

## СТРАТЕГІЧНИЙ РОЗВИТОК АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ В КОНКУРЕНТНОМУ СЕРЕДОВИЩІ

### STRATEGIC DEVELOPMENT OF THE AVIATION INDUSTRY OF UKRAINE IN A COMPETITIVE ENVIRONMENT

У статті розглянуто сучасний стан авіаційної галузі України, охарактеризовано її конкурентні переваги та слабкості, розглянуто та прокоментовано авіаційну стратегію до 2030 року. Авіаційна галузь – один із найважливіших та найприбутковіших секторів практично будь-якої економіки, особливо такої, якій притаманне велике зосередження капіталу та туристична привабливість, рівень купівельної спроможності населення якої достатній, за допомогою чого обґрунтовано активні туристичні потоки та подорожі українців за кордон. Визначено вплив інтернаціоналізації та глобалізації на розвиток галузі, а також проаналізовано зміни у зв'язку з виникненням світової пандемії COVID-19. Слід наголосити на спроможності авіації зближувати народи. У статті також наведено прогнозовану статистику пасажиропотоків в Україну, головні діючі авіакомпанії та країни. Відображено базовий сценарій впливу прямих іноземних інвестицій в Україну (ПІІ) на її економіку, але без урахування змін, спричинених пандемією. Також наведені реалістичний та оптимістичний сценарії розвитку конкурентоспроможності української авіації як одного зі складників, що допоможе покращити життєвий рівень населення та збільшити внутрішній валовий продукт (ВВП) держави загалом.

**Ключові слова:** авіаційна галузь, купівельна спроможність, ВВП, стратегічний розвиток, конкурентне середовище, глобалізація, інтернаціоналізація, тенденції, пасажиропотоки.

В статті розглянуто сучасний стан авіаційної галузі України, охарактеризовано її конкурентні переваги та слабкості, розглянуто та прокоментовано авіаційну стратегію до 2030 року. Авіаційна галузь – один із найважливіших та найприбутковіших секторів практично будь-якої економіки, особливо такої, якій притаманне велике зосередження капіталу та туристична привабливість, рівень купівельної спроможності населення якої достатній, за допомогою чого обґрунтовано активні туристичні потоки та подорожі українців за кордон. Визначено вплив інтернаціоналізації та глобалізації на розвиток галузі, а також проаналізовано зміни у зв'язку з виникненням світової пандемії COVID-19. Слід наголосити на спроможності авіації зближувати народи. У статті також наведено прогнозовану статистику пасажиропотоків в Україну, головні діючі авіакомпанії та країни. Відображено базовий сценарій впливу прямих іноземних інвестицій в Україну (ПІІ) на її економіку, але без урахування змін, спричинених пандемією. Також наведені реалістичний та оптимістичний сценарії розвитку конкурентоспроможності української авіації як одного зі складників, що допоможе покращити життєвий рівень населення та збільшити внутрішній валовий продукт (ВВП) держави загалом.

охарактеризовані її конкурентні сторони та слабкості, розглянуто та прокоментовано авіаційну стратегію до 2030 року. Авіаційна галузь – один із найважливіших та найприбутковіших секторів практично будь-якої економіки, особливо такої, якій притаманне велике зосередження капіталу та туристична привабливість, рівень купівельної спроможності населення якої достатній, за допомогою чого обґрунтовано активні туристичні потоки та подорожі українців за кордон. Визначено вплив інтернаціоналізації та глобалізації на розвиток галузі, а також проаналізовано зміни у зв'язку з виникненням світової пандемії COVID-19. Слід наголосити на спроможності авіації зближувати народи. У статті також наведено прогнозовану статистику пасажиропотоків в Україну, головні діючі авіакомпанії та країни. Відображено базовий сценарій впливу прямих іноземних інвестицій в Україну (ПІІ) на її економіку, але без урахування змін, спричинених пандемією. Також наведені реалістичний та оптимістичний сценарії розвитку конкурентоспроможності української авіації як одного зі складників, що допоможе покращити життєвий рівень населення та збільшити внутрішній валовий продукт (ВВП) держави загалом.

**Ключевые слова:** авиационная отрасль, покупательская способность, ВВП, стратегическое развитие, конкурентная среда, глобализация, интернационализация, тенденции, пассажиропотоки.

УДК 656.7.025

<https://doi.org/10.32843/infrastruct48-15>

**Шуляр Н.М.**

старший викладач  
Національний авіаційний університет

**Панасюк І.В.**

студентка  
Національний авіаційний університет

**Shuliar Nataliia**

National Aviation University

**Panasiuk Iryna**

National Aviation University

*The article considers the current state of the aviation industry of Ukraine, describes its competitive sides and weaknesses, considers and comments on the aviation strategy until 2030. The aviation industry is one of the most important and most profitable sectors of almost any economy, especially one with a high concentration of capital and tourist attractiveness; the level of purchasing power of the population is sufficient, with which we justify the active tourist flows and travel of Ukrainians abroad. Identified the impact of internationalization and globalization on the development of the industry as well as analyzed the changes due to the global pandemic COVID-19. Emphasis should be placed on the ability of aviation to bring peoples together. The article also presents the projected statistics of passenger traffic to Ukraine, the main operating airlines and countries. The baseline scenario of the impact of foreign direct investment in Ukraine (FDI) on its economy was reflected, but without taking into account the changes caused by the pandemic. The same realistic and optimistic scenarios with specific figures are also indicated. The importance of developing the competitiveness of Ukrainian aviation as one of the components that will help improve the living standards of the population and the Gross Domestic Product (GDP) of the state as a whole is proved. The aviation industry is characterized by the following global trends in a competitive environment: high technology of complexity of vehicles and ergonomics, development of intelligent transport systems, application of information and electronic technologies, means of satellite navigation; increasing the level of air transport safety, strengthening measures to protect aviation from illegal interference; development of multimodal transport technologies and infrastructure complexes under different types of transport, interoperability; globalization of transcontinental air transportation within the framework of powerful world alliances; increasing the role of cheap ("low-cost") air transportation for direct interregional connections; increasing the availability of air transport for the population, the development of international air transport, migration of labor resources in more remote regions of the world.*

**Key words:** aviation industry, purchasing power, GDP, strategic development, competitive environment, globalization, internationalization, trends, passenger flows.

**Постановка проблеми.** Значення авіаційної галузі у світовій економіці постійно зростає, що спричинено як технологічним розвитком і новітніми розробками в авіаційній галузі, так і зростаючою глобалізацією і все тіснішими діловими та культурними зв'язками між різними країнами світу. Бізнес виходить за національні межі, що називаємо

інтернаціоналізацією, кордони стираються, світ тісно пов'язується. Авіаційна галузь – важливий складник вищезазначених процесів, оскільки дає змогу людям бути максимально мобільними та зближує різні національності.

На жаль, на початку 2020 року світ сколихнула пандемія COVID-19, багато людей втратили

роботу, авіаційні компанії зазнали значних збитків. Це зупинило багато робочих поїздок, договорів, переговорів, обмінів серед студентів. Скоротилися прибутки від туризму. Хоча дистанційна робота є великим досягненням, оскільки так надається можливість людям з обмеженими можливостями працювати зручно, це спричинило і негаразди. Люди менше виходять із дому, тим самим скорочується потреба у перевезеннях.

#### **Аналіз останніх досліджень і публікацій.**

Питанню формування та реалізації державної політики щодо управління та розвитку авіаційної галузі присвятили свої праці Д. Липницький, А. Муравський, Т. Олешко, І. Геєць, Є. Павлюк.

**Постановка завдання.** Метою дослідження є аналіз сучасного стану авіаційної галузі України; виявлення потенціалу України щодо підвищення конкурентоспроможності авіаційної галузі. Одним з основних завдань є виявлення наявних проблем та визначення альтернативних шляхів їх вирішення. Також необхідно проаналізувати статистичні дані, їхню динаміку, на основі аналітичної та теоретичної інформації сформулювати висновок щодо конкурентоспроможності авіаційної галузі української економіки.

#### **Виклад основного матеріалу дослідження.**

Авіаційна галузь позитивно впливає на розвиток туристичного бізнесу та міжнародної торгівлі. Сьогодні понад 52% міжнародних туристичних подорожей здійснюються саме повітряним транспортом. Розвинена авіаційна галузь сприяє підвищенню інвестиційної привабливості країни і розширенню можливостей для діяльності на її території міжнародних компаній. Авіаційна галузь також забезпечує надзвичайно швидко доставку цінних товарів та таких, що швидко псуються, до місця призначення, чим зумовлюється її широке використання великими провідними міжнародними логістичними компаніями.

Авіаційній галузі притаманні такі світові тенденції в конкурентному середовищі:

1) висока технологічна складність транспортних засобів та ергономічність, розвиток інтелектуальних транспортних систем, застосування інформаційних та електронних технологій, засобів супутникової навігації;

2) підвищення рівня безпеки авіаційного транспорту, посилення заходів захисту авіації від актів незаконного втручання;

3) розвиток мультимодальних транспортних технологій та інфраструктурних комплексів під різні види транспорту, інтероперабельність;

4) глобалізація трансконтинентальних авіаційних перевезень в межах потужних світових альянсів;

5) зростання ролі дешевих («лоу-кост») авіаперевезень для прямих міжрегіональних сполучень;

6) підвищення доступності авіаперевезень для населення, розвиток міжнародного авіатуризму,

міграція трудових ресурсів у більш віддалені регіони світу.

Нині авіаційний ринок України починає своє відродження після періоду спаду активності протягом останніх декількох років.

Попит на повітряні перевезення обмежений витратами, які, як правило, у 4–5 разів більші, ніж в автомобільному транспорті, і в 12–16 разів більші, ніж у морському транспорті. Вартість авіатранспорту загалом коливається від \$1,50 до \$4,50 за кілограм, тоді як вартість повітряних вантажів зазвичай перевищує \$4 за кілограм. Таким чином, товари, що поставляються повітряним транспортом, мають високі значення на одиницю або дуже чутливі до часу, це: документи, фармацевтичні препарати, модний одяг, виробничі зразки, споживчі товари електроніки та швидкопсувні сільськогосподарські товари та морепродукти. Вони також включають в себе деякі ресурси для задоволення своєчасного виробництва та екстрених поставок запасних частин.

Станом на початок 2018 року в Україні діє 66 міжурядових угод, які регулюють повітряне сполучення з країнами світу. Угоди, умовами яких повністю лібералізоване авіаційне сполучення, становлять 33,4% (США, ОАЕ, Іспанія, Італія, Греція, Польща та інші). Угоди, згідно з якими зняті обмеження щодо кількості українських перевізників, становлять 77,3%.

На ринку пасажирських та вантажних авіаперевезень України працює близько трьох десятків вітчизняних авіакомпаній, 19 з яких здійснюють пасажирські перевезення; 6 провідних авіакомпаній, а саме «Міжнародні авіалінії України», «Азур Ейр Україна», «Роза вітрів», «ЯнЕйр», «Браво» та «Атласджет Україна», виконують 95% загальних обсягів пасажирських перевезень.

Регулярні польоти між Україною та країнами світу здійснюють 10 вітчизняних авіакомпаній до 42 країн світу та 28 іноземних авіакомпаній до 27 країн світу. Регулярні внутрішні пасажирські перевезення між 9 містами України виконують 5 вітчизняних авіакомпаній.

Перевезення вантажів та пошти виконують 18 вітчизняних авіакомпаній, більша частина перевезень – це перевезення чартерними рейсами в інших державах у межах гуманітарних та миротворчих програм ООН, а також згідно з контрактами та угодами з іншими замовниками. При цьому такі компанії, як ДП «Антонов», авіакомпанія «Міжнародні авіалінії України», «ЗетАвіа», «Максімум Ейрлайнс», «Урга» та «Європа Ейр», виконують понад 80% загальних обсягів.

В Україні нині функціонують і обслуговують комерційні рейси вітчизняних та іноземних авіакомпаній 19 аеропортів та аеродромів. Пасажиропотоки через аеропорти України становлять близько 13 млн чоловік.

Кількість відправлених та прибулих повітряних суден перевищує 130 тисяч у 2016 році. Поштові та вантажопотоки – понад 40 тис. т.

7 провідних аеропортів (Бориспіль, Київ (Жуляни), Одеса, Львів, Харків, Дніпропетровськ та Запоріжжя) обслуговують близько 98% загальних пасажиропотоків та поштовантажопотоків.

25 авіапідприємств здійснюють авіаційні роботи, обробляючи близько 0,5 млн гектарів сільськогосподарських угідь.

Державне підприємство обслуговування повітряного руху (далі – Украерорух) обслуговує понад 200 тис. польотів. При цьому кількість польотів, виконаних літаками та вертольотами авіакомпаній України, збільшується, а іноземними авіакомпаніями – скорочується.

Стратегічний розвиток авіаційної галузі залежить від правильно побудованої та прогнозованої стратегії. Стратегія розвитку авіаційної галузі визначає стратегічні напрями розвитку авіаційної галузі на період до 2030 року та формування ефективного механізму державно-приватного партнерства у сфері управління об'єктами авіатранспортної інфраструктури. [2]

У межах стратегії розвитку авіаційної галузі мають бути вирішені завдання за такими напрямами, як:

1. Вдосконалення нормативно-правового та державного регулювання у сфері авіаційного ринку.
2. Підвищення рівня безпеки авіаційної галузі.
3. Розвиток авіаційних перевезень та підвищення рівня їх доступності для населення.

4. Розвиток та модернізація аеропортів, лібералізація доступу на ринок авіаційних послуг.

5. Розвиток мультимодальних перевезень, забезпечення швидкісного наземного транспортного сполучення між аеропортами та населеними пунктами, створення логістичних центрів та спрощення формальностей (е-документація).

6. Розвиток аеронавігаційної системи.

7. Розвиток авіації загального призначення та безпілотних літальних систем.

8. Професійна підготовка кадрів, науково-дослідна робота [2].

Ці напрями мають вирішувати проблеми розвитку та ефективного функціонування авіаційної галузі та розвитку держави загалом.

Прогнозовані показники розвитку авіаційної галузі в результаті реалізації стратегії розвитку та її вплив на розвиток економіки України показано в таблицях 1, 2, 3.

Від реалізації стратегії розвитку авіаційної галузі очікується досягнення таких показників:

1) зростання пасажиропотоку через аеропорти України до 2030 року – до 71,2 млн пасажирів на рік (з розрахунку щорічного приросту пасажиропотоку – 15% до 2023 року, 10% – з 2023 по 2030 рік);

2) зростання частки пасажиропотоку через регіональні аеропорти – до 50% від загального обсягу;

3) збільшення частки пасажиропотоку, перевезеного авіакомпаніями лоу-кост – до 35% від загального обсягу;

Таблиця 1

**Базовий сценарій впливу залучених інвестицій на економіку України**

Базовий сценарій	2016	2020	2025	2030
кількість пасажирів, млн пасажирів	13	20	27	36
обсяг інвестицій (власні та залучені кошти), млн грн	616	616	616	616
прогноз річних доходів аеропортів, млрд грн	5	7	10	15
прогноз річних доходів авіакомпаній, млрд грн	19*	30	41	53
оціночний кумулятивний вплив на щорічний ВВП країни**, млрд грн	75	114	159	212
оцінка росту кількості робочих місць в авіації, тис робочих місць	44	69	94	122

\* – дані за 2015 рік

\*\* – попередня оцінка від зростання доходів аеропортів, торгівлі, туризму

Таблиця 2

**Реалістичний сценарій впливу залучених інвестицій на економіку України**

Реалістичний сценарій	2016	2020	2025	2030
кількість пасажирів, млн пасажирів	13	24	44	71
обсяг інвестицій (власні та залучені кошти), млн грн	616	8 956	6 556	616
прогноз річних доходів аеропортів, млрд грн	5	8	15	25
прогноз річних доходів авіакомпаній, млрд грн	19*	30	41	53
оціночний кумулятивний вплив на щорічний ВВП країни**, млрд грн	75	137	253	408
оцінка росту кількості робочих місць в авіації, тис робочих місць	44	83	152	245

\* – дані за 2015 рік

\*\* – попередня оцінка від зростання доходів аеропортів, торгівлі, туризму

## Оптимістичний сценарій впливу залучених інвестицій на економіку України

Оптимістичний сценарій	2016	2020	2025	2030
кількість пасажирів, млн пасажирів	13	24	48	100
обсяг інвестицій (власні та залучені кошти), млн грн	616	8 956	20 493	4 616
прогноз річних доходів аеропортів, млрд грн	5	8	17	35
прогноз річних доходів авіакомпаній, млрд грн	19*	36	73	151
оціночний кумулятивний вплив на щорічний ВВП країни**, млрд грн	75	137	279	575
оцінка росту кількості робочих місць в авіації, тис. робочих місць	44	83	167	345

\* – дані за 2015 рік

\*\* – попередня оцінка від зростання доходів аеропортів, торгівлі, туризму

4) збільшення показника кількості авіаподорожей за рік на душу населення – до 0,5–1;

5) зменшення мінімальної вартості квитка до 25–30 євро;

6) збільшення мережі внутрішніх маршрутів утричі,

міжнародних – удвічі;

7) залучення авіаційного транзитного вантажопотоку через столичні та регіональні аеропорти України;

8) створення мультимодальних комплексів в аеропортах;

9) збільшення транзитного потоку через повітряний простір України втричі;

10) зростання показника IFR movements в середньому на 5,1% щорічно до 2030 року;

11) залучення приватних інвестицій в інфраструктуру вітчизняних аеропортів – у сумі 500 млн доларів [2].

**Висновки з проведеного дослідження.** Отже, авіаційний ринок є найбільш глобалізованим, оскільки це підтверджується постійним зростанням кількості перевезених пасажирів та вантажу авіакомпаніями та динамікою росту пропускну спроможності аеропортів. З розвитком та поширенням глобалізаційних процесів, інформаційних технологій, лібералізаційних тенденцій у світі та в Україні відбуваються зміни, особливо це стосується стратегічних напрямів розвитку авіаційного ринку. Вдале пристосування до змін та ефективно вибрана стратегія розвитку авіаційного ринку є запорукою успіху об'єктів авіаційного ринку та закріплення національної позиції на світовій арені.

## БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Стратегія розвитку вітчизняного авіабудування на період до 2030 року. Міністерство розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України. URL: <https://www.me.gov.ua/News/Detail?lang=uk-UA&id>

=b55ddcf9-a1a5-4a0b-b7c0-e10b7de33566&title=RozpochalosisaZatverdzhenniaDerzhprogramiZRozvitkuAviatsii (дата звернення: 04.10.2020).

2. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року. Офіційний веб-портал Верховної Ради України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#n13> (дата звернення: 04.10.2020).

3. Муравський А. Авіакомпанії vs авіабудівельники. URL: <http://www.day.kiev.ua/> (дата звернення: 04.10.2020).

4. Липницький Д.В. Лізинг як інструмент підвищення конкурентоспроможності та капіталізації транспортної галузі України. URL: <http://www.nbu.gov.ua/> (дата звернення: 04.10.2020).

5. Олешко Т., Геєць І., Павлюк Є. Аналіз сучасного стану авіаційної галузі України. *Проблеми сучасного підходу в економіці*. 2017. Вип. 5. С. 80–83.

## REFERENCES:

1. Strategy for the development of domestic aircraft construction until 2030. Ministry of Economic Development, Trade and Agriculture of Ukraine. URL: <https://www.me.gov.ua/News/Detail?lang=uk-UA&id=b55ddcf9-a1a5-4a0b-b7c0-e10b7de33566&title=RozpochalosisaZatverdzhenniaDerzhprogramiZRozvitkuAviatsii20> (accessed 04 October 2020).

2. National Transport Strategy of Ukraine for the period up to 2030. Official web portal of the Verkhovna Rada of Ukraine. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#n13> (accessed 04 October 2020).

3. Muravsky A. Airlines vs aircraft builders. Available at: <http://www.day.kiev.ua/> (accessed 4 October 2020).

4. Lipnytsky DV Leasing as an instrument for increasing the competitiveness and capitalization of the transport industry of Ukraine. Available at: <http://www.nbu.gov.ua/> (accessed 04 October 2020).

5. Oleshko T., Geets I., Pavlyuk E. (2017) Analiz suchasnoho stanu aviatsiinoi haluzi Ukrainy [Analysis of the current state of the aviation industry of Ukraine]. *Problems of system approach in economy*, vol .5, pp. 80–83.