

Отримано: 16 листопада 2013 р.

Прорецензовано: 2 грудня 2013 р.

Прийнято до друку: 20 грудня 2013 р.

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 / ред. кол. : І. Д. Пасічник, О. І. Дем'янчук. – Острог : Видавництво Національного університету «Острозька академія», 2013. – Випуск 24. – С. 49–53.

УДК 656.7.078

JEL Classification: Q30

Павло Юрійович Родіонов,
викладач Промислово-економічного коледжу НАУ

АНАЛІЗ ДІЯЛЬНОСТІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ УКРАЇНИ ЗА МЕТОДОМ М. ПОРТЕРА

У статті проводиться аналіз стану цивільної авіації за методом М. Портера. Наводяться чинники, що впливають на обсяг авіап перевезень, показується взаємозалежність між економічними макропоказниками та обсягами авіап перевезень. Визначені пріоритетні завдання, що мають бути розв'язані у контексті розвитку цивільної авіації.

Ключові слова: глобалізація, інновації, цивільна авіація, аналіз національного середовища, конкурентоспроможність авіакомпаній.

Павел Юрьевич Родионов,
преподаватель Промышленно-экономического колледжа НАУ

АНАЛИЗ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ УКРАИНЫ ПО МЕТОДУ М. ПОРТЕРА

В статье проводится анализ гражданской авиации по методу Портера. Приводятся факторы, влияющие на объем авиап перевозок, показывается взаимозависимость между экономическими макропоказателями и объемами авиап перевозок. Определены приоритетные задачи, которые должны быть решены в контексте развития гражданской авиации.

Ключевые слова: глобализация, инновации, гражданская авиация, анализ национальной среды, конкурентоспособность авиакомпаний.

Pavlo Yuriiiovych Rodionov,
teacher of Industrial and Economic College NAU

ANALYSIS OF CIVIL AVIATION ACTIVITY IN UKRAINE IN ACCORDANCE WITH M. PORTER METHOD

The article is an analysis of civil aviation by M. Porter. We give the factors affecting the volume of air, showing the relationship between macroeconomic indicators and economic terms of air travel. Priority tasks to be solved in the context of civil aviation.

Keywords: globalization, innovation, civil aviation, the analysis of the national environment, the competitiveness of airlines.

Постановка проблеми. Посилення процесів глобалізації світової економіки, зростання ролі інформаційних технологій та інновацій потребує розробки й реалізації заходів, що дозволять забезпечувати на високому рівні конкурентоспроможність економіки України загалом та підприємств авіаційної галузі зокрема.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженнями інформаційної економіки займалися такі вчені, як Д. Белл, В. Л. Іноземцев, Л. Г. Мельник, А. А. Чухно. У своїх роботах вони розглядали пост-індустріальне суспільство та притаманну йому інформаційну економіку. Проблемами конкуренції та розробки стратегії компанії займалися М. Портер, М. Мескон, І. Ансофф.

Проте необхідним є зазначити, що на даний момент вплив чинників, які притаманні інформаційній економіці, є недостатньо вивченим та потребує особливої уваги. Адже компанії, що працюють у галузі цивільної авіації, для свого розвитку та успішної конкуренції на ринку потребують об'єктивних даних про вплив тих або інших чинників на свою діяльність.

Метою статті був аналіз стану цивільної авіації України у контексті сучасної глобальної економіки. Проаналізовано вплив національного середовища на цивільну авіацію за методом М. Портера. Визначено проблеми, що заважають сталому розвитку цієї галузі та окреслені шляхи їх вирішення.

Виклад основного матеріалу. Основним чинником, що має забезпечувати конкурентоспроможність компанії в умовах глобалізації, є інновації. Відповідно досягти високого рівня інноваційності можна

лише за рахунок поглибленого та всебічного розвитку інформаційної економіки, а саме вивчення та аналізу діяльності провідних західних компаній на ринку авіаперевезень, розробки та впровадження нових технологічних нововведень, оптимізації організаційної структури компанії.

Проте вплив вищеназваних чинників цілком залежить не тільки від внутрішнього, але й від зовнішнього оточення компанії. Для оцінки впливу національного середовища на розвиток галузей економіки, а відповідно й галузі авіаперевезень, на нашу думку, доцільним буде використати концепцію М. Портера, яка створюється на основі таких чотирьох груп ознак:

1. Умови для чинників.
2. Стан попиту.
3. Споріднені та підтримуючі галузі.
4. Стійка стратегія, структура та суперництво [1].

Група детермінантів умови для факторів передбачає наявність таких чинників, що є необхідними для розвитку галузі та є найбільш суттєвими для досягнення поставленої мети. Фактори, що впливають на розвиток пасажирських авіаційних перевезень, подані в табл. 1.

Таблиця 1
Фактори, що впливають на об'єм авіаперевезень

Група факторів	Фактори, що стимулюють зростання попиту на авіаперевезення	Фактори, що зменшують попит на авіаперевезення
Фактори, що залежать від загальної кон'юнктури економіки держави	Зростання ВВП, розвиток зовнішньоекономічних відносин, лібералізація ринку, зростання доходів громадян	Спад ВВП, зменшення обсягів експорту та імпорту, девальвація національної валюти, високі митні збори
Фактори, що залежать від діяльності авіакомпаній	Модернізація повітряних суден, запровадження нових технологій, розвиток мережі торгових представництв компанії	Зростання експлуатаційних витрат, низька ефективність парку літальних апаратів, нерозвиненість мережі повітряних маршрутів, складність залучення інвестицій
Фактори, що залежать від діяльності аеропортів	Наявність мережі аеропортів, розвиток неавіаційних послуг на території аеропортів, можливість приймати повітряні судна різних типів	Недостатня кількість аеропортів, нерозвинена інфраструктура аеропортів, наявність компанії-монополіста, неможливість приймати сучасні літаки

Як видно з таблиці, чинники, що впливають на розвиток пасажирських авіаційних перевезень доцільно поділити на три групи. До першої можна зарахувати ті, що залежать від економічної та політичної ситуації у державі загалом. До другої групи необхідно віднести фактори, що залежать безпосередньо від авіакомпаній. До третьої групи чинників доцільно зарахувати ті, що залежать від діяльності аеропортів. Отже, для успішного розвитку цивільної авіації необхідним є комплексний підхід до її розвитку.

Наступний детермінант відповідно до М. Портера, що впливає на національне середовище, представляє собою стан попиту на продукцію компанії. Втім попит на послуги, що їх пропонує авіакомпанія, залежить від багатьох чинників, головними з яких можна назвати купівельну спроможність населення, ціни на товари та послуги, стабільність економіки держави тощо. На рис. 1 продемонстровано взаємозалежність таких ключових показників, як рівень середньої заробітної плати та кількість пасажирів, перевезених авіаційним транспортом.

Як видно з рисунка, вплив такого макроекономічного показника, як середня заробітна плата, на кількість пасажирських перевезень авіаційним транспортом є суттєвою.

Зокрема, у період від 2002 року в Україні простежується стабільне зростання заробітної плати, що безпосередньо позначалося і на авіаційних перевезеннях. Проте у 2008 році, з настанням світової фінансової рецесії, темпи приросту заробітної плати зменшилися, що відповідно вплинуло і на кількість перевезених пасажирів.

Третім детермінантом, що необхідно вивчити для оцінки впливу національного середовища, згідно із М. Портером, є наявність споріднених та підтримуючих галузей. Важливим тут є наявність компаній, що належать до споріднених і підтримуючих галузей. Для галузі цивільної авіації важливим є те, що в Україні традиційно розвинутим є проектування та виробництво літальних апаратів, наявна велика група авіакомпаній-перевізників. Є значна, втім недостатня, кількість аеропортів, що здатні приймати нові моделі літаків. Так, за даними Державної авіаційної служби, у 2007 році комерційні рейси вітчизняних та іноземних авіакомпаній обслуговували 26 вітчизняних аеропортів та аеродромів. За підсумками року, пасажиропотоки зросли порівняно з 2011 роком на 13,2 відсотка та досягли відмітки 14,1 млн чол., поштовантажопотоки зменшилися на 4,7 відсотка та становили 45 тис. тонн. Варто зазначити, що на сьо-

годні 98 відсотків загальних пасажиропотоків та 92 відсотка поштовантажопотоків припадає на 8 основних аеропортів: Бориспіль, Дніпропетровськ, Донецьк, Київ (Жуляни), Львів, Одеса, Сімферополь та Харків. [3] На рис. 2 показана частка провідних аеропортів України у загальному обсязі перевезень.

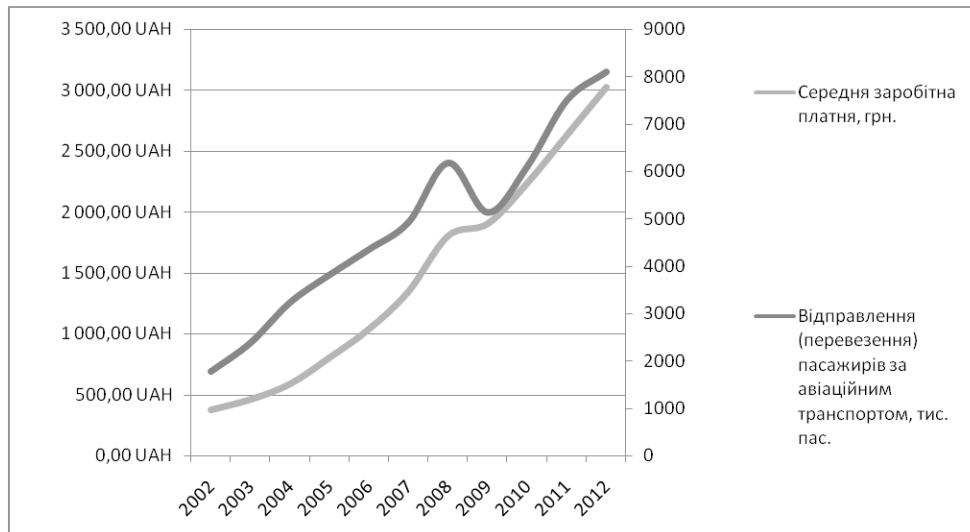


Рис. 1. Залежність пасажирських авіаперевезень від доходів населення [2]

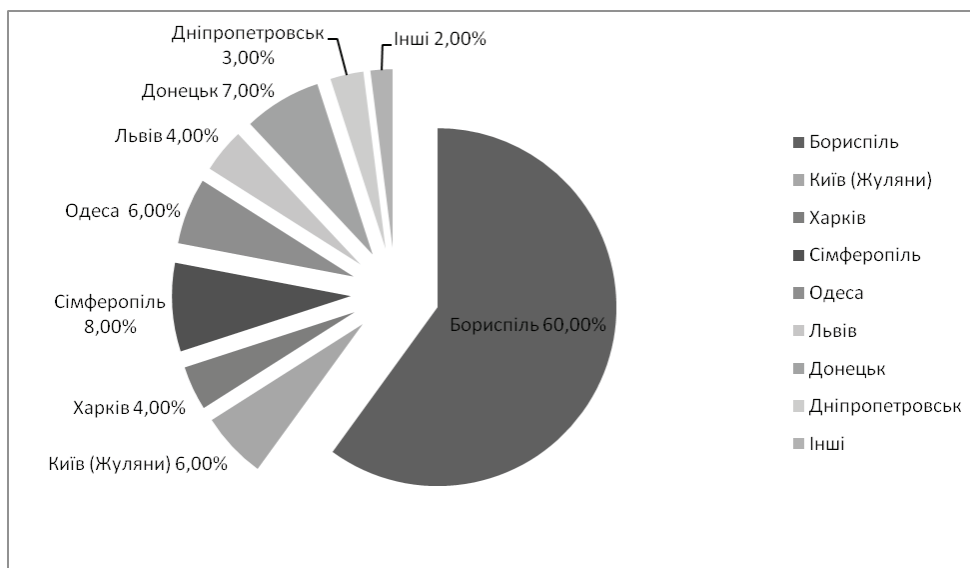


Рис. 2. Частка аеропортів у загальному обсязі перевезень [3]

Четвертим детермінантом за М. Портером є чітка стратегія, структура та суперництво. Стосовно авіації тут необхідним є зазначити, що важливим є наявність державної стратегії розвитку авіаційної галузі, організація роботи самих авіакомпаній та сильна внутрішня конкуренція.

Важливим завданням у цьому контексті є визначення пріоритетних цілей, що стоять перед цивільною авіацією України. До таких цілей можна зарахувати:

1. Розробка та запровадження інновацій, таких як нові технологічні та організаційні заходи щодо організації авіаперевезень. До таких інновацій можна зарахувати, зокрема, запровадження та поширення бюджетних авіакомпаній, так званих «Low Cost Carriers», або скорочено LCC. За даними IATA, на початок 2008 року 45% від світових об'ємів авіаперевезень здійснювалося бюджетними авіакомпаніями, а якщо розглядати окремо авіаперевезення у туристичній сфері, то там частка таких авіакомпаній сягає 80% [4].

2. Розвиток міжнародних перевезень. Тривалий час на ринку міжнародних авіаперевезень в Україні домінували іноземні компанії. Проте починаючи з 2011 року ситуація суттєво змінилася і тепер українські авіакомпанії лідирують на цьому ринку. Втім важливим є розуміння того, що така перевага на цей

момент є незначною і саме у напрямку розвитку міжнародних авіаперевезень українським компаніям необхідно зосереджувати пильну увагу.

Особливо важливим завданням є здійснення розвитку міжнародних перевезень українськими авіакомпаніями за тими напрямками, що є найпопулярнішим серед громадян України. На рис. 3 подані основні напрямки пасажирських регулярних авіаперевезень між Україною та країнами світу.

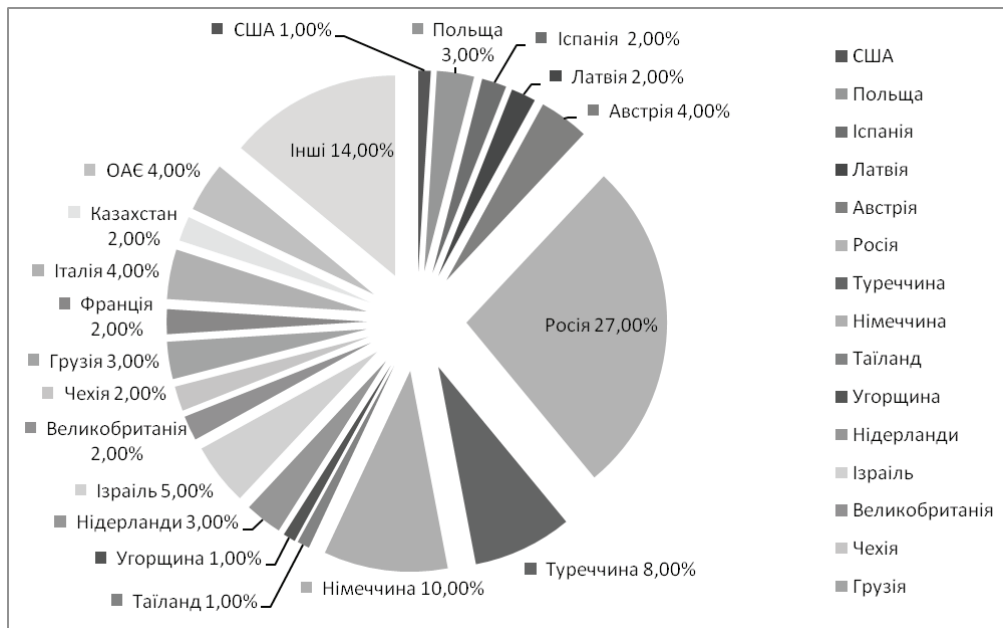


Рис. 3. Розподіл міжнародних авіаперевезень до країн світу [3]

3. Підвищення безпеки польотів, оскільки саме цей чинник є надзвичайно важливим, в тому числі з погляду створення позитивного іміджу авіакомпанії. Забезпечити високий рівень безпеки польотів можна через вирішення таких завдань:

- вдосконалення нормативно-правової бази;
- взаємодія з іншими країнами у справі запобігання незаконному втручання у діяльність цивільної авіації;
- запровадження сучасних навчальних програм з метою поліпшення підготовки льотного складу та працівників служб авіаційної безпеки;
- вдосконаленням технічних засобів забезпечення польотів для їх безперебійної роботи за будь-яких погодних умов;
- створенням засобів попередження про перешкоди, наприклад при польотах на малих висотах;
- забезпечення служб авіаційної безпеки необхідними технічними засобами;
- забезпечення аеропортів сучасними засобами безпеки, інтегрованими в систему обробки пасажиропотоку, багажу і вантажів.
- проведення регулярних заходів у напрямі підвищення безпеки польотів та забезпечення їх фінансування;

4. Модернізація парку повітряних суден, без якої успішна конкуренція на ринку авіаперевезень є неможливою. Стан парку літальних апаратів оцінюють за такими показниками, як економічність, відповідність міжнародним стандартам по шуму, з емісії та за точністю навігації.

Однак більшість літаків, що експлуатуються авіакомпаніями держав, що є членами СНД, застаріли, а виробіток від допустимих термінів їх служби сягає 70–90% [5]. Жодна з компаній-лідерів не має у своєму парку літаків більше 12 машин, які відповідають міжнародним стандартам. Середній знос власних літаків у вітчизняних авіакомпаніях перевищує 70%, а середній термін експлуатації становить 22,3 роки [6]. На рис. 4 показана кількість літаків та вертольотів, що експлуатуються в Україні вітчизняними авіакомпаніями.

Загалом не тільки українська, але й цивільна авіація інших країн СНД значно поступається за своїм розвитком країнам Європейського Союзу, США, Китаю та Японії. Також необхідно звернути увагу на те, що обсяг авіаперевезень нерозривно пов'язаний з обсягом ВВП країни, що свідчить про неможливість розвитку цивільної авіації без всебічного розвитку економіки України.

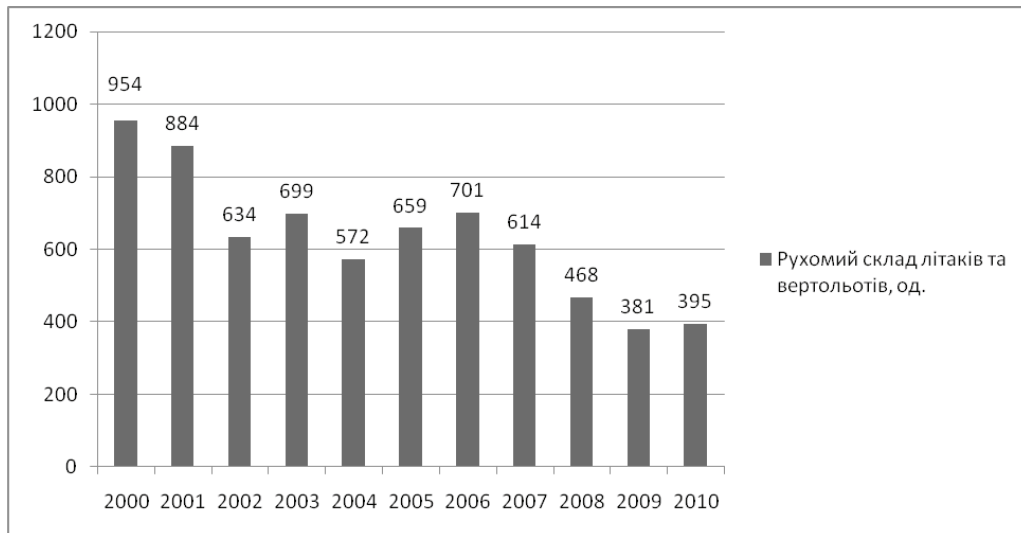


Рис. 4. Рухомий склад літаків та вертольотів українських авіакомпаній [6]

Підсумовуючи вищезазначене, можна підкреслити, що враховуючи сильні сторони та переваги цивільної авіації України у порівнянні з країнами-конкурентами та зважаючи на поступовий рух на шляху розвитку цієї галузі, можна говорити про її успішне майбутнє. Проте для ефективного функціонування та модернізації цивільної авіації в умовах інформаційної економіки, посилення глобалізаційних процесів та, як наслідок, зростання конкуренції необхідним є вирішення значної кількості завдань. Важливим також є комплексний підхід до розвитку пасажирських авіаперевезень, адже проблеми, що заважають її розвитку, належать до багатьох чинників і потребують відповідних підходів для свого вирішення.

Висновки. Таким чином, враховуючи проведений аналіз діяльності цивільної авіації України та за умови реалізації вищезазначених пропозицій, можна стверджувати про високий потенціал для розвитку даної галузі.

Література:

1. Конкуренція : пер. с англ. – М. : Издательский дом «Вильямс», 2005. – 608 с. : ил. – Парал. тит. англ.
2. <http://www.ukrstat.gov.ua/> – заголовок з титулу екрана. Державний комітет статистики.
3. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2012 рік. Державна авіаційна служба.
3. <http://www.iata.org> – заголовок з титулу екрана. IATA.
4. Совет глав правительств Содружества Независимых Государств. Решение об основных направлениях развития гражданской авиации и мерах по повышению безопасности полетов в государствах-участниках СНГ. Ашхабад, 22 ноября 2007 г.
6. Ірина Коссе. Європеїзація авіапростору України: переваги і проблеми, пов'язані з підписанням Угоди про Спільний авіаційний простір. Доповідь. Інститут економічних досліджень та політичних консультацій.