

ПІСЛЯКРИЗОВІ РЕАЛІЇ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ РИНКУ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

к.е.н., доц. Мельник Ю. М.,
студент гр. ІАН-203, Національний авіаційний університет, Линник Т. М.

Україна належить до небагатьох держав, які володіють повним циклом створення авіаційної техніки, і займає значне місце на світовому авіаційному ринку в секторі транспортної та регіональної пасажирської авіації. Та більше року минуло після основного удару глобальної економічної кризи, яка серйозно ослабила весь ринок авіації. На початок 2011 року спад в основному припинився, показники вирівнялись, і в деяких сегментах навіть демонструють позитивну динаміку.

Управління фінансово-економічного регулювання Державіаадміністрації повідомляє, що український ринок авіаперевезень протягом 2010 року демонстрував стабільні темпи відновлення втрачених в період кризи позицій.

Особливо успішно розвивався ринок пасажирських авіаперевезень, за підсумками року 32 вітчизняним авіакомпаніям вдалось подолати, як і в докризовому 2008 році, шестимільйонну позначку. За статистичними даними у 2010 році послугами українських авіакомпаній скористалось 6106,5 тис.чоловік, темп зростання порівняно з 2009 роком склав 19 відсотків.

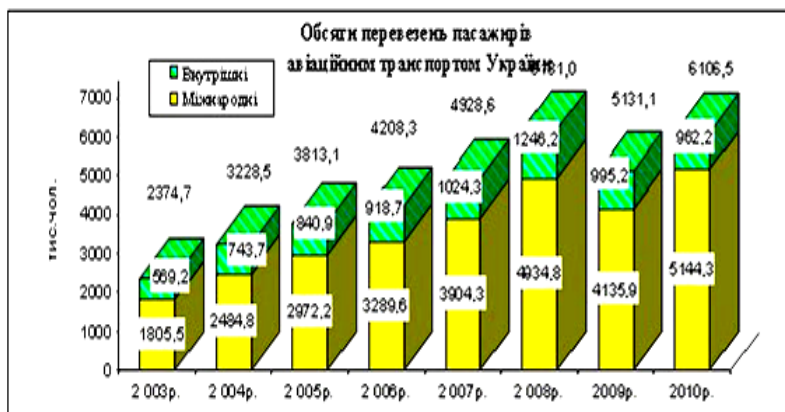


Рис. 1. Обсяги перевезень пасажирів авіаційним транспортом України

Значне збільшення загальних обсягів пасажирських перевезень забезпечено, перш за все, за рахунок розвитку сектора міжнародних повітряних перевезень. Регулярні пасажирські перевезення у 2010 році виконували 10 українських авіакомпаній за 128 маршрутами до 46 країн світу.

Слід зазначити, що за підсумками року кількість перевезених пасажирів на регулярних міжнародних лініях збільшилась не тільки порівняно з 2009 роком (на 27,7 відсотка), а також майже на 21 відсоток перевищила рівень „докризового” 2008 року та склала 3046,7 тис.чол. 2010 рік відзначився розвитком мережі маршрутів вітчизняних авіакомпаній.

Робота аеропортів являє собою комплексний вид бізнесу, що припускає значну кількість послуг для різних споживачів. Одержуваний аеропортом прибуток містить у собі збори за здійснення посадки, за користування місць стоянки, за обслуговування пасажирів і інші напрямки, що пов'язані з обслуговуванням повітряного руху, а також концесійні збори, платежі за оренду й інші неавіаційні джерела доходів. Розподіл цих доходів залежить від розміру аеропорту, кількості користувачів, рейсів, розвинутої системи інфраструктури, орієнтації (чи привабливості) для пасажирів та ін.

Загалом, для підприємств літакобудівної галузі характерними є висока капіталоємність, наукоємність, тривалий виробничий цикл, необхідність виробничої кооперації, у тому числі міжнародної. Протягом 2009 року в авіабудівній галузі в цілому було додатково створено більше ніж 200 робочих місць, таким чином на сьогодні чисельність робочих місць галузі складає близько 70-73 тис.

За даними експертів, однією з основних переваг практично всього модельного ряду літаків українського виробництва є вартість, яка є нижчою, ніж у зарубіжних аналогів. При цьому, однією з основних проблем галузі, яка стримує подальший розвиток авіабудування України, є низька продуктивність праці.

На думку експертів, виходом з кризового стану авіабудівної галузі України може стати створення на взаємовигідних умовах спільного підприємства з авіабудівною галуззю Російської Федерації. При цьому, основними завданнями новоствореного підприємства мають бути: координація процесів інтеграції; впровадження єдиної політики у сфері виробництва, комплектування, маркетингу та продажів.

1. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2010 рік. Електронний ресурс: <http://hrk.aero/pidsumki-diyalnosti-aviacijno%D1%97-galuzi-ukra%D1%97ni-za-2010-rik/>