

Науково-дослідний економічний інститут

ФОРМУВАННЯ РИНКОВИХ ВІДНОСИН В УКРАЇНІ

Збірник наукових праць
№9 (136)

Київ 2012

Професійне виконання стратегічного аналізу бізнес-середовища дозволяє отримати об'єктивні відомості про підприємство у вигляді, придатному для використання в процесі планування та управління конкурентними перевагами на підставі оцінювання зовнішнього та внутрішнього ділового клімату. Ефективне використання методів стратегічного аналізу на підприємстві забезпечується створенням і підтриманням в актуальному стані інформаційної системи моніторингу бізнес-середовища. Розширення сфер застосування аналітичних методів стратегічної діагностики бізнес-середовища на вітчизняних підприємствах потребує більш глибокого опрацювання та висвітлення методичних підходів до її виконання з урахуванням специфіки галузі та діяльності, завдань і очікуваних результатів дослідження.

Список використаних джерел

1. Вествуд Дж. Маркетинговий план / Вествуд Дж. – СПб.: Питер, 2001. – 256 с.
2. Гайдаенко Т.А. Маркетинговое управление / Гайдаенко Т.А. – М.: ЭКСМО, 2006. – 496 с.
3. Гордієнко П.Л. Стратегічний аналіз / Гордієнко П.Л. – К.: Алерта, 2006. – 404 с.
4. Дженстер П. Аналіз сильних і слабких сторін компанії: определение стратегических возможностей / Дженстер П., Хасси Д. – М., 2003. – 368 с.
5. Дибб С. Практическое руководство по маркетинговому планированию / Дибб С., Симкин Л., Бразли Дж. – СПб.: Питер, 2001. – 256 с.
6. Кіндрацька Г.І. Стратегічний менеджмент / Кіндрацька Г.І. – К., 2006. – 366 с.
7. Количественные методы в маркетинге. – СПб.: Питер, 2005. – 384 с.
8. Котлер Ф. Маркетинг менеджмент / Котлер Ф. – СПб.: Питер, 2005. – 464 с.
9. Маркетинг / В. Руделиус, О.М. Азорян та ін. – К., 2005. – 422 с.
10. Мізюк Б.М. Стратегічне управління / Мізюк Б.М. – Львів: Магнолія плюс, 2006. – 392 с.
11. Новітній маркетинг / Є.В. Савельєв, С.І. Чеботар, Д. А. Штефаніч та ін. – К., 2008. – 420 с.
12. Полонець В. Чи варто використовувати PEST- і SWOT-аналізи у стратегічному маркетингу? / Маркетинг в Україні. – 2006. – №4. – С. 47–50.
13. Редченко К.І. Стратегічний аналіз у бізнесі / Редченко К.І. – Львів: Новий Світ. – 2003. – 272 с.
14. SWOT-аналіз – основа формування маркетингових стратегій / За ред. Л.В. Балабанової. – К.: Знання, 2005. – 301 с.
15. Томсон А.А. Стратегический менеджмент. Искусство разработки и реализации стратегии / Томсон А.А., Стрикленд А.Дж. – М.: Банки и биржи, ЮНИТИ, 1998. – С. 194–198.
16. Шевченко Л.С. Конкурентное управление / Шевченко Л.С. – Харьков: Эспада, 2004. – 520 с.

І.О. ГЕЕЦЬ,
к.е.н., ст. викладач,
А.О. БЕЛЬЯНСЬКА,
студентка, Національний авіаційний університет

Аналіз розподілу та визначення перспективних напрямів розвитку міжнародних авіаційних перевезень між регіонами світу в умовах глобалізації

У статті розглянута тенденція розвитку авіаційних перевезень у двадцятирічній перспективі. Проведення даного аналізу дозволило виявити майбутні тенденції розподілу ділової активності між регіонами та визначити найбільш сприятливі регіони для співпраці.

Ключові слова: авіація, авіаційні перевезення, перспективи розвитку авіаційних перевезень, авіаційний ринок, прогнозований пасажиропотік, авіаційний флот, українські авіаперевізники.

В статье рассмотрена тенденция развития авиационных перевозок в двадцатилетней перспективе. Проведение данного анализа позволило выявить будущие тенденции распределения деловой активности между

регионами и определить наиболее благоприятные регионы для сотрудничества.

Ключевые слова: авиация, авиационные перевозки, перспективы развития авиационных перевозок, авиационный рынок, прогнозируемый пассажиропоток, авиационный флот, украинские авиаперевозчики.

In this paper the tendency for air transport in the twenty-term. Conducting this analysis revealed the distribution of future trends of business activity between the regions and determine the most favorable areas for cooperation.

Keywords: aviation, air transport, the outlook for air transportation, aviation market, projected passenger traffic, aircraft fleet, Ukrainian air carriers.

Постановка проблеми. Динамічний розвиток світового господарства, що знаходиться під дією глобалізації та лібералізації, надає поштовх для розвитку нових ринків надання послуг авіаційними підприємствами. В цих умовах необхідно стежити за тенденціями та перспективами розвитку як авіаційного сектору економіки, так і світового господарства в цілому для знаходження в ньому місця для нашої держави.

Аналіз досліджень та публікацій з проблеми. Питомий внесок у розробку проблем розвитку авіаційних перевезень зробили вітчизняні та закордонні економісти, серед яких: Л.О. Городецька, В.Г. Афанасьєв, Л.А. Яценко, В.М. Загорулько, Є.В. Костроміна, Ю.Ф. Кулаєв, Н.Є. Полянська, Г.М. Юн, Т.О. Габрієлова та інші. З року в рік великі авіаційні корпорації, такі як Bombardier, Aerobus, Embraer та міжнародні організації ICAO й IATA, простежують розвиток ринку. Динаміку розвитку індустрії авіаперевезень уже давно визнано одним із ключових індикаторів економічного благополуччя конкретних регіонів і світу в цілому.

Мета статті. Виявлення тенденцій та перспектив розвитку світової авіації на основі глобалізаційних процесів на найближчі двадцять років, а також визначення найсприятливіших майбутніх партнерів України.

Виклад основного матеріалу. У період фінансової кризи 2008–2009 років існувала невизначеність щодо того, чи вплинуть ці події на авіаційну промисловість. Але вона швидко відновилася, супроводжуючись позитивним транспортним рухом та рекордними фінансовими результатами 2010 року (рис. 1) [1].

Як видно з рис. 1, повітряні перевезення виявилися стійкими до впливу зовнішніх факторів на діяльність авіакомпаній. Стале збільшення прибуткових пасажиро-кілометрів (Revenue Passenger-Kilometres – RPKs) спостерігалось незалежно від нафтової кризи у період 1970–1980 років. Показник досягнув 2,1 трлн. RPKs у період війни в Перській затоці 1990–1991 років між Іраком і коаліцією 28 країн на чолі з США. Повітряні перевезення продовжували зростати навіть у період азіатської кризи (2,8 RPKs) та майже не зазнали впливу фінансової кризи 2008–2009 років (4,6 RPKs). У період з 2000 по 2010 рік

RPKs збільшилися на 45%. Таким чином, повітряний транспорт виявився стійким до зовнішніх змін [5].

Авіаційні ринки, що розвиваються, стануть флагманом економічного зростання, чому сприяє значне зростання Китаю та інших азіатських країн. Розвинені країни, у свою чергу, зростатимуть більш повільними темпами. У довгостроковій перспективі ключовою тенденцією є зрушення світової сили із Заходу на Схід і в деякій мірі на південь.

Уперше за всю історію більше половини світового населення живе у містах. Очікується, що у 2030 році 59%, а це приблизно 5 млрд. людей, буде проживати у містах. Мегаполіси, збільшуючи добробут своїх жителів та їх спроможність користуватися повітряним транспортом, стануть головним поштовхом глобалізації, економічного зростання та авіаційної галузі. Вони будуть генерувати приблизно 40% світового економічного зростання у наступні 15 років.

Розвинені країни разом із новими мегаполісними ринками створюють понад 70% світового ВВП. Це має безпосередній вплив на галузь повітряного транспорту. Навіть після багатьох років розвитку повітряні перевезення сконцентровані у великих центральних аеропортах. Проте економічне зростання в майбутньому буде проходити в середніх і малих за розміром містах. Ця тенденція створює необхідність розробки більш другорядних аеропортів та необхідність для авіакомпаній вивчати ринки низької і середньої щільності для визначення правильного розміру літака та розміщення своїх потужностей, налагодження контактів (табл. 1).

Таким чином, найбільший внесок (37%) у ВВП у 2011 році зробили міста, середні та малі за розміром. Можна зробити висновок, що саме на їхній території буде найбільше генеруватися ділова активність у майбутньому (рис. 2) [4].

Прогнозується, що до 2030 року світовий попит на повітряний транспорт зросте більш ніж у 2,7 рази, досягнувши 13 трлн. прибуткових пасажиро-кілометрів (Revenue Passenger-Kilometres – RPKs) із середньорічним зростанням у 5,2% та супроводжуючись 3,2% щорічним зростанням ВВП. Разом із цим світовий повітряний рух буде зростати у середньому на 4,8% на рік упродовж наступних двох десятиліть.

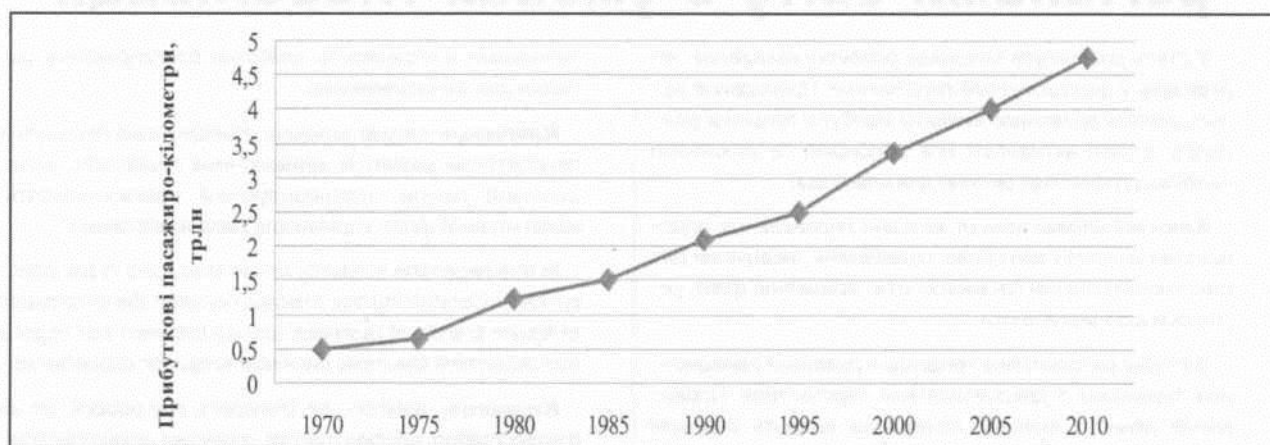


Рисунок 1. Динаміка показника прибутковості пасажиро-кілометрів у світі, трлн.

Таблиця 1. Структура залежності розмірів міст до частки всесвітнього зростання ВВП

	% від загального зростання ВВП
Мегаполіси (більш ніж 10 млн. жителів)	11
Великі міста (5–10 млн.)	13
Середні міста (2–5 млн.)	18 37%
Малі міста (150 тис. – 2 млн.)	19
Інші міста і сільські райони	38
Глобальне зростання ВВП	100

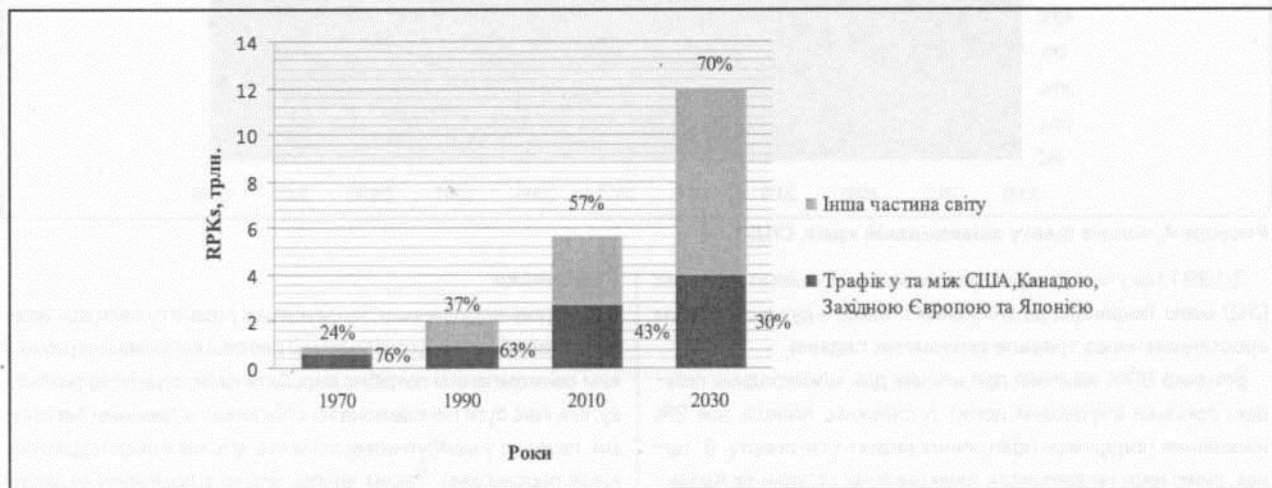


Рисунок 2. Розподіл обсягів прибуткових пасажиро-кілометрів протягом 1970–2030 років

Сорок років тому 76% трафіку у світі приходилося на Північну Америку, Західну Європу та Японію. Сьогодні близько 57% зосереджено в інших частинах світу. Втім не означає, що вже зрілі регіони не будуть зростати, вони збільшать свій трафік майже вдвічі протягом прогнозованого періоду. Можна зробити висновок, що 70% обсягів прибуткових пасажиро-кілометрів (RPKs) у 2030 році будуть отримані за рахунок регіонів, що розвиваються.

Протягом наступних 20 років Китай стане найбільшим швидкозростаючим ринком регулярних авіаційних пасажирських перевезень із середньорічним зростанням 7,5% доходу, в Латинській Америці він становитиме 7,2%, на

Близькому Сході 6,9% і Азіатсько-Тихоокеанському регіоні – з 6,1%. Розвинені країни, через їх зрілість, будуть зростати більш повільно: Північна Америка з 3,5% і Європа з 4,4% [рис. 3] [3].

Таким чином, на території Азіатсько-Тихоокеанського регіону спостерігається найбільш стрімке збільшення пасажиропотоку та економічного зростання протягом прогнозованого періоду. На 2030 рік Азіатсько-Тихоокеанський регіон та Китай стануть найбільшими ринками світу, охоплюючи 36% доходу від пасажирських перевезень. У той же час Європа та Північна Америка будуть йти слідом з 21% на кожен ринок, не втрачаючи лідерства.

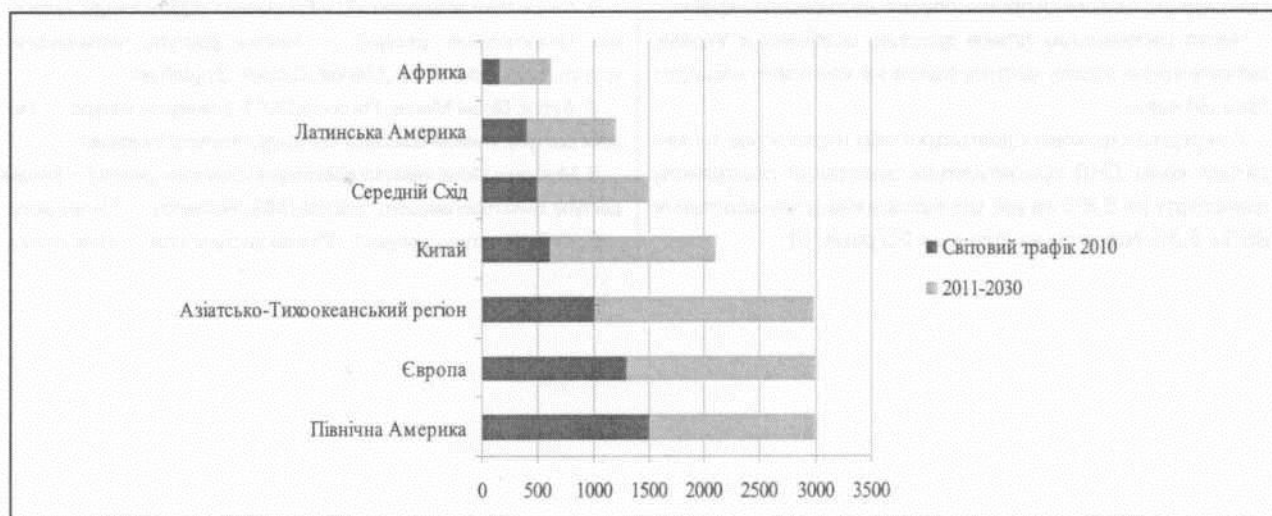


Рисунок 3. Прогнозований пасажирський потік і економічне зростання (2011–2030) RPK (Billion) за регіонами

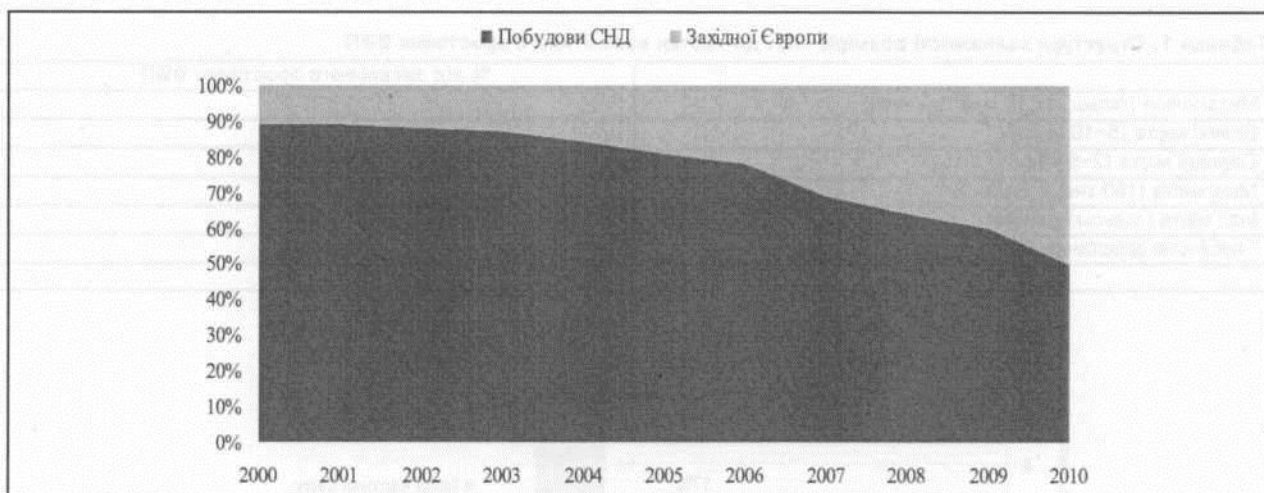


Рисунок 4. Аналіз флоту авіакомпаній країн СНД

З 1991 року число користувачів авіакомпаніями в країнах СНД мало тенденцію до зниження і тільки з дуже скромним зростанням через тривале економічне падіння.

Близько 80% авіаліній призначені для міжнародних поїздок, оскільки внутрішній попит є слабким. Менше ніж 2% населення подорожує повітряним видом транспорту. Є, однак, деякі надії на діяльність авіакомпаній України та Казахстану, де попит зростає за рахунок економік, побудованих на паливі та бізнесі. Перевізники в цих країнах неухильно заміняють старий флот на флот західного зразка (рис. 4).

Попит на літаки, як очікується, зміцниться в середньостроковій і довгостроковій перспективі. Оптимізація флоту буде одним з пріоритетів у майбутньому. Сьогодні значну частину флоту регіону становлять російські літаки, які будуть замінені новим поколінням західного і російського зразків. Нині флот країн СНД є одним із найстаріших у світі [6].

Таким чином, на початку XXI століття кількість авіаційного флоту західного виробництва становила близько 10%, а вже через десять років ця частина досягнула майже половини всього українського флоту. Ця тенденція є негативною, оскільки показує припинення виробництва повітряних суден і деградацію авіаційної промисловості на території України.

Число регіональних літаків зростає, особливо в Україні, забезпечуючи високу частоту рейсів на ключових маршрутах у цій країні.

У середньостроковій і довгостроковій перспективі на території країн СНД прогнозується зростання повітряного транспорту на 5,8% на рік, що відображає річне зростання ВВП у 3,3% протягом найближчих 20 років [2].

Висновки

За проаналізованими тенденціями розвитку світової авіаційної галузі в умовах глобалізації світової економіки українським авіакомпаніям потрібно виробити свою стратегію розвитку, яка має бути направлена на співпрацю з певними регіонами, тому що у майбутньому вони стануть найбільш сприятливими партнерами. Таким чином, згідно з проведеним дослідженням українським авіаперевізникам у майбутньому потрібно посилювати зв'язки з країнами Азії та Європи. З Азіатсько-Тихоокеанським регіоном та Китаєм через те, що вони мають найбільшу тенденцію до розвитку і до 2030 року будуть охоплювати найбільший сегмент світового ринку, а з Європою Україна має налагоджувати співпрацю через закупівлю нею флоту, іншого обладнання та перейняття досвіду.

Список використаних джерел

1. Airbus report «delivering the future» [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: http://en.wikipedia.org/wiki/Competition_between_Airbus_and_Boeing
2. Embraer «Market Outlook» [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://www.embraercommercialjets.com/img/download/306.pdf>
3. Article from newspaper «The Economist» «Global Insight, Embraer» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.embraer.com/Multimedia/China_Market_Outlook_English.pdf
4. Airbus Global Market Forecast 2011 [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: www.airbus.com/company/market/forecast/
5. McKinsey Global Institute «Cityscope» [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: www.mckinsey.com/Insights/MGI/Research/.../Urban_world
6. ICAO [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://www.icao.int>

ЗМІСТ

Макроекономічні аспекти сучасної економіки

ЛИЧ В.М., ШЕДЯКОВ В.Е. Удосконалення методології дослідження системи економічних відносин у процесі модернізації суспільства	3
ГОВОРУШКО Т.А., СИТНИК І.П. Функції і роль грошей у сучасній економіці	7
ПРЕДБОРСЬКИЙ В.А. Дефіцитність економіки як наслідок впливу тінзаційних факторів зростання	11
ПЕДЬ І.В., ЛИСЕНКОВ Ю.М., ЯЦУК С.П. Антикризисні заходи: досвід країн Європейського Союзу	16
НАЙДЬООНОВ В.С. Як Україні вирватися із занепаду	22
ОНІКІЄНКО С.В. Проциклічний характер і незбалансованість опор базельської концепції регулювання	27
ОЛЕШКО А.А. Вплив грошово-кредитної політики на економічний цикл	31
БЕСЕДИНА Т.І. Деякі організаційно-правові засади договірних відносин у зовнішньоекономічній діяльності	36
РУДИК В.К. Інституційні засади розвитку недержавного пенсійного забезпечення в Україні	40
ОЛЕЙНИКОВА Л.Г., ЧОРНОЛУЦЬКА А.О. Проблема подвійного оподаткування та методи його уникнення	45
СЕМЕНИШИНА З.Р. Стан та перспективи побудови стратегії економічного розвитку України в контексті досвіду країн БРІК	48
КУРГІНА Л.Г. Ризикоорієнтована система податкового контролю оподаткування прибутку	53
МОГЛАТ І.М. Валовий внутрішній продукт за стадіями економічного обороту	58
ОЧЕНАШ І.П. Бюджетний дефіцит в Україні та способи його подолання	62
ВИСОЦЬКИЙ І.А. Державний фінансовий контроль: дискусія щодо визначення	66
БОДЮК А.В. Принципи прогнозування фіскального розвитку природно-ресурсного господарства	69
НИКОНЕНКО А.В. Дисбаланс попиту і пропозиції на промисловому сегменті ринку праці: причини формування та шляхи подолання	73
ОЛОФІНСЬКИЙ О.О. Механізми розвитку малого бізнесу в сфері товарного обігу України	78

Інноваційно-інвестиційна політика

СМЕРЕКА С.Б. Особливості інвестиційного забезпечення антикризового управління розвитком сфери послуг житлово-комунального господарства	84
РЕЗНІК Н.П. Підвищення інвестиційної привабливості підприємств АПК – передумова залучення іноземних інвестицій	88
ГОНЧАРЕНКО О.Г. Напрями вдосконалення фінансового забезпечення виробничого комплексу державної пенітенціарної служби України (інвестиційний аспект)	92
ДЯКОВА Т.М. Сутність фінансування інноваційного розвитку суб'єктів господарювання	95

Економічні проблеми розвитку галузей та видів економічної діяльності

МАРЧЕНКО В.М. Інтелектуальний капітал у процесах злиття та поглинання корпорацій	100
БУГРОВА О.О. Методологічні основи вдосконалення інституціональних механізмів взаємодії та конкуренції підприємств реального сектору економіки	105
БУРКАЛЬЦЕВА Д.Д. Модель взаємодії векторів розвитку та загроз економічній безпеці	110
ВАСЕЧКО Л.І. Огляд понятійного апарату фінансово-економічної безпеки підприємства	115
БУЛАХ Т.М., ПЛАХОТНИКОВА Л.О. Стратегічні засади соціального розвитку села	118
ЧОРНИЙ В.В. Принципи забезпечення конкурентних переваг залізниць України на ринку вантажних перевезень	123
БАЮРА Д.О., ЦАРИК І.М., ЧЕРНИШ Н.М. Еволюція наукової думки щодо соціальної відповідальності бізнесу	128
ІБРАГІМОВ Е.Е. Особливості формування стратегічного плану в корпораціях хлібопекарної галузі	134
ГЛУЩЕНКО О.І. Теоретичні та практичні аспекти використання управлінського персоналу торговельних підприємств	139
ЧЕХОВСЬКА М.М. Застосування збалансованої системи показників на залізничному транспорті як елемент ефективного розвитку галузі	143
ФРОЛЕНКО О.М. Бізнес-середовище підприємства: методичні підходи до його стратегічного аналізу	145
ГЕЄЦЬ І.О., БЕЛ'ЯНСЬКА А.О. Аналіз розподілу та визначення перспективних напрямів розвитку міжнародних авіаційних перевезень між регіонами світу в умовах глобалізації	150
КУЗНЕЦОВА М.О., КОБЛЯНСЬКА Г.Ю. Інформаційні системи підтримки прийняття управлінських рішень	154
ГЛУЩЕНКО О.М. Управління логістичною системою автомобілебудівного підприємства	158

Розвиток регіональної економіки

МОНАСТІРСЬКИЙ Г.Л. Територіальні та адміністративні чинники місцевого економічного розвитку	163
КУЗЬМИНЧУК Н.В. Концептуальні основи удосконалення фінансово-бюджетного регулювання розвитку регіонів України	169

Соціально-трудові проблеми

КОВАЛЬОВ В.М. Економічний закон оплати праці і його використання в господарській практиці України	174
МАЗУРОК П.П., ГУЗЕНКО О.П. Потенційний учасник національного ринку праці: сутність та рольовий аспект	182
РУСІНА Ю.О. Організаційна культура та основні аспекти її типології	186
КИЧКО І.І. Концептуальні підходи щодо вдосконалення методики оцінки рівня задоволення особистих потреб	189

Науково-дослідний економічний інститут

ФОРМУВАННЯ РИНКОВИХ ВІДНОСИН В УКРАЇНІ

**Збірник наукових праць
№9 (136) 2012 р.
Періодичність – щомісячник**

Адреса редакції: 01103, Київ-103, бул. Дружби Народів, 28
Науково-дослідний економічний інститут

Редактори: І.Г. Манцуров, І.К. Бондар
Комп'ютерна верстка та дизайн Сердюк А.В.

Підписано до друку 20.09.2012 р.
Формат 60x84 ¹/₈. Ум. друк. аркушів 23,02.
Наклад – 300 прим.

РЕЦЕНЗІЯ

на наукову роботу на тему:
«THE ANALYSIS OF SOURCES OF AIRPORT'S REVENUE»
студенти 3 курсу групи ЕМ-311
напрямку підготовки «Міжнародна економіка»
Факультету економіки і підприємництва
Інституту економіки та менеджменту
Національного авіаційного університету

Наукова робота Бельянської А.О. присвячена виявленню сучасних тенденцій розподілу прибутків у діяльності аеропортів, виявленню найбільш сприятливої сфери діяльності для розвитку в українських аеропортах.

Актуальність даної роботи не викликає сумніву, адже аналіз розроблено на базі найсучасніших даних. Адже функціонування сектору аеропортів займає стратегічне місце в економіці.

Наукова робота студентки розкриває теоретичні та практичні аспекти діяльності аеропортів у контексті їх авіаційної та неавіаційної діяльності. Про актуальність роботи для українського авіаційного сектору свідчать тенденції зміни розподілу доходів серед різних сфер діяльності аеропортів. В даній роботі проведений детальний аналіз авіаційної та неавіаційної діяльності великих світових аеропортів для визначення найбільш перспективних сфер для діяльності у секторі аеропортів України.

Високий рівень виконання роботи свідчить про детальне вивчення історичних та нових даних про діяльність світових аеропортів.

Результати аналізу, виявлені на основі статистичних даних міжнародних організацій, становлять важливість та актуальність для українського сектору аеропортів.

Рецензент:

к.е.н., доцент кафедри фінансів
Київського інституту бізнесу та технологій




В. Кончин