

УДК 656.7.025

JEL Classification L93; M21  
DOI: 10.32515/2413-340X.2018.33.236-242**О. М. Саркісова***Льотна академія національного авіаційного університету, м. Кропивницький, Україна***А. Ф. Токарь***Одеський автомобільно-дорожній коледж Одеського національного політехнічного університету, м. Одеса, Україна*

## **Аналіз діяльності по здійсненню авіаційних перевезень в Україні**

У статті досліджена діяльність по здійсненню авіаційних перевезень в Україні, її сучасний стан та проаналізовано основні показники авіаційної діяльності. Наведено та проаналізовано проблемні аспекти організації українського авіаційного транспорту, які потребують вирішення. Надано практичні рекомендації щодо підвищення конкурентоздатності авіаційного транспорту України.

**авіаційний транспорт, авіаперевезення, пасажирооборот, вантажооборот, авіакомпанія, повітряне судно, пасажироперевезення, вантажоперевезення**

**О. М. Саркісова***Летная академия национального авиационного университета, г. Кропивницкий, Украина***А. Ф. Токарь***Одесский автомобильно-дорожный колледж Одесского национального политехнического университета, г. Одесса, Украина*

## **Анализ деятельности по осуществлению авиационных перевозок в Украине**

В статье исследована деятельность по осуществлению авиационных перевозок в Украине, ее современное состояние и проанализированы основные показатели авиационной деятельности. Приведены и проанализированы проблемные аспекты организации украинского авиационного транспорта, которые требуют решения. Даны практические рекомендации по повышению конкурентоспособности авиационного транспорта Украины.

**авиационный транспорт, авиaperезовки, пассажирооборот, грузооборот, авіакомпанія, воздушное судно, пассажироперевозки, грузоперевозки**

**Постановка проблеми.** Сьогодні для підтримки швидкого темпу життя, взаємозв'язків між різними країнами є необхідність у найефективнішому та найдодільнішому виді транспорту, яким є авіаційний або повітряний транспорт. До складу повітряного транспорту входять підприємства повітряного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, аерофотозйомку, сільськогосподарські роботи, а також аеропорти, аеродроми, аероклуби, транспортні засоби, системи управління повітряним рухом, навчальні заклади, ремонтні заводи цивільної авіації, та майданчики для експлуатації повітряних суден, інші підприємства, установи й організації, незалежно від форм власності, що забезпечують роботу авіаційного транспорту [1].

Авіаційний транспорт – один із наймолодших видів сполучення. Перевагами його є: швидкість; більш короткі в порівнянні з іншими видами транспорту маршрути проходження; можливість досягнення віддалених та важкодоступних районів. Авіатранспортом здійснюють переважну більшість трансконтинентальних пасажироперевезень та перевезень вантажів та товарів із невеликим строком зберігання на значні відстані. Але у авіаційного транспорту є і недоліки, це: висока вартість, залежність від метеорологічних умов та залежність від аеропортової інфраструктури.

За допомогою системи повітряного транспорту суспільство має змогу задовольняти свої потреби у подорожах, перевезеннях вантажу, багажу і пошти. Все це регулюється міжнародними нормативно-правовими актами, міжурядовими угодами та безліччю інших угод, які у свою чергу підвищують ефективність повітряних перевезень та рівень авіаційної безпеки.

Роль нашої держави в системі світового авіаційного транспорту визначити важко. В Україні дуже привабливе географічне положення та велике населення, що дає їй величезний потенціал для розвитку галузі. Але, потужності використовуються недоцільно та неефективно. В Україні великі міста мають аеропорти, які обслуговують 32 вітчизняні авіакомпанії, інфраструктура ринку авіаперевезень не є розвинутою. Проблемною залишається організація самих перевезень повітряним транспортом, яку потрібно покращувати. Тому дана тема залишається актуальною.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблемам розвитку авіаційних перевезень в Україні, дослідженням сучасних особливостей, присвячені наукові праці таких учень як Назаренко А. А. [2], Родіонов П. Ю. [7], Кравченко М.В. [6], Собкевич О.В., Михайличенко К.М. [8] та інші. Разом з тим, визначення стратегічних аспектів розвитку авіаційного транспорту, його конкурентоспроможності та механізмів державного регулювання в складних соціально-економічних умовах та в умовах активізації інтеграційних та глобалізаційних процесів потребують подальшого теоретичного та науково-методичного обґрунтування за допомогою поглибленого та детального аналізу діяльності по здійсненню авіаційних перевезень.

**Постановка завдання.** Метою статті є проведення аналізу сучасного стану ринку авіаперевезень України та виділення його головних проблем, а також розробка практичних рекомендацій щодо підвищення конкурентоздатності України на світовому ринку авіаційних перевезень.

Для статистичного аналізу показників діяльності на ринку авіаперевезень використовувалися дослідження Державної служби статистики України [4]. Для аналізу показників діяльності ринку авіаперевезень використовувалися дослідження Державної авіаційної служби України, які щорічно публікують підсумки діяльності авіаційної галузі України [5; 3]. Проблеми авіаринку України вивчалися за допомогою робіт А. Назаренко [2] та П. Родіонова [7]. Також аналізувалися публікації Національного інституту стратегічних досліджень при Президенті України [8].

**Виклад основного матеріалу.** Перший етап розвитку української авіації почався на теренах колишнього СРСР на початку ХХ століття. Ще у 1923 році в Україні було створено авіакомпанію «Укравоздухпуть». Високі показники її роботи стали основою для об'єднання «Укравоздухпуті» з російським «Доброльотом». Так у 30-х роках народилась авіакомпанія «Аерофлот». Нова доба в історії цивільної авіації України розпочалася зі створення у жовтні 1992 року державного органу регулювання авіаційної діяльності – Укравіації, що співпало з започаткуванням ринкових відносин у цивільній авіації. У вересні 1992 року Україна стала членом ІКАО, у травні 1993 року прийняла власний Повітряний Кодекс та стрімко встановила повітряні мости з багатьма країнами світу. У рамках загальної адміністративної реформи в Україні, початок якої співпав з прийняттям України 15 грудня 1999 року у члени Європейської конференції цивільної авіації, відбувається послідовне реформування системи управління цивільною авіацією [2].

В Україні упродовж 2017 року на ринку пасажирських та вантажних авіаперевезень здійснювали польоти 32 вітчизняні авіакомпанії, якими виконано 93,0 тис. комерційних рейсів, що забезпечило зростання порівняно з 2016 роком на 17 відсотків [5; 3].

При цьому, за статистичними даними, кількість перевезених пасажирів збільшилась порівняно з 2016 роком на 27,5 відсотки та склала 10555,6 тис. чоловік.

Разом з цим, обсяги перевезень вантажів та пошти зросли на 11,4 відсотки та склали 82,8 тис. тон.

Пасажиropотоки через аеропорти України зросли на 27,6 відсотка та становили 16498,9 тис. чоловік.

В Україні за 2017 рік найбільше вантажів було перевезено залізничним транспортом (53,4%); автомобільним – на половину менше (27,6%); трубопровідним і водним – 18,1% і 0,93% відповідно. Авіаційним транспортом було перевезено вантажів у 2017 році настільки мало, що у відсотковому співвідношенні цифра сягає 0,02% – 0,1 млн. тон. (рис. 1).



Рисунок 1 – Питова вага видів транспорту в перевезенні вантажів і пасажирів в Україні за 2017 рік  
Джерело: побудовано за даними [4].

Щодо пасажироперевезень: від загальної частки перевезень пасажирів повітряним транспортом було здійснено лише 0,2% (у 2017 році перевезено 10,6 млн. пасажирів). Найбільше було перевезено автомобільним та громадським видами транспорту – 43,4% і 52,8% відповідно. Щодо інших видів транспорту, то залізничним було перевезено 3,6%, а водним – лише 0,01%.

Проаналізувавши тенденцію вантажообороту авіаційних перевезень, можна побачити, що вона є негативною: незважаючи на зростання обсягу вантажообороту в 2016 та 2017 рр., до 2015 він постійно скорочується. У 2015 році вантажообіг становив – 210 млн. т/км. Трохи інша ситуація із пасажирооборотом. У 2010 був спад, але до 2012 спостерігалось збільшення обсягу пасажирообігу. Внаслідок загострення політичних проблем, із 2012 р. обсяги пасажирообороту почали скорочуватися і в 2015 році склали 11362,4 млн. пас./км. Проте два останніх роки спостерігається значне підвищення обсягів пасажирообороту, так в 2017 році вони склали 20345,7 млн.пас./км. (рис.2).

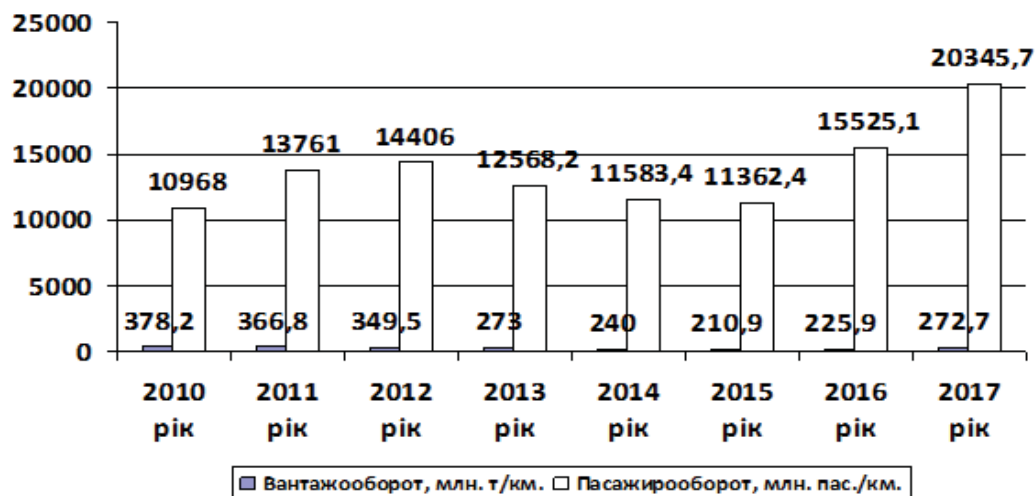


Рисунок 2 – Динаміка вантажообороту та пасажирообороту авіаперевезень України з 2010 по 2017 роки

Джерело: побудовано за даними [4].

Перевезення вантажів та пошти у 2017 році виконували 23 вітчизняні авіакомпанії, більша частина перевезень яких – це перевезення чартерними рейсами в інших державах в рамках гуманітарних та миротворчих програм ООН, а також згідно з контрактами та угодами з іншими замовниками. Лідери перевезень - АТП ДП «Антонов», авіакомпанії «Міжнародні авіалінії України», «ЗетАвіа», «Максімус Ейрлайнс», «Українські вертольоти», «Україна Аероальянс» та «Альфа Ейр». Зазначеними авіапідприємствами у звітному періоді було виконано майже 85 відсотків загальних обсягів перевезень вантажів та пошти.

Згідно з даними Державіаслужби України, у 2016 році відбувалось відновлення ринку пасажирських авіаперевезень після спаду, що мав місце у 2013-2015 роках. Якщо за підсумками 2016 року обсяги пасажирських перевезень вітчизняних авіакомпаній перевищили показник «докризисового» 2013 року на 2,1%, то за 2017 рік – вже на 30,1%. Протягом 2017 року пасажирські перевезення здійснювали 18 вітчизняних авіакомпаній.

За статистичними даними за 2017 рік 93% загальних обсягів пасажирських перевезень здійснено п'ятьма провідними авіаперевізниками. Крім авіакомпанії «Міжнародні авіалінії України», лідерство зберігається за такими компаніями, як «Роза вітрів», «Азур Ейр Україна», «Атласджет Україна» та «Браво» [5, 3].

Позитивна тенденція, що сформувалась в останні два роки, пов'язана, насамперед, з успішним розвитком сектору міжнародних повітряних перевезень. Також присутні додаткові заходи з безпеки польотів, покращення привабливості галузі для інвесторів, придбання нових повітряних суден.

Серед основних проблем українського ринку авіаперевезень – монополізація і закритість. Це, разом із несправедливим веденням бізнесу призвело до встановлення високих цін на послуги авіаперевізників. У той час як у Європі цивільна авіація є одним із дешевших видів транспорту: вартість квитка варіюється у межах 1-45 євро. В Україні ж ціни значно вищі. Також дуже важливим питанням є високі тарифи на хендлінгові послуги авіакомпаніям, наприклад, проведення навігаційних систем чи повітряний супровід. Це пов'язано насамперед з монополізацією ринку хендлінгових послуг, тому тарифи практично нічим необґрунтовані [8].

Також проблемою авіаційних перевезень є залежність від стану економічного розвитку, особливо від купівельної спроможності громадян та інфляційних процесів в країні. Ще однією значущою проблемою є парк повітряних суден вітчизняних авіакомпаній: по-перше, це кількість повітряних суден, по-друге, їх вік [6]. Більша частина парку є застарілою та неефективною. Українські авіаперевізники володіють новітніми літаками, але їх кількість недостатня.

Не останню роль відіграють аеропорти [5, 3]. Упродовж 2017 року комерційні рейси обслуговували 20 українських аеропортів та аеродромів. Аеропортом «Бориспіль» досягнуто зростання кількості обслугованих пасажирів порівняно з 2016 роком на 22,1%. Високі темпи приросту пасажиропотоків зафіксовано в провідних аеропортах: «Київ (Жуляни)» (64,2%), «Львів» (46,3%), «Харків» (34,7%), «Запоріжжя» (26,5%), «Одеса» (18,8%), а також в регіональних аеропортах, зокрема «Кривий Ріг» (в 3,7 рази), «Чернівці» (в 3,5 рази), «Вінниця» (78,6%) та «Херсон» (64,7%). Серед провідних аеропортів лише в аеропорту «Дніпропетровськ» мало місце скорочення пасажиропотоку (на 2,8%).

Варто відмітити, що 98 % загальних пасажиропотоків та поштовантажопотоків сконцентровані в 7 провідних аеропортах, а саме «Бориспіль», «Київ (Жуляни)», «Одеса», «Львів», «Харків», «Дніпропетровськ» та «Запоріжжя». При цьому, доля головного аеропорту країни «Бориспіль» в загальному обсязі пасажирських перевезень скоротилась з 67% у 2016 році до 64% у 2017 році та одночасно дещо збільшились

частки аеропортів «Київ (Жуляни)», «Львів» та «Харків» (рис. 3).

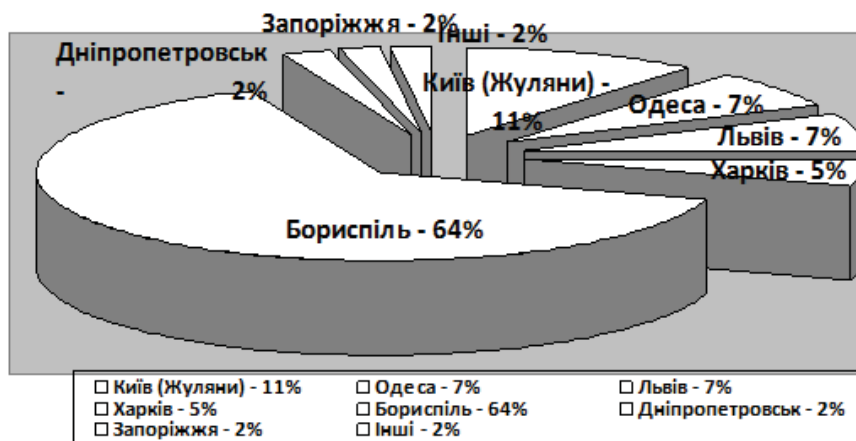


Рисунок 3 – Обсяги пасажирських перевезень через аеропорти України

Джерело: побудовано за даними [5].

Щодо існуючих проблем, то українські аеропорти не здатні обслуговувати багато рейсів, які можуть дозволити собі авіаперевізники. Існує невідповідність їх сервісу міжнародним стандартам [6]. Наприклад, довжина злітної смуги, стан її покриття спричиняють проблеми під час прийняття літаків сучасного типу [2].

Українські авіаперевізники є неконкурентоспроможними не тільки на світовому ринку авіаперевезень, а й навіть на своєму внутрішньому ринку. Краща організація роботи та вищий рівень надання послуг дозволяє іноземним компаніям завойовувати прихильність українських споживачів, а відтак збільшувати свою частку на нашому ринку повітряних перевезень. Перевагами таких перевізників є нижчі ціни, гарний стан повітряних суден, висококваліфікований і культурний персонал – чинники, які набувають все більшого значення. З одного боку, зарубіжна конкуренція значно зменшує попит на послуги вітчизняних авіаперевізників. А з іншого, вона дає стимул українським компаніям розвиватися та вдосконалювати свою роботу, особливо у сфері ціноутворення, спектру послуг та їх якості [7].

Підвищення ефективності роботи авіаційного транспорту полягає у визначенні того, яким чином найбільш ефективно використовувати наявні ресурси кожного підприємства (чи то аеропорту, авіакомпанії, хендлінгової компанії тощо). Жорстка конкуренція на ринку транспортних послуг спонукає до проведення систематичних і докладних аналізів своєї діяльності, на підставі яких необхідно обґрунтовано давати економічну оцінку роботи. Така докладність надасть можливість своєчасно виявляти недоліки в роботі на кожному етапі процесу перевезень пасажирів, вантажу чи пошти, оцінювати їх наслідки, запобігати їхній появі та швидко реалізовувати ефективні заходи щодо їх усунення (якщо вони виникли). Крім того, на підставі результатів таких аналізів підприємство має відпрацьовувати тактику і стратегію поведінки на транспортному ринку взагалі.

**Висновки і перспективи подальших досліджень.** Таким чином, становлення української авіації почалося на теренах колишнього СРСР. Нова доба в історії цивільної авіації України розпочалася зі створення у жовтні 1992 року державного органу регулювання авіаційної діяльності – Укрaviaції, що співпало з започаткуванням ринкових відносин у цивільній авіації. Хоча протягом останніх років спостерігалися позитивні тенденції за більшістю показників діяльності, але все ж таки питома вага авіаційних перевезень в системі транспорту займає дуже малий відсоток. Насамперед



це пов'язано з економічною та політичною нестабільністю в країні, монополізацією ринку авіаперевезень України, неплатоспроможністю населення, дещо застарілою авіаційною інфраструктурою та малоکیلкісним парком повітряних суден вітчизняних авіакомпаній. Також значно скоротилася кількість рейсів до України та через її територію. А повітряний простір над східною частиною нашої держави взагалі закрили.

Внаслідок цього, виокремлено такі проблеми українського ринку повітряних перевезень: значна його монополізація; залежність від рівня економічного розвитку та купівельної спроможності населення; застарілий парк повітряних суден; диспропорційний розвиток наземної авіаційної інфраструктури; не конкурентоспроможність вітчизняних авіаперевізників.

Перспективами подальших досліджень у даному напрямі є визначення та обґрунтування принципів та методів розвитку авіаційної галузі України практично-прикладного характеру, шляхів усунення монополізації, оновлення парку повітряних суден та інше.

## Список літератури

1. Закон України «Про транспорт» від 10.11.1994 № 232/94-ВР. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80>
2. Назаренко А. Сучасний стан та тенденції розвитку авіатранспортної галузі України / А.Назаренко // Економіка. Фінанси. Право. – 2010. – №5. – С. 3–6.
3. Офіційний сайт Державної авіаційної служби України [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua/>
4. Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
5. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2017 рік // Департамент фінансів та економіки Державної авіаційної служби України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://avia.gov.ua/pro-nas/statistika/periodychna-informatsiya>.
6. Проблемні питання конкурентоздатності авіаперевізників України / М.В. Кравченко // Видавництво «Освіта та Наука» (Publishing house Education and Science) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.rusnauka.com/22\\_PNR\\_2011/Gosupravlenie/2\\_90964.doc.htm](http://www.rusnauka.com/22_PNR_2011/Gosupravlenie/2_90964.doc.htm).
7. Родіонов П.Ю. Аналіз діяльності цивільної авіації України за методом М. Портера / П.Ю. Родіонов // Наукові записки Національного університету «Острозька академія». Серія «Економіка»: збірник наукових праць. – Острог: Видавництво Національного університету «Острозька академія», 2013. – Випуск 24. – С. 49–53.
8. Щодо удосконалення механізмів державного регулювання ринку авіаційних перевезень в умовах інтеграції України до ЄС. Аналітична записка [Електронний ресурс] / О.В. Собкевич, К.М. Михайличенко // Відділ секторальної економіки Національного інституту стратегічних досліджень при Президенті України. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1496>.

## References

1. Zakon Ukrainy «Pro transport» vid 10.11.1994 № 232/94-VR [Law of Ukraine "On Transport", 10.11.1994 № 232/94-VR]. (n.d.). [zakon3.rada.gov.ua](http://zakon3.rada.gov.ua). Retrieved from <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80> [in Ukrainian].
2. Nazarenko A. (2010). Suchasnyj stan ta tendentsii rozvytku aviatransportnoi haluzi Ukrainy [Current state and trends of the air transport industry in Ukraine]. *Ekonomika. Finansy. Pravo.- Economics. Finance. Law*, 5, 3-6 [in Ukrainian].
3. Ofitsijnyj sajt Derzhavnoi aviatsijnoi sluzhby Ukrainy [Official site of the State Aviation Service of Ukraine]. [avia.gov.ua](http://avia.gov.ua). Retrieved from <https://avia.gov.ua> [in Ukrainian].
4. Ofitsijnyj sajt Derzhavnoi sluzhby statystyky Ukrainy [Official site of the State Statistics Service of Ukraine]. [ukrstat.gov.ua](http://www.ukrstat.gov.ua). Retrieved from <http://www.ukrstat.gov.ua>. [in Ukrainian].
5. Pidsumky diial'nosti aviatsijnoi haluzi Ukrainy za 2017 rik [The results of the aviation industry in Ukraine for 2017]. Departament finansiv ta ekonomiky Derzhavnoi aviatsijnoi sluzhby Ukrainy [Department of Finance and Economics of the State Aviation Service of Ukraine]. [avia.gov.ua](http://avia.gov.ua). Retrieved from <https://avia.gov.ua/pro-nas/statistika/periodychna-informatsiya> [in Ukrainian].

6. Kravchenko, M.V. (2011). Problemnii pytannia konkurentozdatnosti aviapereviznykiv Ukrainy [Problematic issues of competitiveness of air carriers of Ukraine]. Publishing house Education and Science. *rusnauka.com*. Retrieved from [http://www.rusnauka.com/22\\_PNR\\_2011/Gosupravlenie/2\\_90964.doc.htm](http://www.rusnauka.com/22_PNR_2011/Gosupravlenie/2_90964.doc.htm) [in Ukrainian].
7. Rodionov, P.Yu. (2013). Analiz diial'nosti tsyvil'noi aviatsii Ukrainy za metodom M. Portera [Analysis of civil aviation activity in Ukraine by M. Porter]. *Naukovi zapysky Natsional'noho universytetu «Ostroz'ka akademiia». Serii «Ekonomika»: zbirnyk naukovykh prats' – Scientific notes of the National University "Ostroh Academy". Economics series '.* Ostroh: Vydavnytstvo Natsional'noho universytetu «Ostroz'ka akademiia», 24, 49-53 [in Ukrainian].
8. Sobkevych, O.V. & Mykhajlychenko, K.M. (2014). Schodo udoskonalennia mekhanizmiv derzhavnoho rehuliuвання rynku aviatsijnykh perevezhen' v umovakh intehratsii Ukrainy do European Union. [Concerning the improvement of the mechanisms of state regulation of the air transport market in the conditions of Ukraine's integration into the EU]. *Analitychna zapyska. Analytical note. Department of Sectoral Economy of the National Institute for Strategic Studies under the President of Ukraine. niss.gov.ua.* Retrieved from <http://www.niss.gov.ua/articles/1496> [in Ukrainian].

**Olena Sarkisova**

*Flight Academy of the National Aviation University, Kropyvnytsky, Ukraine*

**Ada Tokar**

*Odessa Automobile and Road College of Odessa National Polytechnic University, Odessa, Ukraine*

### **Analysis of Air Transportation Activity in Ukraine**

The developed transport system is a guarantee of sustainable economic growth and improvement of interstate relations of Ukraine. Activities of all types of transport are an integral part of the process of becoming a state as an economically independent unit. One of the main problems of the aviation industry is the imperfection of infrastructure, due to the monopolization and closure of the air transport market.

The purpose of the article is to analyze the main indicators of aviation activity, the shortcomings and reasons for insufficiently high rates of aviation transportation compared with other modes of transport. The role and tendency of air transport development in Ukraine are determined. Air transportation has advantages in the use for transcontinental passenger transportation, but it is considerably inferior to short-distance transportation, which is clearly illuminated and illustrated in the article. That is why, the reason for the slow growth of volumes of transportation is still the problem of updating the aviation park, the development of airports, which together with the high cost of carriage on the Ukrainian market of airline services and the difficult economic situation in the country leads to disappointing indicators of the industry of air transport.

In order to improve the efficiency of air transport, a number of recommended proposals for improving the process of aviation transportation, increasing the competitiveness of domestic carriers and increasing demand for transportation among the population of Ukraine was identified. Improving the efficiency of air transport is to determine how the most efficient use of available resources of each enterprise. Fierce competition in the market of transport services leads to systematic and detailed analysis of its activities, on the basis of which it is necessary to justify the economic evaluation of work. Such detail will enable the timely identification of deficiencies in the work at each stage of the process of transportation of passengers, cargo or mail, to evaluate their consequences, to prevent their appearance and to quickly implement effective measures to eliminate them.

**air transport, aviation operations, passenger traffic, cargo turnover, airline, aircraft, passenger carriage, cargo operations**

*Одержано (Received) 14.05.2018*

*Прорецензовано (Reviewed) 22.05.2018*

*Прийнято до друку (Approved) 28.05.2018*