

Ірина ПАНАСЮК

НОВА ПОЗИЦІЯ І СТРАТЕГІЧНЕ РОЗВИТКУ
АВІАКОМПАНІЙ НА СВІТОВОМУ РИНКУ

Досліджено сучасний стан вітчизняних авіакомпаній та відокремлено основні проблеми їх поточного та стратегічного розвитку. Запропоновано необхідні заходи для подальшого динамічного розвитку українських перевізників на світовому ринку.

It was investigated, that the modern position of Ukrainian airline companies and separated the main problems of their instant and strategical development. There was offered the necessary measures for subsequent dynamic development of Ukrainian transport on world market.

Формування загальносвітового економічного простору дає змогу повітряному транспорту займати ключову позицію у розвитку сучасної економіки. Динамічний розвиток авіакомпанії дуже залежний від багатьох зовнішніх факторів, таких як стан економічної кон'юнктури; динаміка основних макроекономічних показників; зміни у сфері регулювання повітряного транспорту; політика лібералізації; зміни у структурі галузі; укладання союзів між авіакомпаніями; жорстка конкуренція між перевізниками, особливо на міжнародному рівні; проблеми оновлення парку повітряних суден. З метою завоювання нових позицій на ринку авіаційних послуг багато авіакомпаній розпочали освоювати нові магістральні та внутрішні маршрути, впроваджувати технологію моделювання діючих маршрутів на основі аналізу попиту на них та обсягу пасажирообороту, тим самим посилюючи і так укрій гостру конкуренцію.

Активний розвиток та зростання попиту на перевезення є основними завданнями для перевізника [1]. Проте певна частка маршрутів для українських авіакомпаній є збитковими, що чітко простежується на етапі освоєння нового сегмента ринку. З метою забезпечення прибутковості таких рейсів пропонується ряд основних заходів: продовження маршруту на незначну відстань до пункту, що має важливе туристичне чи геополітичне значення; «розрив» маршруту для комерційної вигоди на основі детального аналізу попиту на даний пункт; застосування спільних дій з авіакомпанією-партнером для комерційного завантаження; підписання угоди з партнером про спільну експлуатацію з визначенням блоку місць до кінцевого пункту маршруту; підписання угоди щодо блоку місць для організації туристичних поїздок.

У зв'язку з цим актуальним є проведення дослідження у галузі авіаційних перевезень та їхнє моделювання, розроблення теоретичних, методичних та практичних рекомендацій щодо підвищення ефективності їхньої діяльності в умовах мінливого ринкового середовища.

Наукові дослідження й теоретичні розробки у сфері моделювання авіаційних перевезень були розглянуті у працях таких науковців, як Н. Є. Полянська, Д. О. Бугайко, К. О. Похиленко, І. О. Козлюк, А. Євтушенко, М. Сікеріна.

Дослідження процесів моделювання авіаційних маршрутів та розвитку механізму їх встановлення, що створюється в сучасних умовах, відкриває нові наукові напрямки у теорії та практиці перевезень на авіаційному транспорті. Отже, розвиток такого механізму дає поштовх перетворенню авіаційної галузі на ринково орієнтовану, здатну ефективно функціонувати і мати змогу інтегруватися в загальноєвропейську транспортну систему.

Складність об'єкта дослідження та нестабільність економічних показників, що призводить до зниження пасажирообороту, а внаслідок цього до збитковості рейсів, є основною причиною дослідження й запровадження нових стратегічних заходів для забезпечення беззбитковості маршрутів авіакомпаній.

Метою статті є аналіз проблемних питань стратегічного розвитку пасажирських перевезень, розроблення методики перспективних заходів при побудові маршрутної мережі авіакомпанії.

Авіація є втіленим продуктом науково-технічного прогресу, поступу науки, що дав змогу людині опанувати і використовувати повітряний простір. Ефективна господарська діяльність підприємств авіаційної галузі, що можлива лише за умови високого рівня їх економічної безпеки, виступає в сучасних умовах ключовим критерієм розвитку держави, визначає її місце у світовому співтоваристві [1–2].

Попри те, що історія авіації в Україні нараховує не одне десятиліття, сучасний стан цієї пріоритетної в умовах інноваційного розвитку світової економіки та зростання міжнародної конкуренції галузі не можна вважати прийнятним [3].

Рівень добробуту населення найбільшою мірою визначає інтенсивність використання авіаційного транспорту, а відтак впливає на ефективність господарської діяльності авіаційних компаній. Це знаходить підтвердження в наслідках останньої фінансової кризи, коли в Україні зменшився рівень ВВП у розрахунку на одну особу, і ситуація у авіаційній галузі значно погіршилась. Водночас виявлені тенденції є підґрунтям для визначення подальших тенденцій розвитку вітчизняної авіації [4].

Одним із найбільш ефективних важелів економічного регулювання повітряного транспорту є комерційна співпраця між авіакомпаніями з метою забезпечення беззбитковості авіарейсів та комфортних маршрутів для пасажирів шляхом їх моделювання. Це відбувається з різних причин, проте найчастіше – з метою беззбитковості рейсу, розширення продажів своїх перевезень та адаптації до умов жорсткої конкуренції.

При цьому на початковому етапі відбувається освоєння і завоювання ринкової ніші. Після цього зазвичай спостерігається значне зменшення їхньої частки при збільшенні величини витрат. Ситуація, при якій постійні витрати не супроводжуються зростанням продажів, свідчить про насиченість ринку та заповнення ринкової ніші [5].



Рис. 1. Основні сфери впливу на моделювання маршрутів авіакомпанії

Моделювання маршрутів та об'єднання крупних авіакомпаній значно утверджує позицію авіакомпанії на ринку повітряних перевезень. При впровадженні таких заходів слід відмітити ряд позитивних складових цього процесу: розрахунок та задіяння необхідної кількості працівників і різноробочих;

скорочення системи управління; оптимізація маршрутів та рейсів для найбільшої вигоди пасажирів та авіакомпанії; зниження витрат за рахунок контролю за конкуренцією через застосування єдиних авіатарифів на певних авіалініях; спільні для авіакомпаній-перевізників продажі та реклама, що сприяють розширенню мережі агентств з продажу без збільшення витрат; покращення фінансового становища перевізників; спільне для авіакомпаній-перевізників здійснення акційних програм для постійних клієнтів; спільне обслуговування та закупівлі; маркетинг авіаперевезень.

При відкритті нових напрямків авіакомпанії здійснюють ряд важливих заходів щодо збору необхідної інформації, її аналізу та прогнозуванню власного обсягу перевезень з урахуванням роботи конкурентів та ряду інших факторів, що впливають на діяльність авіакомпанії.

Перспективний обсяг перевезень на кожній авіалінії визначають за допомогою аналізу з урахуванням темпів зростання/падіння ринку. При цьому керуються різноманітними методами прогнозування клієнтури. Після складання плану авіаційних перевезень формують план руху повітряного судна (ПС).

Для побудови плану руху повітряного судна необхідно згідно з планом авіаційних перевезень визначити кількість рейсів за кожним типом ПС відповідно до їх раціональної розстановки на основі чинника економічно комфортної відстані польоту. На кількість рейсів прямий вплив справляють такі показники, як: прогнозований пасажиропотік; середня місткість певного типу повітряного судна; плановий коефіцієнт зайнятості пасажирських рейсів [3].

Зміна маршрутів або їхнє моделювання безпосередньо впливають на параметри економічної та виробничої діяльності авіакомпаній. Цей процес нерозривно пов'язаний із корегуванням тарифної політики авіаперевізника та формуванням певних чинників, що впливають на обсяг авіаційних перевезень (табл. 1, рис. 2).

Таблиця 1

Фактори, що впливають на обсяг авіаційних перевезень

Перелік факторів	Стимулююча функції	Стримуюча функція
Макроекономічні	<ul style="list-style-type: none"> • Всесвітнє і національне зростання; • зростання особистого достатку; • поява нових сегментів ринку; • зменшення валютних обмежень; • зростання населення; • лібералізація ринку 	<ul style="list-style-type: none"> • Спад виробництва; • девальвація валюти; • спад ВВП; • зростання вартості подорожей; • регулювання діяльності цивільної авіації
Мікроекономічні	<ul style="list-style-type: none"> • Модернізація повітряних суден; • зростання паливної ефективності повітряних суден; • здешевлення капіталу; • зниження собівартості 	<ul style="list-style-type: none"> • Зростання цін для покриття витрат; • експлуатаційні витрати перевищують інфляцію; • витрати на контроль шуму й емісії авіадвигунів; • нестача капіталу
Експлуатаційні	<ul style="list-style-type: none"> • Розширення мережі повітряних ліній; • нові аеропорти; • покращення організації обслуговування клієнтів 	<ul style="list-style-type: none"> • Велика завантаженість аеропортів; • погані комунікації; • використання передових технологій обслуговування



Рис. 2. Основні сфери впливу на моделювання маршрутів авіакомпанії

Розширення й подальше укрупнення кожного з рівнів та існуюча між ними конкуренція викликала ряд важливих питань, які можуть мати негативні наслідки для розвитку добросовісної конкуренції, можливостей для нових перевізників та задоволення потреб пасажирів [6].

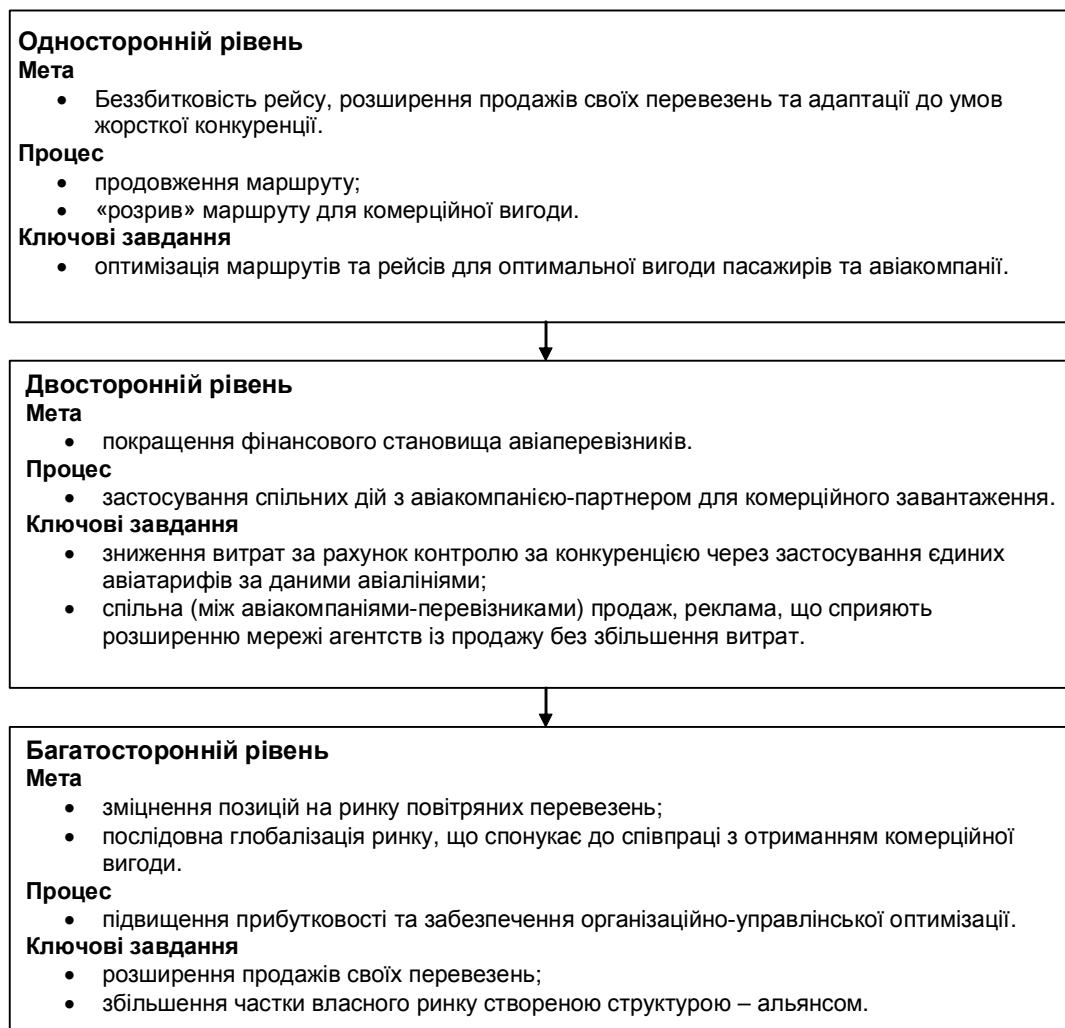


Рис. 3. Рівні та складові регулювання процесу моделювання маршрутів авіаційних перевізників

Практика створення альянсів авіакомпаній вже отримала широке розповсюдження, проте партнерські взаємовідносини в цих альянсах доволі складні й заплутані. Альянси, особливо масштабні, залишаються в центрі уваги регламентуючих органів влади, адже вони мають безпосередній вплив на доступність ринку та конкуренцію [7].

Аналіз сучасного ринку авіаційних перевезень дає змогу оцінити й виокремити такі фактори впливу на тенденції у розвитку сфери комерційної діяльності: погіршення діяльності традиційних авіакомпаній у зв'язку з активним просуванням на ринку низькобюджетних перевізників; зменшення пасажирообороту; укрупнення сегментів ринку повітряних перевезень завдяки вступу авіакомпаній в альянси чи створення інших об'єднань, що в кінцевому результаті приводить до консолідації фінансових ресурсів авіакомпаній.

Економічна стабільність авіакомпанії – це діяльність, спрямована на оптимізацію параметрів діяльності та її інтенсивність. Забезпечення стабільних параметрів діяльності і достатніх показників платоспроможності можна досягнути за умови приросту вхідних грошових потоків і оптимізації вихідних [6]. Приріст грошових потоків вказує не тільки на еквівалентне зростання доходів і витрат, а й на реальне збільшення прибутку авіакомпанії (рис. 3).

Висока вартість авіаційної техніки, швидке моральне старіння і вичерпування ресурсу експлуатації, необхідність у розвиненій наземній інфраструктурі не дає змоги замкнути дослідження важливих чинників забезпечення стабільності та стійкості експлуатанта лише на самій авіакомпанії, а піднімає цю проблему на галузевий рівень. Саме ця особливість сприяла формуванню такої особливої риси авіаційних підприємств як об'єднання авіакомпаній. Об'єднуючи зусилля і ресурси, суб'єкти авіатранспортної діяльності мають змогу швидше досягнути окреслених завдань. Розуміючи, що авіаційний комплекс є стратегічним для кожної розвиненої країни світу, то державна підтримка на законодавчому і виконавчому рівнях життєво необхідна [6].

Отже, специфіка діяльності авіакомпаній полягає у значній капіталоємності процесу організації повітряного перевезення. Необхідно зазначити, що авіатранспортна діяльність ускладнена жорсткою конкуренцією на внутрішніх і на зовнішніх ринках. Ці умови діяльності ставлять особливі вимоги до процесу управління авіакомпанією і потребують ряду заходів, які не лише дають змогу забезпечити ефективну організацію рейсів, а й закріплення компанії на ринку повітряних перевезень в умовах кризи. Цей аспект діяльності визначає таку особливу рису авіатранспортних підприємств, як конгломеративність, тобто постійне прагнення до об'єднання з іншими компаніями. При цьому відбувається вирішення завдань щодо зменшення витрат за рахунок зниження виробничих видатків, що досягається шляхом об'єднання виробничої програми та структури управління, оптимізація маршрутів та їхнє моделювання, корегування роботи ПС з метою збільшення комерційного завантаження та отримання прибутку.

Література

1. Ареф'єва О. В. *Розвиток підприємств авіаційної галузі в контексті економіки знань : моногр.* / О. В. Ареф'єва, А. М. Штангрет. – Львів : Укр. акад. друкарства, 2011. – 243 с.
2. Ареф'єва О. В. *Сучасний стан та ключові загрози для розвитку підприємств авіаційної галузі в Україні [Електронний ресурс]* / О. В. Ареф'єва, А. М. Штангрет // *Проблеми системного підходу в економіці.* – 2011. – № 1. – Режим доступу : http://www.nbuv.gov.ua/e-journals/PSPE/2011_1/index.html
3. Полянська Н. Є. *Организация коммерческой работы на воздушном транспорте : моногр.* / Н. Полянська ; 2-е изд. [перераб и доп.]. – К. : НАУ, 2006. – 396 с.
4. Кулаев Ю. Ф. *Экономика гражданской авиации Украины : моногр.* / Ю. Ф. Кулаев. – К. : Фенікс, 2004. – 667 с.