтобет промоушинз лімітед», було виведено із складу Наглядової ради М. Табачника, почалася розбудова "авіаційної корпорації України". Розглянемо процеси та рішення, що

приймалися в економічній сфері діяльності авіакомпаній. [1]Проблемами «АероСвіту» скористалися нечисленні учасники вітчизняного ринку авіаперевезень і в такий спосіб почали процес ринкової реструктуризації. Були надані 14 додаткових рейсів Будапешт - Київ у зв'язку з тим, що компанія «АероСвіт» скасувала ряд рейсів. У результаті тенденції змін на українському ринку авіаперевезень з'являється учасник, що планує контролювати приблизно 70% закордонних і внутрішніх авіарейсів. Мова йде вже про створення єдиного національного авіаційного оператора, але без участі держави. (Зазначимо що дві компанії певного українського олігарха володіють сумарно 27,31% акцій ПрАТ «АероСвіт» і за цим показником є найбільшими акціонерами, це компанії «Генавіаінвест» і Hurst [5]).

Згодом стало очевидно, що «АероСвіт» накопичував боргові зобов'язання не тільки перед «Шереметьєво», але криза почалася саме коли московський аеропорт оголосив про припинення обслуговування рейсів «АероСвіту». Причина - несплата приблизно \$1,2 млн. У той період експерти розглядали ситуацію що склалася як господарську суперечку і один із проявів конфлікту між Києвом і Кремлем, а в «АероСвіті» ситуацію в той час зовсім не коментувати. Надалі сформувалася думка, що автобанкрутство «АероСвіту» — це один з етапів злиття авіакомпанії зі своїм найближчим конкурентом. До кризи «АероСвіт» обслуговував 80 міжнародних маршрутів 29 літаками й був найбільшим перевізником у країні. В 2012 році літаки компанії перевезли більше 3 млн людей - це 38% пасажиропотоку вітчизняних компаній. Зараз від колишньої конкурентнозильної компанії нічого не лишилося. Хоча «АероСвіт» офіційно ще не збанкрутував, з 5 березня 2013 року угоди з іншими перевізниками були розірвані, а сама компанія припинила операційну діяльність.

Переважаюча більшість маршрутів та активів «банкрута» відійшли МАУ. Тепер 50% пасажирів лише «Борисполя» обслуговують «Міжнародні авіалінії України». За оцінками експертів, однією із цілей автобанкрутства авіакомпанії було одержати відстрочку сплати боргів. Але зауважимо, що по суті, питання санації залежить ані від розміру боргу, ані від його структури. Закон передбачає, що уразі якщо комітет кредиторів бачить можливість санації, суд повинен його підтримати.

У той же час, бюджетний перевізник моментально відреагував на ситуацію й відразу спробував закріпити за собою частину європейського трафіка, направивши свої зусилля на східноєвропейський напрямок. Зауважимо, що за інформацією наданою тоді Міністерством інфраструктури України і Державної авіаційної служби, «АероСвіт» не може гарантувати виконання далеко- та середьоміжстральних рейсів по напрямках Київ - Варшава, Київ - Мінськ, Київ - Бухарест, Київ - Копенгаген, Донецьк - Тбілісі й рейсів на Тель-Авів. Тому бажання «лоукостера» отримати пасажирів з напрямку Київ - Лондон можна оцінити як активну атаку на сильного конкурента, що переживає кризові часи.

Звернемо увагу, також, на участь у кризовій ситуації МАУ (м. Київ, 19 середьоміжстральних літаків, з 1992 р., частка компанії в загальному трафіку

становила близько 30%). Спостерігаючи ситуації зі скасуванням ряду авіарейсів можна підсумувати, що виконавча влада розраховувала на те що криза на вітчизняному ринку авіаперевезень буде розв'язана саме за допомогою МАУ. До того ж стало відомо, що в наслідок конфлікту більшу частину рейсів «АероСвіту» буде обслуговувати саме МАУ. Для авіаційної галузі розширення співробітництва, початого задовго (ще в грудні 2011 р.) між авіакомпаніями «МАУ» і «АероСвітом» є результатом усвідомлення ірраціональності та безперспективності продовжувати існуюче раніше протистояння обох авіаперевізників, що призвело до ослаблення займаємих ринкових позицій і прямій загрози подальшої життєдіяльності. Поглиблений аналіз наслідків галузевої кризи, що призвели до стагнації пасажирського трафіку, і усвідомлення високих ризиків, пов'язаних з подальшою неконструктивною конкуренцією, змушує компанії шукати нові можливості для підвищення ефективності перевезень, залучення нових пасажиропотоків, розвитку транзитних можливостей України. Необхідно прибрати негативну емоційну складову багаторічного протистояння між авіакомпаніями та прийти до рішення про консолідацію ресурсів в умовах реальних зовнішніх загроз для галузі.

Висновки. Зараз вся українська авіація (за винятком невеликих місцевих компаній і «лоукостерів» типу Wizz Air) фактично консолідується в руках одного пула власників. Тому початок процедури банкрутства «АероСвіту» більше нагадало реструктуризацію й оптимізацію грошових потоків і передачу активів від однієї юридичної особи іншій, так рейси «АероСвіту» переходять до МАУ, а рейси іншого банкрута - «Донбассаеро», переходять компанії «Роза вітрів». Від відходу «АероСвіту» вийграли також іноземні авіакомпанії. На найбільш завантаженому напрямку Київ - Москва після відходу «АероСвіту» зміцнилися російські «Аерофлот», «Трансаеро» і S7. [4]Отже, слід віддати належне керівництву (власнику) авіакомпанії та його вмінно не лише знайти вихід із складної економічної ситуації, але й збільшити свої активи. За розрахунками експертів на сьогодні їх реальні можливості складають 80% авіаперевезень.

Список використаних джерел:

1. Мирний план для «Борисполя»: [Електронний ресурс] / Д. Денков // Економічна правда - Українська правда – 2014. – Режим доступу: pravda.com.ua/publications/2014/07/17.

2. «Аеросвіт» - банкрутство внаслідок корпоративного конфлікту.: [Електронний ресурс] / В.Никоненко // Урядовий кур'єр – 2012. - №64 (4950) - Режим доступу: <http://ukurier.gov.ua/uk/articles/aerosvit-bankrutstvo-vnaslidok-korporativnogo-konf/>.

3. Компанія «Аеросвіт» оголосила про банкрутство, джерело: Відомості - UA.com від 4 січня 2013 р.

4. Дані авіасайта flightmapsanalytics.com.

5. Aerosvit - Ukrainian airlines: Відомості avia.alltravels.com.ua.

Solovey N.V., Slipenchuk A.V.

ECONOMIC RELATIONS IN THE SPHERE OF AVIATION TRANSPORT OF UKRAINE

This article discusses the problems of management of economic activities aviation companies, considered the actual processes of financial relations and the competitive confrontation in the field of air transportation in Ukraine reflected the specificity of work of the enterprises of aviation services into account modern developments in the country.

The article noted that, for the aviation industry enhanced cooperation, which began long before (in December 2011) between airlines UIA and AeroSvit is the result of awareness of the irrationality and futility to continue existing confrontation between the two carriers, which led to the weakening of the occupied market positions and direct threat of further activity. An in-depth analysis of the consequences of the crisis in the industry that caused the stagnation of passenger traffic, and awareness of the high risks associated with further unconstructive competition forces companies to look for new opportunities to improve transport efficiency, attract new passengers, the development of transit potential of Ukraine. You must overcome the negative emotional component of long-term confrontation between airlines and come to a decision to consolidate resources in the conditions of a real external threats for the industry.

Considered expert opinion, one of the goals of bankruptcy of the airline was to get the deferral of payment of debts. But note that in fact, the question of rehabilitation depends neither on the size of the debt and not on its structure. Therefore, the beginning of the bankruptcy of AeroSvit more reminded restructuring and optimization of cash flows and the transfer of assets from one legal entity to another. The author draws attention to the constant increase of fuel prices, fleet renewal, reduction in passenger traffic due to growth of prices for tickets have proved in recent years, the global aviation industry to huge losses. Thus, in Europe the aggregate losses of the airlines 2012 destiny amounted to more than EUR 1 billion! As a result, last year, the EU announced its bankruptcy and suspended the activities of a dozen fairly powerful air carriers: "Cirrus Airlines (Germany), "Wind Jet (Italy), "Spainair" (Spain), Malev Hungarian Airlines" (Hungary) and others.

But, the author notes, bankrupt airlines in Europe could be more, if they did not enter anti-crisis programs. In addition, in the West risky airlines, the government reduced taxes, participated in insuring their risks, provided state guarantees, etc. then their shares grew. In Ukraine the power of no help in such situation, the airlines did not provide. As a consequence, at the end of 2012 announced its bankruptcy of AeroSvit and Donbassaero. Although the Ukrainian air carriers have repeatedly asked the State aviation service (DAS) to initiate legislative removing tax and regulatory constraints that make it difficult to upgrade the fleet. This is still not done, so domestic companies to buy new planes to cost 1.5 times more expensive than their counterparts in most European countries. Worsens the financial position of the domestic airlines and VAT on importation of aircraft and spare parts. It is particularly important that after the annexation of the Crimea and the beginning of the Ukrainian-Russian war of the Ukrainian air transportation market continues to lose economic equilibrium. And in this situation, the specifics of the air transportation takes on special assignment as leaving various infrastructures of our country.

Air transportation, aviation company, bankruptcy, airport economic crisis .