

Таким образом, как было показано выше, динамика фондовых рынков всех стран, входящих в группу BRIC значительно отличается от динамики индекса Standard & Poog's 500 только скоростью изменения индексов. Инвестирование на фондовых рынках этих стран имеет высокую степень риска. Как было показано выше, при неблагоприятной ситуации на рынке инвестиционный портфель, сформированный из акций компаний стран BRIC, может потерять до 80% своей капитализации. Однако в периоды экономического подъема фондовые рынки этих стран растут в несколько раз быстрее фондовых рынков развитых стран.

Исходя из выше изложенного, можно сформулировать следующий вывод: при осуществлении инвестиционной деятельности необходимо в первую очередь учитывать фазу экономического цикла, имеющую место на рынке в данный момент. В случае если рынок находится в стадии подъема, целесообразно включать в состав инвестиционного портфеля инвестиционные инструменты, в частности акции, компаний стран BRIC. Если же фондовый рынок находится на высших точках своего развития и подает признаки окончания восходящей тенденции, либо находится в стадии снижения, следует избегать акций компаний стран группы BRIC. В том случае, если такие акции уже имеются в составе инвестиционного портфеля, от них по возможности необходимо избавляться.

### Литература

1. Кравченко Ю. Инструменты фондового рынка: Виды. Свойства. Особенности эмиссии. Финансовые вычисления / Юлий Кравченко. – К.: Ника-Центр, Эльга, 2004. – 344 с.
2. Кравченко Ю. Рынок ценных бумаг в вопросах и ответах / Ю.Кравченко. – К.: Ника-Центр, 2005. – 536 с.
3. Килячков А.А. Рынок ценных бумаг и биржевое дело / А.А. Килячков, Л.А. Чалдаева. – М.: Юристь, 2001. – 704с.
4. Герман А. Фондовые биржи мира. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.forexarena.ru/stock\\_01\\_04.shtml](http://www.forexarena.ru/stock_01_04.shtml)
5. Поляков А. Крупнейшие биржи Старого и Нового света. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://fxmoney.ru/article/?id=499&print>
6. Нью-Йоркская биржа. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://5th-avenue.info/market/53-2010-09-28-18-00-08>
7. New York Stock Exchange (NYSE): NYSE Listing Requirements and Historical Records. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.cftech.com/BrainBank/FINANCE/NewYorkStockExch.html>
8. London Stock Exchange. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.londonstockexchange.com/statistics/historic/aim/november-2011.pdf>
9. Market highlights. World Federation of Stock Exchanges. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.world-exchanges.org/files/file/stats%20and%20charts/1st%20half%20%202011%](http://www.world-exchanges.org/files/file/stats%20and%20charts/1st%20half%20%202011%20)
10. Прыгин Д. Макроэкономика. Самые быстрорастущие фондовые рынки мира. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://rating.rbc.ru/article.shtml?2010/05/04/32797898>
11. Newsland. Экономика и бизнес. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.newsland.ru/news/detail/id/667541/>
12. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.bigcharts.marketwatch.com>
13. Беккер А. История успеха или рекламный ход? [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.dw-world.de/dw/article /0,,15615064,00.html>
14. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.batetech.com/blog>

339:656

*Ярош О.Б., к.э.н., доцент,  
Национальная академия природоохранного и  
курортного строительства,  
Митина Э.А., ассистент,  
ТНУ имени В.И. Вернадского*

### **СОВРЕМЕННЫЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ В РАЗВИТИИ СИСТЕМЫ АВИАЦИОННОГО ТРАНСПОРТА**

Современный уровень развития характеризуется активным процессом обмена информацией и своевременным предоставлением необходимых заказчику товаров и услуг. Развитие транспортной системы является важной составляющей экономики страны. Данный сектор транспортных услуг является одним из наиболее динамично развивающихся. В связи с чем, особенно актуальной является оценка

емкости и структуры рынка международных авиаперевозок. Исследованию мирового рынка авиатранспортных услуг посвящены многочисленные труды украинских и зарубежных ученых, в частности определением проблем мирового рынка авиатранспортных услуг занимались ученые И. Григорьев [1], А. Сенто [11], выявлению тенденций развития мирового рынка авиатранспортных услуг посвящены работы А. Назаренко [5], В. Корчуна [3] и многих других.

Целью статьи является определение международных тенденций развития системы авиационного транспорта.

Авиационная промышленность представляет собой одну из наиболее динамичных и привлекательных отраслей национальной экономики. Воздушный транспорт имеет большое значение для международных перевозок.

Таблица 1

Протяженность транспортных коммуникаций в 2010 г, тыс.км.

Вид транспорта	Весь мир, тыс.км.	СНГ, тыс.км.	США, тыс.км.
Железнодорожный	1167	154	232
Автомобильный	21650	1757	6293
Воздушный	62070	988	670

Источник: [3]

Это связано с самой большой протяженностью транспортных артерий. Преимуществами воздушного транспорта являются: очень высокая скорость транспортировки; низкая стоимость упаковки; теоретическая возможность доставки грузов в любую точку мира; минимум повреждений грузов; минимальный риск хищений грузов; точность и оперативность доставки. Можно выделить и ряд недостатков воздушного транспорта: высокая стоимость перевозок в сравнении с автомобильным и водным видами транспорта; ограничения по весу и размеру перевозимых грузов; невозможность транспортировки по воздуху; ограниченная грузоподъемность самолетов [9].

Эксперты различают [5, 10] два вида авиационных холдингов: зарабатывающие в основном на «обслуживании пассажиров»; зарабатывающие преимущественно на обслуживании «других авиакомпаний».

К первой группе относятся такие авиационные холдинги, как: «Finn Air», «SAS», «Air France», «United Airlines», «Lufthansa», «JAL» и другие. Они интегрированы в туристический, гостиничный и почтовый бизнес, что и приносит основную часть прибыли.

Авиахолдингов второго типа меньше. К ним относятся «American Airlines», «British Airways», «Delta» и т.д. Граница между первой и второй группами весьма условна. Полагаем, что для того чтобы такой диверсифицированный бизнес успешно функционировал и развивался, необходима развитая система внутрифирменного планирования, а также квалифицированные кадры и особые управляющие технологии, способные связать воедино достаточно разнородные информационные потоки.

Международное воздушное сообщение в течение 2001-2008 гг. испытало серьезные экономические стрессы, вызванные кризисом и последующей экономической рецессией. Ряд больших компаний в это время прошли через процедуру банкротства, среди них «Sabena» (Бельгия), «Swiss Air» (Швейцария), «Ansett» (Австралия), «Delta Airlines» и «Northwest Airlines» (США).

Можно выделить ключевые факторы, которые позволяют бороться с существующими проблемами в авиатранспортной отрасли:

- введение дополнительных мероприятий для обеспечения безопасности полетов с целью повышения инвестиционной привлекательности;
- модернизация парка воздушных судов и наземной инфраструктуры;
- сочетание сети внутренних и международных маршрутов;
- приведение объектов инфраструктуры ведущих аэропортов в соответствие с международными требованиями.

Следует отметить, что приблизительно 80% общего объема внутренних перевозок приходится на США и СНГ, на другие страны приходится около 20% от совокупного объема авиаперевозок. Темпы роста перевозок в разных регионах мира неодинаковы. Наивысшая концентрация деятельности в сфере воздушного транспорта наблюдается в Северной Америке, Европе и Азиатско – Тихоокеанском регионе, самая низкая – в Латинской Америке, на Ближнем Востоке, СНГ и в Африке (рис. 1) [3].

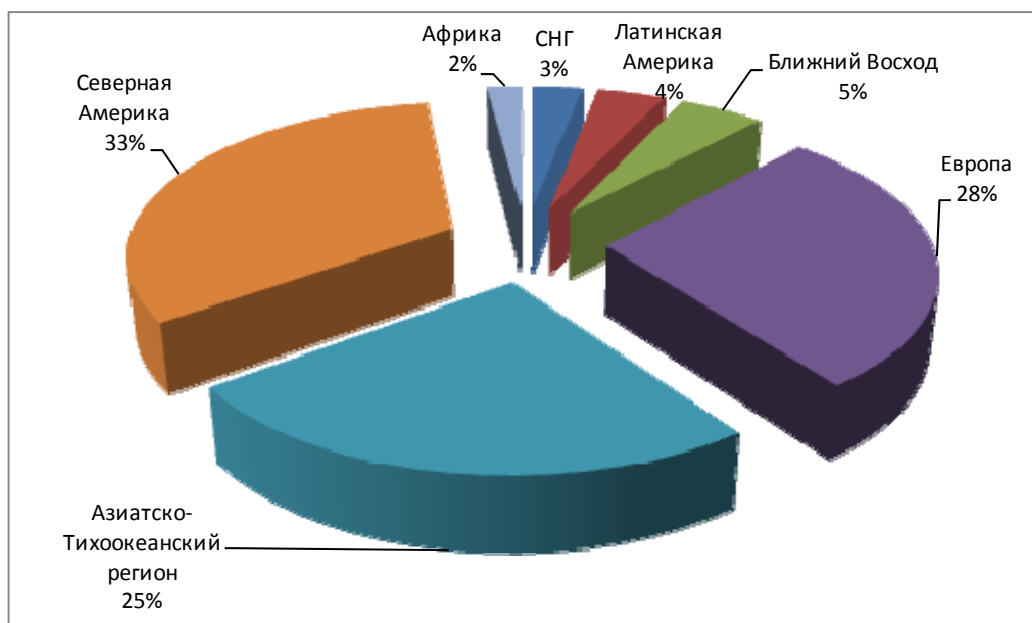


Рис. 1 Сегментация рынка авиаперевозок по объему пассажиропотока в мире, 2010 г.

Главной тенденцией на мировом рынке авиаперевозок является слияние авиакомпаний и создание международных стратегических объединений авиаперевозчиков. Побудительными мотивами создания стратегических альянсов является также стремление обойти ограничительные правила в международной авиации, которые утруждают процессы консолидации. Наибольшими альянсами являются: «Star Alliance» («Звездный альянс»), «Sky Team» («Небесная команда») и «One World» (табл. 2) [2].

Таблица 2

Альянсы авиаперевозчиков на мировом рынке, 2010 г.

Показатели	Название альянсов и главных компаний, которые их образуют		
	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
Количество стран, охваченных полетами	140	157	151
Количество пунктов назначения	686	848	880
Количество ежедневных вылетов	9421	15667	17341
Количество перевезенных пассажиров в год, млн.чел.	306	333	355
Доля в мировом пассажирообороте, %	19,2	18,5	21,3

Источник: [6]

Размах деятельности альянсов достаточно большой: три ведущих союза охватывают близко 60% мирового пассажирооборота и перевозят почти миллиард пассажиров в год. По долгосрочным прогнозам [3], до 2020 г. могут выдержать конкуренцию в ЕС только «Air France», «Lufthansa», «British Airways», «KLM».

На основе имеющихся данных об объемах международных пассажирских авиаперевозок в 2007-2010 годах разработаем прогноз развития данной сферы на ближайшие годы. Для этого используем метод экстраполяции. Преимуществом данного метода является то, что он позволяет определить возможные объемы реализации в будущих периодах. Недостаток заключается в том, что прогнозные значения не всегда достоверны и требуют дальнейшей корректировки на величину влияния негативных и позитивных факторов. Для экстраполяции используется функция:

$$Y = a + b \times \lg_x, \quad (1)$$

где Y – объем экспорта продукции;

- a – параметр функции, которая характеризует влияние основных факторов а Y;
- b – параметр функции, которая характеризует дополнительные факторы влияния на Y;
- x – часовой период (годы) в логарифмической функции.

Для осуществления прогноза находим логарифм lg10 порядкового номера года (1,2,3.) и средний показатель Y и X (Y<sub>ср.</sub> но X<sub>ср.</sub>). Решение выполняется методом наименьших квадратов. Для определения линии тренда используются формулы:

$$b = \frac{[(\sum(xy) - nY_{cp}X_{cp})]}{[\sum(x^2) - n(X_{cp})^2]} \quad (2)$$

$$a = Y_{cp} - b \times X_{cp} \quad (3)$$

После чего полученные значения показателей подставляются в функцию. Результаты расчетов представлены в табл. 3.

Таблица 3

Данные для определения параметров функции объемов международных авиаперевозок

Год	№ года	Объем авиаперевозок, млн. чел, Y	Логарифм номера года в динамике, X	X <sup>2</sup>	XY
2007	1	705	0,00	0,000	0
2008	2	762	0,3010	0,0906	229,362
2009	3	828	0,4771	0,2276	395,039
2010	4	903	0,6021	0,3625	543,696
	Всего	3198	1,3802	0,6807	1168,1

Составлено по данным: [7]

Преимуществом данного метода является то, что он позволяет определить возможные объемы реализации в будущих периодах и не требует для этого каких-либо сложных данных. Недостаток заключается в том, что прогнозные значения не всегда достоверны и требуют дальнейшей корректировки на величину влияния негативных и позитивных факторов.

Если средние показатели объема авиаперевозок и логарифмов количества лет: Y<sub>ср</sub> = 799,5 млн. чел и X<sub>ср</sub> = 0,345. Найдем параметры a и b (1.2, 1.3):

$$b = (1168,1 - 4 \cdot 0,345 \cdot 799,5) / (0,6807 - 4 \cdot 0,345^2) = 64,79 / 0,2046 = 316,667$$

$$a = 799,5 - 316,667 \cdot 0,345 = 690,25$$

На основе полученных результатов имеем линию тренда, следующего вида: Y = 690,25 + 316,667 \* lg x  
Исходя из этого уравнения можно спрогнозировать уровень общего объема международных пассажирских авиаперевозок в ближайшие годы.

$$Y_{2011} = 690,25 + 316,667 \cdot 0,699 = 911,6 \text{ млн. чел.}$$

$$Y_{2012} = 690,25 + 316,667 \cdot 0,7782 = 936,68 \text{ млн. чел.}$$

$$Y_{2013} = 690,25 + 316,667 \cdot 0,8451 = 957,86 \text{ млн. чел.}$$

Полученные результаты свидетельствуют о том, что в ближайшие годы будет имеющийся рост общего объема авиаперевозок. Рассчитанные показатели являются базовыми. Если провести соответствующую корректировку на долю позитивного и негативного влияния внешних факторов, то можно получить разные сценарии развития ситуации. Возможные варианты представлены ниже (табл. 4).

Таблица 4

Прогнозные оценки общего объема международных авиаперевозок

Годы	Прогнозные показатели, млн. чел.		
	Оптимистичные	Средние	Пессимистические
2011	1005,68	911,6	817,52
2012	1033,35	936,68	840,01
2013	1056,71	957,86	859,01

Результаты прогноза свидетельствуют о том, что даже при реализации пессимистического прогноза развития объема международных авиаперевозок будет наблюдаться увеличение пассажиропотока. Это позволяет сделать заключение, что спрос на авиауслуги в будущем снижаться не будет, а, следовательно, данный сегмент рынка транспорта будет развиваться.

В заключение можно отметить, что основными тенденциями, которые сложились на международном рынке авиаперевозок в период 1999-2010 гг. являются следующие:

- увеличение мирового объема авиаперевозок в 1,5 раза;
- постоянный рост объема пассажиропотока, как на международном, так и на внутреннем рынке;
- циклическое развитие грузопотока;
- обратная закономерность развития регулярных и нерегулярных авиаперевозок;
- потеря в 1999-2010 гг. мировым рынком авиаперевозок около 49,1 млрд. дол., что связано с терактами 11 сентября 2001 г.;
- циклическое изменение прибыли в связи с общемировым финансовым и экономическим кризисом;
- также создание международных стратегических альянсов авиаперевозчиков.

### Литература

1. Григорьев И.Ю. Современные тенденции развития рынка авиаперевозок [Электронный ресурс]/ И.Ю. Григорьев. – Режим доступа: <http://www.nakhodkabetta.ru/info/perevozki/290/2592.html>
2. Корч М. Тенденції розвитку світового ринку авіатранспортних послуг [Електронний ресурс] / М. Корч // Режим доступа: [http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Nvvn/ekonomika/2007\\_12/R6/3.pdf](http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Nvvn/ekonomika/2007_12/R6/3.pdf)
3. Корчун В. Тенденції розвитку світового ринку транспортних послуг в умовах глобалізації / Корчун В. // Міжнародні економічні відносини. – 2007. – № 12. – [Електронний ресурс]. – Режим доступа до файлу: <http://www.nbu.ua/articles/2007/03klinko.htm>.
4. Марков В.Х Воздушная навигация и радиосвязь на МнВЛ / В.Х Марков, Л.И. Шмаевич. – Кировоград: КОД. 2005. – 87 с.
5. Назаренко А. Аналіз сучасних тенденцій в авіаційній галузі / А. Назаренко // ЄФП. – 2007. – №7. – С. 12-15.
6. Офіційний сайт Міжнародної асоціації повітряного транспорту / Режим доступа: <http://www.iata.org/>
7. Офіційний сайт Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO). – [Електронний ресурс]. – Режим доступа: <http://www.icao.int/>
8. Садловська І.П. Стратегічні напрями розвитку авіатранспортних підприємств : монографія / Садловська І.П. – К. : Нац. авіац. ун-т., 2005. – 147 с.
9. Саркисян С. А. Экономическая эффективность перевозок грузов воздушным транспортом / С. А. Саркисян, Э. С. Минаев, П. А. Нечаев.– М., Изд-во МАИ, 1984. – 244 с.
10. Cento A. Airline Industry: Challenges in the 21st Century / A. Cento. – Physica-Verlag Heindelberg: Springer. – 2008. – 184 p.

*Рецензент докт.экон. наук, профессор Т.Н. Скоробогатова*

339.9 (477)

*Побирченко В.В., к. геогр.н., доцент,  
Хачатурян Л., студент,  
ТНУ имени В.И. Вернадского*

### **ОТКРЫТОСТЬ ЭКОНОМИКИ УКРАИНЫ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ**

Система рыночной экономики обеспечивается не только определенной совокупностью принципов, определяющих внутренний хозяйственный порядок, но и соответствующими принципами организации отношений с внешним миром. Рыночный общественный строй предполагает интенсивные коммерческие связи с зарубежьем, постоянный обмен идеями, товарами, знаниями. Подключение к мировым воспроизводственным процессам, международным товарообменным потокам и рынкам капиталов является в настоящее время непременным условием успешного развития каждой страны. Все это может быть реализовано только в рамках моделей открытого общества и открытой экономики.

Различным вопросам открытости национальных экономик посвящены труды таких отечественных исследователей-экономистов, как Ю. Пахомов, В. Будкин, А. Филипенко, О. Шнирков, О. Плотников, В. Сиденко, Н. Охлопкова, В. Новицкий, Д. Лукьяненко, Т. Панфилова, И. Иващук, Л. Шостак и другие. В новейших публикациях, посвященных формированию отечественной рыночной среды, авторы рассматривают влияние глобальных процессов. Именно такие аспекты изучают: А. Гальчинский, В. Базилевич, А. Рогач, Л. Лазебник, О. Власюк, О. Плотников, Г. Аниловская, С. Баранов. Среди зарубежных ученых – Е. Авдокушин, Л. Петровская, С. Носова, Дж. Сакс, М. Поумер и другие.