

А. О. Гелич, старш. викладач

ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ АВІАКОМПАНІЙ УКРАЇНИ НА МІЖНАРОДНОМУ РИНКУ

Юридичний інститут «Інститут повітряного і космічного права» НАУ

У даній статті автор зосереджує увагу на проблемі конкурентоспроможності авіакомпаній України та визначає основні шляхи її підвищення на міжнародному ринку.

В умовах жорсткої конкуренції на ринку авіаперевезень проблеми підвищення ефективності роботи авіапідприємств загалом та авіакомпаній зокрема, набувають особливого значення та актуальності.

Рівень функціонування власного авіатранспорту відповідає, як правило, рівню загального економічного розвитку країни. Так, промислово розвинені країни традиційно займають провідне становище на ринку авіатранспортної індустрії. Що ж до України, то діяльність її цивільної авіації на сучасному етапі характеризується пріоритетним розвитком міжнародних повітряних сполучень і відновленням низки внутрішніх маршрутів, експлуатація яких є недостатньо ефективною. Адже більша частина внутрішніх перевезень виконується літаками радянського виробництва зі значним рівнем зношування, низькою паливною ефективністю та відсутністю можливості забезпечення достатнього рівня сервісного обслуговування. Крім того, розвитку внутрішнього ринку перешкоджає також дефіцит фінансових ресурсів, необхідних насамперед для відновлення парку та навчання пілотів. Ситуація ускладнюється ще й тим, що проблеми існують не лише у перевізників. Скажімо, проблемним фактором є аеропортові комплекси, можливості яких щодо сервісного забезпечення також вкрай обмежені. Причина та ж сама – відсутність необхідних капіталовкладень для їхньої модернізації. Наступним фактором є споживачі послуг внутрішнього авіаринку, які не є достатньо платоспроможними. Тому тарифи не можуть забезпечити прибуток навіть на напрямках, що користуються попитом. Разом з тим на результати роботи авіапідприємств також впливають різні фактори зовнішнього та внутрішнього середовища [1, с. 9].

У той же час, міжнародні повітряні сполучення України забезпечуються перевагами

іноземних та національних перевізників, які різняться кращим сервісом.

Справді, розвиток міжнародного повітряного транспорту взаємопов'язаний із зовнішньополітичними та економічними відносинами. Це зазвичай вимагає вирівнювання рівня продуктивних сил транспортної системи та інших галузей матеріального виробництва, повної відповідності транспортної мережі розвитку міжнародних економічних, політичних і культурних зв'язків [1, с. 10].

Саме тому зростання національної галузі авіаперевезень – найважливіша конкурентна умова розвитку української економіки. Українські авіакомпанії достойно входять в конкурентний ринок. Проте говорити про ефективну конкуренцію українських компаній з грандами авіаційного бізнесу ще зарано. Варто врахувати, що наші сусіди – держави ЄС – десятиріччями накопичували потужності національних авіакомпаній, забезпечували своїм призначеним перевізникам максимальну частку пасажирських потоків на міжнародних авіалініях. Натомість наш «національний виробник» авіапослуг нині почувається недостатньо захищеним. Тільки запровадження квот для українських та іноземних перевізників між Україною і Німеччиною сприяло тому, що потужна авіакомпанія Lufthansa може виставляти на напрямку від 400 до 600 крісел щодня і повністю відібрати пасажирів в українських компаній.

Отже, умови для національних авіаперевізників неадекватні жорсткій міжнародній конкуренції. Стратегія розвитку галузі досі не обговорена владою та учасниками ринку. Водночас у Державіаслужбі визнають, що на конкурентне зміцнення національних авіакомпаній є щонайбільше два роки. Очевидно, що невизначеність національних правил ринку може призвести до того, що українських

авіаперевізників «зіпхнуть зі смуги» глобальні конкуренти [2, с. 11].

Проблемі оцінки підвищення конкурентоспроможності авіакомпаній присвячена значна кількість наукових досліджень, зокрема праці В. І. Щелкунова, С. О. Переверзевої, Г. Ю. Кучерук, Н. Є. Полянської, Д. О. Бугайко, Л. Н. Конової. Де зазначається, що конкурентоспроможність авіакомпанії залежить від загальної ефективності її діяльності та визначається якістю обслуговування пасажирів, рівнем безпеки. Результати дослідження конкурентоспроможності авіакомпанії дають можливість визначити її реальну ринкову позицію та розробити правильну і найбільш ефективну стратегію. Актуальність даного наукового напрямку зумовлена тим, що з формуванням ринкових відносин у сфері цивільної авіації України проблеми стимулювання розвитку конкурентоспроможності національних авіакомпаній набувають особливого значення.

Проте не розглянутим залишається питання підвищення конкурентоспроможності авіакомпаній України на міжнародному ринку. Пріоритетним для українських авіакомпаній є досягнення світових тенденцій повітряного транспорту. Необхідно виділити глобальні світові тенденції, які формують стан повітряного транспорту в даний час і в перспективі, і без урахування яких неможлива успішна діяльність жодної авіакомпанії. Це:

- 1) Активне впровадження в багатьох країнах політики дерегулювання і лібералізації як на внутрішніх, так і на зовнішніх авіалініях;
- 2) Консолідація та інтеграція авіакомпаній;
- 3) Розвиток автоматизованих систем бронювання;
- 4) Розподіл нових принципів фінансування постачань літаків (оренда авіакомпаніями літаків у фірм-посередників замість прямих закупівель у літакобудівних фірм);
- 5) Приватизація авіакомпаній;
- 6) Введення жорстких обмежень по шуму авіаційних двигунів;
- 7) Зростання ролі IATA і зміна її стратегії;
- 8) Швидке зростання вантажних експрес-перевезень дрібних відправок.

Сфера розвитку авіаційного ринку є вельми перспективною.

На сучасному етапі продовжується реформування авіаційної галузі в таких напрямках:

- створення сильного конкурентоспроможного могутнього вузлового аеропорту на базі Державного міжнародного аеропорту Бориспіль; передача в комунальну власність державних регіональних аеропортів;
- впровадження на державному рівні механізму лізингу повітряних суден і авіаційної техніки вітчизняними авіакомпаніями, створення Державного лізингового фонду;
- посилення контролю з боку держави за дотриманням безпеки польотів і авіаційної безпеки.

Потенціал авіаційного ринку вимірюється тим, що Україна розташована на перехресті повітряних шляхів Європи. І крім того, держава має сьогодні великий парк вантажних літаків Іл-76, у тому числі і військових.

Подальше удосконалення функціонування ринку авіаперевезень пов'язане з модернізацією авіаційної техніки, реалізацією сумісного українсько-російського пріоритетного проекту по створенню нового пасажирського літака Ту-334, будівництвом і розвитком кооперації по виробництву регіонального пасажирського літака АН-140 і середньомагістральних АН-74 ТК-300 і АН-148.

Отже, слід погодитися з думкою З. М. Грушак, що успіх авіакомпанії в досягненні конкурентних переваг повинен ґрунтуватися на таких напрямках її діяльності:

- 1) Управління авіакомпанією має здійснюватися на принципах сучасного маркетингу з орієнтацією усієї діяльності авіакомпанії на кон'юнктуру ринку та динаміку попиту на авіаперевезення;
- 2) Забезпечення постійної модернізації експлуатованої авіатехніки, наявності широкої можливості заміни повітряних суден не тільки для конкретної міжнародної повітряної лінії, а й навіть для кожного конкретного рейсу, творчий підхід до використання усього наявного авіапарку повітряних суден;
- 3) Першорядне правило для працівників усіх служб авіакомпанії – забезпечення високих стандартів безпеки польотів, авіаційної безпеки, строге дотримання опублікованого розкладу польотів;

4) Сприяння постійній та цілеспрямованій роботі з підготовки кадрів, системний підхід до підвищення кваліфікації трудового колективу авіакомпанії;

5) Забезпечення високої якості обслуговування пасажирів по всьому ланцюжку технологічного процесу виконання перевезення – від оформлення перевезення до отримання багажу в пункті призначення. Особлива увага повинна приділятися рівню претензійної роботи з пасажиром у випадках затримки або втраті багажу;

6) Плановий рух авіакомпанії щодо поглиблення та розширення своєї частки ринку;

7) Проведення постійного контролю за рівнем експлуатаційних витрат, упровадження в практику оперативного управління прибутковістю кожного рейсу в процесі бронювання, широке використання комп'ютерної техніки на всіх етапах керівництва авіакомпанії (особливо планування і контроль) [2, с. 12].

Наразі українські авіаперевізники песимістично переглядають попередні прогнози щодо подвоєння пасажиропотоків до 2010 р. По-перше, вітчизняні авіапідприємства не мають такого доступу до фінансових ресурсів (державних і комерційних), якими забезпечені їх відомі конкуренти. По-друге, міжнародний аеропорт «Бориспіль» вичерпав усі мислимі ресурси пропускну здатності, а будівництво нового терміналу тимчасово заблоковане. По-третє, пасажирські авіаперевезення – галузь вкрай чутлива до регуляторних рішень (або зволікань) держави. Не додає оптимізму і нещодавнє рішення федерального авіаційного управління США щодо того, що Україна «не дотримується міжнародних стандартів безпеки», відтак, для українських перевізників запроваджено обмеження на польоти в США.

Справді, далеко не всі вітчизняні авіакомпанії здатні вести конкурентну боротьбу. Якщо деякі з них і мають певні конкурентні переваги, то це не дає можливість багатьом з них ефективно їх реалізовувати через відсутність практики використання усього комплексу способів маркетингу: гнучкої тарифної політики, адекватної системи залучення пасажирів, ефективних способів стимулювання агентів і пасажирів і т. д.

Разом з тим кон'юнктура ситуація на авіаційному ринку змінюється унаслідок розширення меж ринку і залучення до нього західних авіакомпаній, що мають значний досвід роботи в умовах жорсткої конкуренції. Безпосереднє використання цього досвіду ускладнюється внаслідок його унікальності, відсутності схем конкретної поведінки.

Авіакомпанії зарубіжних держав (особливо промислово розвинених), що мають фінансово-економічну перевагу над українськими, успішно завойовують український авіаринок. У даній ситуації спрацьовує принцип ефективності взаємодії зарубіжних авіакомпаній з державними структурами управління. Останні лобіюють інтереси своїх підприємств на зовнішніх ринках, використовуючи законні методи свободи конкуренції і незаконні – економічного та політичного тиску на ринки країн, що розвиваються [2, с. 13].

Таким чином, на основі основних тенденцій розвитку авіаційної галузі можна визначити основні шляхи підвищення конкурентоспроможності авіакомпаній України на міжнародному ринку. На сьогодні для авіаційної галузі головними питаннями, що вимагають вирішення є:

- проведення модернізації та оновлення авіаційної техніки авіакомпаній України, перш за все, через впровадження лізингової форми закупівлі нової авіаційної техніки вітчизняного виробництва;

- модернізація українських аеропортів;
- підвищення якості технічного обслуговування повітряних суден, підтримка їх льотної придатності;

- закінчення структурної перебудови авіапідприємств в галузі, визначення шляхів подальшого акціонування авіакомпаній та аеропортів;

- зосередження зусиль усіх організацій цивільної авіації на забезпечення стійкого зростання об'ємів перевезень;

- удосконалення системи ставок аеропортових зборів для вітчизняних авіаперевізників;

- організація вітчизняного виробництва конкурентоспроможних транспортних засобів, які б відповідали міжнародним стандартам за техніко-екологічними характеристиками.

У зв'язку з цим особливого значення набуває необхідність створення принципово нової системи управління конкурентоспроможністю авіакомпаній, яка б урахувала не лише потреби максимальної реалізації наявних переваг порівняно з конкурентами, а й необхідність сталого підвищення конкурентоспроможності підприємства і всіх систем на рівні регіону, галузі.

Література

1. Полянская Н. Е. Организация коммерческой работы на воздушном транспорте: монография. – К.: НАУ, 2004.

А. О. Гелич

Повышение конкурентоспособности авиаккомпаний на международном рынке.

В статье автор акцентирует внимание на проблеме конкурентоспособности авиаккомпаний Украины, а также намечает основные пути их повышения на международном рынке.

2. Грушак З. М. Підвищення конкурентоспроможності авіакомпаній України на міжнародному ринку // Економіка. Фінанси. Право. – № 2. – 2007 – С. 10–13.

3. Прогноз развития воздушного транспорта до 2015 года / Циркуляр ІСАО 304-АТ/127, Монреаль: сентябрь 2004 г.

4. Бугайко Д. О. Аналіз тенденцій і перспектив розвитку світової цивільної авіації // Проблеми системного підходу в економіці – Електронний зб. наук. праць. – 2007. – Вип. 2. – К.: НАУ, 2007.