

### ТЕНДЕНЦІЇ ТА ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ СВІТОВОГО РИНКУ АВІАТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

Глобальна економіка і функціонування світового ринку загалом були б неможливими без розвинутого транспорту й системи комунікацій. Саме бурхливий розвиток транспорту в ХХ столітті спричинив поглиблення міжнародного поділу праці й набуття світовим ринком сучасних специфічних рис, коли географічна віддаленість виробника і споживача вже перестала бути вагомим чинником, що перешкоджає економічним зв'язкам. Ринок транспортних перевезень у сучасних умовах трансформувався в ринок логістичних послуг, що є, без сумніву, основною тенденцією його сучасного розвитку. Авіатранспортні перевезення є невід'ємною частиною будь-яких транспортних перевезень у логістичних ланцюжках, набуває більш незалежного статусу та частішого використання на великих відстанях. Світовий повітряний транспорт являє собою складну глобальну систему, що розвивається надто динамічно в рамках світової транспортної системи. Його розвиток тісно пов'язаний із загальним станом світової економіки, міжнародної торгівлі, її галузей, зростанням прибутків населення та інше. Цим пояснюється актуальність теми статті.

Дослідженням світового ринку авіатранспортних послуг присвячені численні праці українських та зарубіжних економістів-міжнародників, зокрема визначенню проблем світового ринку авіатранспортних послуг займалися Григор'єв І. [3], Сенто А. [2], виявленню тенденції розвитку світового ринку авіатранспортних послуг займалися Назаренко А. [5] Корчун В. [1].

Метою є визначення проблем та основних тенденцій розвитку світового ринку авіатранспортних послуг в умовах розгортання процесу глобалізації економіки.

Світовий повітряний транспорт протягом 2001–2008 рр. зазнав серйозних економічних стресів, викликаних світовою економічною рецесією початку 2000-х рр. і наслідками терактів 11.09.2001 р. Ряд великих компаній у цей час пройшли через процедуру банкрутства, серед них Sabena (Бельгія), Swiss Air (Швейцарія), Ansett (Австралія), Delta Airlines і Northwest Airlines (США). Іншими причинами, що збільшують видатки компаній, є: зношеність інфраструктури; жорсткі екологічні стандарти; пенсійні виплати і необхідність постійно підвищувати зарплати на вимогу профспілок; зниження авіатарифів у конкурентній боротьбі; конкуренція з боку малобюджетних перевізників. Важливими проблемами авіатранспорту є обмеженість територій аеропортів, що стримує збільшення частоти польотів і, звичайно, підвищення безпеки польотів, яке напряму залежить від координації роботи екіпажів і диспетчерських служб. Безпека польотів не гарантується абсолютно навіть великими компаніями із солідною репутацією. Але особливо гостро ця проблема стоїть у країнах, що розвиваються, оскільки у них перевезення частогусто здійснюються на застарілих літаках, а аеропорти недостатньо обладнані сучасними засобами. Нехтування правилами безпеки і технічним станом літаків можуть призводити і призводять до катастроф [1, с. 223-228].

Серед ключових факторів, які дозволяють боротися з існуючими проблемами в авіатранспортній галузі та вже багато років поспіль бути на підйомі та посідати вагоме місце у транспортному комплексі - вжиття додаткових заходів в забезпеченні безпеки польотів, підвищення інвестиційної привабливості, модернізація парку повітряних суден та наземної інфраструктури, вміле поєднання мережі внутрішніх та міжнародних маршрутів, приведення об'єктів інфраструктури провідних аеропортів у відповідність з міжнародними вимогами – все це в даний час є важливою частиною стратегій держав, спрямованих на забезпечення конкурентоспроможності економік на світовому ринку.

Авіаційний транспорт став основним видом транспорту при пасажирських перевезеннях на великі відстані (більше за 1000 км). У середньому послугами авіації користується кожний четвертий мешканець планети. Починаючи з 1950-х років, загальний обсяг перевезень зріс приблизно в 60 разів. Протяжність повітряних трас на планеті у багато разів перевищує протяжність автомобільних і залізничних доріг (табл. 1) [1]. За даними ІКАО, світовий повітряний транспорт забезпечує 24 млн. робочих місць.

В обслуговуванні міжнародних авіаперевезень зайнято приблизно 1200 аеродромів. До числа найбільших аеропортів світу, за рейтингом ІАТА, відносяться: Атланта, Чикаго, Лондон, Токіо, Лос-Анджелес, Даллас, Париж, Пекін, Франкфурт та Денвер.

Слід зазначити, що приблизно 80% загального обсягу внутрішніх перевезень приходить на США та СНД, на інші країни - біля 20%. У міжнародних перевезеннях першість утримують США, частка яких становить майже 20% загального обсягу міжнародних перевезень і Велика Британія - 10%. Далі слідують: Японія, Німеччина, Голландія, Франція, Сінгапур, Канада, Австралія.

Протяжність транспортних комунікацій, тис. км, 2008 р.

Вид транспорту	Весь світ	Країни СНД	США
Залізничний	1158	146,7	225
Автомобільний	21600	1737,0	6243
Повітряний	62000	928,4	650

Темпи зростання перевезень у різних регіонах світу неоднакові. Найвища концентрація діяльності у сфері повітряних перевезень спостерігається в Північній Америці, Європі та Азійсько – Тихоокеанському регіоні, найнижча - в Латинській Америці, на Близькому Сході, СНД і в Африці (рис. 1).

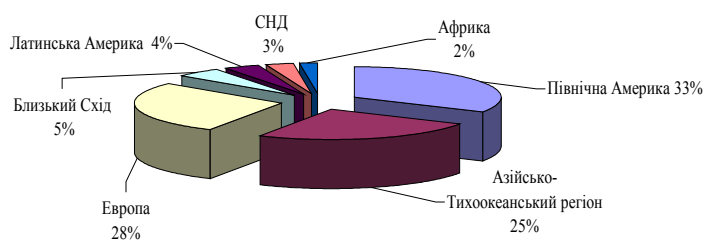


Рис. 1. Сегментація ринку авіаперевезень у світі в 2008 р.

Три чверті міжнародних повітряних пасажирських перевезень здійснюється перевізниками з розвинених країн і лише одна чверть доводиться на перевізників з країн, що розвиваються. За останні 15 років в міжнародних повітряних перевезеннях пасажирів значно зросла частка туристів - з 30 до 70%. Згідно з прогнозами ІКАО, очікується, що в 2015 р. повітряними шляхами щодня будуть подорожувати 8 млн. пасажирів, частка вантажних перевезень в загальному обсязі транспортної продукції світової СПТ (система повітряного транспорту) становить приблизно 30%. Вони приносять авіатранспортній галузі світу 10% загального обсягу прибутків.

Можна визначити основні тенденції, що склалися на світовому ринку авіаперевезень в період 1999-2008 рр. За останні 10 років світовий обсяг авіаперевезень збільшився в 1,5 рази (з 2797 до 4282 млрд. пас. км). Це означає, що повітряний транспорт став більше використовуватись у логістичних ланцюжках, набувати більш незалежного статусу та частішого використання на великих відстанях.

За показником пасажиро-кілометри виконані можна простежити постійне зростання щорічно як на міжнародному так і на внутрішньому ринках. В регіональному аспекті в 2008 році розподіл пасажиро-кілометрів виконаних був таким: Північна Америка - 32,4%, Європа - 28,5%, Азійсько – Тихоокеанський регіон – 26,8 %, Близький Схід – 5,5%, Латинська Америка – 4,4% та Африка - 2,4%. Спостерігається постійне зростання обсягу пасажиропотоку як на міжнародному та і на внутрішньому ринку, проте в 2008 році відбулося невелике зниження цього показника, як наслідок економічної кризи (рис. 2) [3].

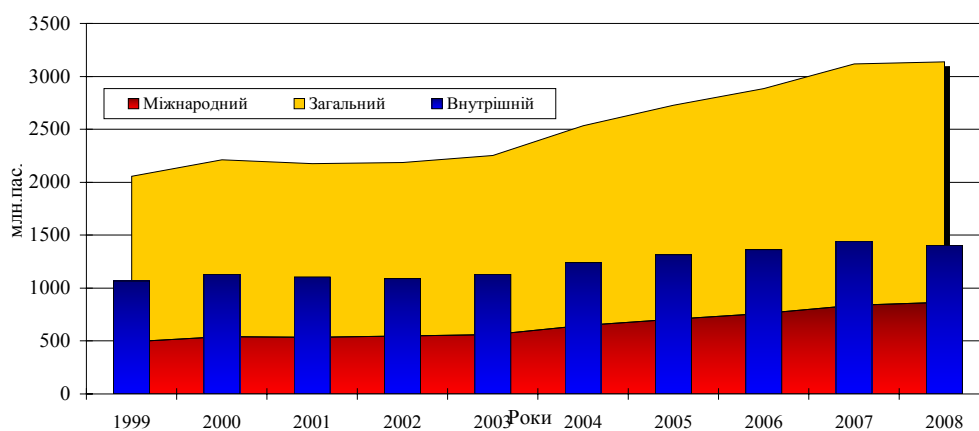


Рис. 2. Динаміка пасажиропотоку в 1999-2008 рр.

Вантажопотік на світовому ринку авіатранспортних послуг в період 1999-2008 роки мав циклічний розвиток (рис. 3) [3]. В 1999-2000 роках спостерігався щорічний приріст в 6,0% та 8,2% відповідно, але в 2001 році було значне зниження на 5,3% загального вантажопотоку (після серії терактів 11 вересня 2001

року), з 2002 по 2007 роки з'явився значний зріст показника вантажопотоку з 31,4 млн. тон по 41,8 млн. тон, проте в 2008 році відбувся спад на 3,1%, що пов'язано з економічною та фінансовою кризою у світі.

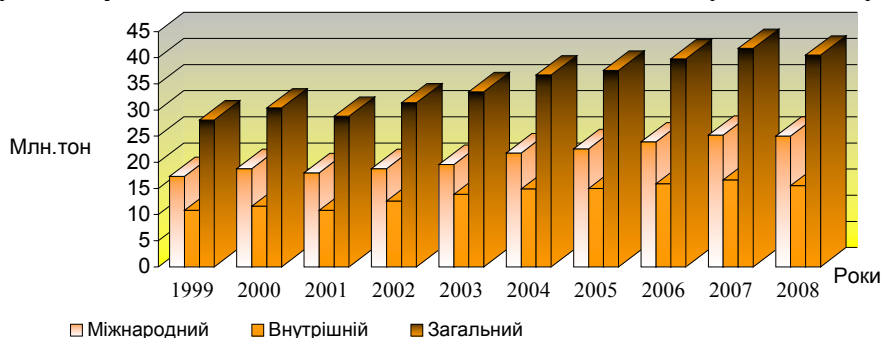


Рис. 3. Динаміка вантажопотоку в 1999-2008 рр.

За показником вантажотонно-кілометри виконані також відбувається щорічне зростання. Однак в 2008 році цей показник знизився як на внутрішньому (на 2,7%) так і на міжнародному (на 1%) ринках, загальне зниження становило 1,2%, що передусім пов'язано з економічною кризою.

В регіональному аспекті в 2008 році розподіл вантажо-кілометрів виконаних був таким: Північна Америка – 26,0%, Європа – 26,3%, Азійсько – Тіхоокеанський регіон – 35,8 %, Близький Схід – 7,1%, Латинська Америка – 3,4% та Африка - 1,4%.

Зростання обсягу пасажирських перевезень в цілому відноситься до скорочення запропонованої місткості сидінь. Як результат, середній коефіцієнт пасажирського навантаження від загальної запланованої кількості послуг (внутрішніх та міжнародних) підвищився до 76% в 2008 році, в порівнянні з 69% у 1999 році. Вага фактора навантаження також збільшилася лише на 3%: з 60% в 1999 році до 63% в 2008 році через неналежне використання сидінь і вантажні перевезення (рис. 4) [4].

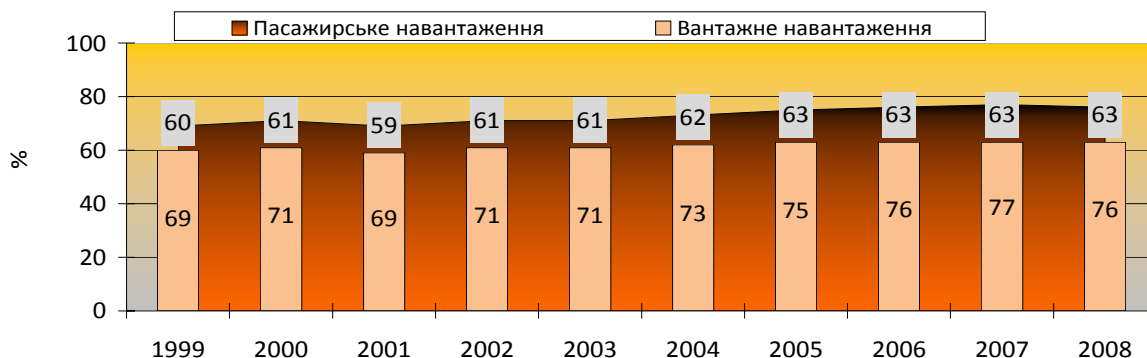


Рис. 4. Динаміка факторів навантаження в 1999-2008 рр.

В регіональному аспекті розподіл пасажирського навантаження на регулярні перевезення в 2008 р. був таким: Північна Америка – 80%, Європа – 76%, Близький Схід – 74%, Азійсько – Тіхоокеанський регіон – 73%, Латинська Америка – 69% та Африка - 67%. Регіональний розподіл вантажного навантаження на регулярні перевезення в 2008 році мав наступний вид: Європа - 67%, Азійсько – Тіхоокеанський регіон – 63%, Північна Америка – 62%, Близький Схід – 60%, Латинська Америка – 57% та Африка - 55% [4]. Таким чином, можна вивести лідерів за обома показниками: Північна Америка, Європа, Близький Схід та Азійсько – Тіхоокеанський регіон. Африка та Латинська Америка мають найнижчі показники, що пов'язано з їх економічним розвитком.

Закономірність розвитку регулярних та нерегулярних авіаперевезень є зворотною, тобто при збільшенні кількості регулярних авіаперевезень знижується кількість нерегулярних. Так в 1999 році кількості регулярних авіаперевезень збільшилася на 162% та склала 1622,2 млрд. пас. км., а в 2008 році – 2639,1 млрд. пас. км. Кількість нерегулярних авіаперевезень зменшилась на 5,1%, з 238380 млн. пас. км в 1999 р. до 226390 млн. пас. км в 2008 р.

Загалом у 1999-2008 рр. світовий ринок авіаперевезень втратив близько 49,1 млрд. дол. США, або в середньому по 5 млрд. дол. США на рік. Проблеми у авіакомпаній почалися після терактів 11 вересня 2001 року, в 2003 році ще одного удару по галузі завдала епідемія атипової пневмонії [4]. І лише в 2007

## ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

році індустрія почала поступово відновлюватися, але економічна криза призвела до загального скорочення споживчої активності, що і стало причиною нових збитків.

Прибуток світового ринку авіаіндустрії змінювався циклічно, так в 2006 р. становив - 0,1 млрд. дол. США, в 2007 р. 12,9 млрд. дол. США, в 2008 р. - 5 млрд. дол. США, в 2009 р. прогнозується збиток у 2,5 млрд. дол. США. Причинами зниження доходів від авіаперевезень експерти називають різке зростання цін на авіаційне паливо в першому півріччі 2008 р. і світова фінансова криза в другому півріччі. Також у 2008 році в авіаіндустрії відбулося достатньо велика кількість злиттів великих авіакомпаній, а також поглинання великими авіакомпаніями більш дрібних [5, с.12-15].

У світі сформувалися дев'ять різновидів бізнес-моделей авіакомпаній, завдяки яким авіакомпанія, або авіапідприємство завойовує своє місце на міжнародному чи національному ринку авіаперевезень та отримує прибуток. Основні чотири - мережеві, низко бюджетні, регіональні та чартерні, вторинні – вантажні, змішані, ізолювані, регулярні та комбіновані. До мережевих авіакомпаній належать: American Airlines, Air France – KLM Group, United Airlines та Emirates Airline. До низкобюджетних авіакомпаній (low cost) відносяться: Southwest Airlines, Ryanair, Air Berlin, та TUIfly. Регіональні (фідерні) авіаперевізники – це SkyWest Airlines, ExpressJet Airlines, Shenzhen Airlines, Hawaiian Airlines та Pinnacle Airlines. Інша бізнес-модель – чартерний перевізник - Thomson Airways, MyTravel Airways та Pegasus Airlines [6].

Головною тенденцією на світовому ринку авіаперевезень є злиття авіакомпаній і створення міжнародних стратегічних альянсів авіаперевізників. Спонукальними мотивами створення стратегічних альянсів було також прагнення обійти обмежувальні правила у міжнародній авіації, що утруднювали процеси консолідації. Найбільшими альянсами є: Star Alliance (“Зоряний альянс”), Sky Team (“Небесна команда”) і One World (“Один світ”) (табл. 2) [7].

Таблиця 2

Альянси авіаперевізників на світовому ринку

Показники	Назва альянсів і головних компаній, які їх утворюють		
	One World British Airways, American Airlines, Royal Jordanians, Japan Airlines, Malev	Sky Team Air France – KLM, Delta Airlines	Star Alliance United Airlines, SAS, Lufthansa, Air Canada, Thai Airlines
Кількість країн, охоплених польотами	140	157	151
Кількість пунктів призначення	686	848	880
Кількість щоденних вильотів	9421	15667	17341
Кількість перевезених пасажирів (млн)	306	333	355
Частка у світовому пасажирообороті (%)	19,2	18,5	21,3

Розмах діяльності альянсів досить великий: три провідних союзи охоплюють близько 60% світового пасажирообороту і перевозять майже мільярд пасажирів. Показовий розподіл світу характерний також для авіаційних компаній, головна мета яких полягає у боротьбі за глобальні ринки перевезень. За довготерміновими прогнозами, до 2020 року можуть витримати конкуренцію в ЄС тільки “Air France”, “Lufthansa”, “British Airways”, “KLM” і можливо що деякі інші. Тому для подолання існуючих проблем та формування конкурентних переваг, що сприятимуть зміцненню позицій на світовому ринку, збільшенню рентабельності, залученню інвестицій, розвитку технологічної бази пріоритетним є створення міжнародних консорціумів за участю провідних транснаціональних корпорацій; організація спільних підприємств; довгострокова кооперація; транскордонні злиття і поглинання; державні підтримки аерокосмічної промисловості.

Перспективою розвитку авіаційної галузі є також консолідація авіаційних підприємств в рамках потужних структур, що є характерним для авіакомплексів розвинутих країн. Ще одним пріоритетом розвитку має стати політика провідних світових авіакомпаній, спрямована на інтегрування внутрішніх та міжнародних авіарейсів.

1. Основними проблемами на ринку авіатранспортних послуг є банкрутство багатьох авіакомпаній, зношеність інфраструктури; жорсткі екологічні стандарти; пенсійні виплати і необхідність постійно підвищувати зарплати на вимогу профспілок; зниження авіатарифів у конкурентній боротьбі; конкуренція з боку малобюджетних перевізників; обмеженість територій аеропортів, що стримує збільшення частоти польотів і, звичайно, підвищення безпеки польотів та інші.

2. Основними тенденціями, що склалися на світовому ринку авіаперевезень в період 1999-2008 роки були: збільшення світового обсягу авіаперевезень в 1,5 рази; постійне зростання обсягу пасажиропотоку як на міжнародному та і на внутрішньому ринку; циклічний розвиток вантажопотоку; сталий розвиток показника пасажиро-кілометри виконані щорічно як на міжнародному так і на внутрішньому ринках; зворотня закономірність розвитку регулярних та нерегулярних авіаперевезень; втрата у 1999-2008 роках світовим ринком авіаперевезень близько 49,1 млрд. дол.; циклічна зміна прибутку; сформування дев'ять різновидів бізнес-моделей авіакомпаній та злиття авіакомпаній і створення міжнародних стратегічних альянсів авіаперевізників.

3. Авіатранспортна галузь грає виключно важливу роль в світовій економіці в цілому та в народному господарстві окремих країн. Тому, в найближчому майбутньому слід очікувати як посилення розвитку інтермодальних сполучень, збільшення обсягів вантажо- і пасажирообігу, контейнерних перевезень, так і підвищення ефективності логістичних систем за допомогою використання новітніх ІК технологій.

4. Пріоритетами розвитку світової авіатранспортної галузі є: створення міжнародних консорціумів за участю провідних ТНК; організація спільних підприємств; довгострокова кооперація; транскордонні злиття і поглинання; державні підтримки аерокосмічної промисловості, консолідація авіаційних підприємств в рамках потужних структур та спрямована на інтегрування внутрішніх та міжнародних авіарейсів політика провідних світових авіакомпаній.

### Література

1. Корчун В. Тенденції розвитку світового ринку транспортних послуг в умовах глобалізації [Електронний ресурс]/ Корчун В. //Міжнародні економічні відносини. - 2007. - № 12. - Режим доступу до журн.: <http://www.nbu.gov.ua/articles/2007/03klinko.htm>.

2. Cento A. Airline Industry: Challenges in the 21st Century / A. Cento. – Physica-Verlag Heidelberg: Springer. - 2008. - P.184.

3. Григорьев И.Ю. Современные тенденции развития рынка авиаперевозок [Електронний ресурс]/ И.Ю. Григорьев. - Режим доступу: <http://www.nakhodka-betta.ru/info/perevozki/290/2592.html>

4. Глобальный доклад про развитие авиатранспортной галузі в 2008 р. [Електронний ресурс]/ AirlineEconomics// Режим доступу: [www.atwonline.com/channels/dataAirlineEconomics/WorldAirlineReport2008.pdf](http://www.atwonline.com/channels/dataAirlineEconomics/WorldAirlineReport2008.pdf)

5. Назаренко А. Аналіз сучасних тенденцій в авіаційній галузі / А. Назаренко //ЄФП. - 2007. - №7. - С.12-15.

6. Topical Report: Airline Business Models [Електронний ресурс] / Prof. Dr. Johannes Reichmuth // Режим доступу: [ec.europa.eu/transport/air/doc/abm\\_report\\_2008.pdf](http://ec.europa.eu/transport/air/doc/abm_report_2008.pdf)

7. Корч М. Тенденції розвитку світового ринку авіатранспортних послуг[Електронний ресурс]/ М. Корч // Режим доступу: [http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Nvnu/ekonomika/2007\\_12/R6/3.pdf](http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Nvnu/ekonomika/2007_12/R6/3.pdf)

*Рецензент доктор экон. наук, профессор С.П. Наливайченко*

339.56 (477)

*Вишняков В.М., к.е.н, профессор, Соловйова М.В., магистрант,  
Класичний Приватний Університет, м. Запоріжжя*

## ЕКСПОРТНО-ІМПОРТНА ДІЯЛЬНІСТЬ УКРАЇНИ В УМОВАХ ЕКОНОМІЧНОЇ КРИЗИ

Розвиток зовнішньої торгівлі, зокрема експорту і імпорту, є надзвичайно важливим елементом процвітання національної економіки. В той же час, оскільки для світової економіки характерна постійна зміна кон'юнктури, проблема розробки і здійснення програми заходів по підтримці експорту і імпорту країни на світовому ринку, збільшенню або, принаймні збереженню його питомої ваги у світовій торгівлі актуальна для будь-якої країни світу. Деякі зміни в структуру світової торгівлі, а також в розподіл місць на тих або інших ринках серед експортерів і імпортерів внесла світова криза [1].

Інформаційною базою для статті служать висновки науки політекономії з питання сучасних економічних криз, макроекономічні статистичні дані розвитку економіки України за 2009 р., опубліковані в періодичній літературі, аналітичні огляди і думки міжнародних експертів, розміщені в Інтернеті. Рішенню проблеми, що висвітлюється у статті, присвячені роботи українських вчених: Макогон Ю.В., який висвітлював думку, що «При існуючій економічній кризі, Україна не займає ключових позицій і не має визначальної ролі в глобальній економіці, і навпаки, досить чуйно реагує на будь-які зміни у тій або іншій галузі світового господарства. У зв'язку з цим, принципово важливою є необхідність встановлення місця країни в економічній ситуації, що склалася, у світі і визначенні заходів