Чала Юлія Валеріївна, к.е.н., доцент кафедри міжнародної економіки
Мазило Тетяна Володимирівна, к.е.н., доцент кафедри міжнародної економіки
Расторгуєва Ольга Олександрівна,студентка IV курсу спеціальності «Міжнародна економіка»
Державний вищий навчальний заклад «Українська академія банківської справи Національного банку України»

Необхідність вступу українських авіакомпаній до міжнародних стратегічних авіаальянсів в контексті розвитку соціально-економічної складової авіаційної галузі регіону

В рамках поширення тенденції до витіснення внутрішніх авіакомпаній з вітчизняного ринку відбувається поширення конкуренції між внутрішніми та передовими міжнародними авіакомпаніями на ринку авіаперевезень. В цьому аспекті важливою є проблема підвищення конкурентоспроможності та вступу українських авіакомпаній до транснаціональних стратегічних альянсів (ТСА). Перспективи та важливість вступу українських авіакомпаній до ТСА можна обґрунтувати в контексті наступних переваг для усіх сторін при вступі до авіаальянсу:

- зниження вартості лізингових угод внаслідок спільного придбання літаків, оскільки літаки експлуатуються більше, що знижує їхню вартість;
- формування безперебійної мережі постачання споживачів, що стабілізує попит на послуги;
- досягнення економії масштабу (розподіл фіксованих витрат на інший обсяг реалізації);
- доступ до іноземних ринків з мінімальними витратами без додаткових витрат на устаткування та придбання ліцензії на польоти;
- розширення карти покриття транспортних перевезень;
- збільшення кількості вузлових аеропортів (хабів) дає можливість транспортно-технічним засобам авіакомпаній у випадку необхідності отримувати сервісне обслуговування у всіх частинах світу;

- покриття одного з авіамаршрутів тільки членами одного з альянсів дозволяє диктувати ціни для даного авіамаршруту в умовах монополії;
- можливість підписання код-шерінгових угод з зацікавленими компаніями альянсу та закріплення партнерства в самому альянсі підписом нових код-шерінгових угод;
- жорсткі вимоги в контексті безпеки, виробничої ефективності та якості обслуговування, встановлені при вступі до авіаальянсу, ставлять чіткі цілі для авіакомпанії, що дає значний приріст за всіма параметрами, вказаними у вимогах у ході їх досягнення (в середньому період 1,5 – 2 роки);
- просування бренду авіаційної компанії, що виходить на ринок за допомогою приєднання до всесвітньовідомого бренду альянсу;
- зі вступом до альянсу до асоційованого члена прикріпляється спонсор, що дозволяє компанії, що вступає, більш стрімко розвиватися;
- доступ до єдиної бонусної;
- формування максимально комфортної та вигідної схеми перельоту для клієнтів.

Вищезазначені переваги в цілому надають перспективи росту, розширену партнерську мережу, доступ до нових стратегічних ресурсів і, як результат, більш стабільне положення на ринку та збільшення прибутку авіакомпанії за рахунок створення конкурентних переваг щодо інших компаній.Оцінюючи шанси вступу вітчизняних найкрупніших авіакомпаній, необхідно звернути увагу на сучасні тенденції розширення авіаальянсів, які значно відрізняються від ситуації, яка спостерігалася декілька років тому. Якщо раніше членами альянсів ставали найкрупніші авіакомпанії світу, що надавали якісний сервіс та грали ключову роль як на локальному ринку, так і у світі, то тепер вони розподілились за авіаальянсами. Жоден з альянсів в умовах жорсткої конкуренції не бажав здавати позиції на захоплених ринках та припиняти експансію на нові, що відкрило двері для вступу невеликим авіакомпаніям, а також вплинуло на жорсткість вимог щодо якості сервісу та рівня інтеграції авіакомпаній в авіаальянс.

Таблиця 1 – авіакомпанії, що вступили або мають перспективу вступу до авіаальянсу з флотом до 25 літаків

Тип членства	Star Alliance		SkyTeam		Oneworld	
	Авіакомпанія	Флот	Авіакомпанія	Флот	Авіакомпанія	Флот
Повноправний					Royal Jordanian	24
Асоційований/регіональний	Adria Airways	14	Kenya Airways	25		
	Blue1	13				
	Croatia Airlines	11				
У процесі вступу			Middle East Airlines	9		
			TAROM	24		
Ведуться переговори			FlyLAL	15		

Як бачимо, на даний момент 8 авіакомпаній с невеликим флотом (до 25 літаків) вже мають або членство, або активно працюють над вступом в один з авіаальянсів. Отже, для лідерів українських авіакомпаній Українська авіаційна група (Аеросвіт, Дніпроавіа, Донбасаеро - 47 літаків) та Міжнародні авіалінії України (19 літаків) розмір флоту не повинен стати перешкодою у вступі в один з альянсів. Єдиною перешкодою є необхідність приватизації компанії Міжнародні авіалінії України, адже 61,6% її акцій належать Фонду держмайна України. З огляду на тенденції глобалізації та інтеграції України до світового бізнесу світового бізнесу найбільш доцільним буде вступ українських авіакомпаній до авіаальянсу Star Alliance, адже саме цей альянс розвиває регіональну концепцію, що допомагає йому вийти на регіональні ринки за участю місцевих перевізників, а регіональні члени цього альянсу користуються підтримкою повноправного члена Star Alliance.

Список використаних джерел

1. Гаркіт Б., Дюссож П. Стратегические альянсы: Пер.с англ. – М.: ИНФРА-М, 2002. – 332 с.

2.Загальна інформація – Міжнародні авіалінії України [Електронний ресурс] - Режим доступу: http://www.flyuia.com/ua/about/ukraine-international-airlines/information-UIA/introduction.html

Чала, Ю.В. Необхідність вступу українських авіакомпаній до міжнародних стратегічних авіаальянсів в контексті розвитку соціально-економічної складової авіаційної галузі регіону [Текст] / Ю.В. Чала, Т.В. Мазило, О.О. Расторгуєва // Проблеми і перспективи розвитку регіональної ринкової економіки: збірник тез доповідей VI Міжнародної науково-практичної конференції аспірантів, молодих учених та науковців: в 2-х т.– Кременчук: КІ ДУЕП ім. А. Нобеля, 2011. – Т. 1. – С. 259-261.