

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Кафедра Організації авіаційних перевезень

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ

Завідувач кафедри ОАП

_____ /Д.О. Шевчук/

« _____ » _____ 2022 р.

ДИПЛОМНА РОБОТА
(ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА)

ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ
“БАКАЛАВР”

Тема: «Методи організації пасажирських перевезень авіаційним
транспортом»

Виконавець: Тюпа Ірина Олегівна

Керівник: Соколова Олена Євгенівна

Консультанти з окремих розділів пояснювальної записки:

Аналітична частина: Соколова Олена Євгенівна

Проектна частина: Соколова Олена Євгенівна

Нормоконтролер: Дерев'янка Тамара Антонівна

Київ 2022

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет транспорту, менеджменту і логістики

Кафедра організації авіаційних перевезень

Освітній ступень: «Бакалавр»

Спеціальність 275 «Транспортні технології»

ОПП «Організація перевезень та управління на транспорті (повітряному)
(шифр, найменування)

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри

Д. Шевчук

«__» _____ 2022 р.

ЗАВДАННЯ на виконання кваліфікаційної роботи

Тюпа Ірина Олегівна

(прізвище, ім'я, по батькові випускника в родовому відмінку)

1. Тема дипломної роботи: «Методи організації пасажирських перевезень авіаційним транспортом» затверджена наказом ректора від «23» 12_2021р. № 2779/ст.
2. Термін виконання проекту (роботи): з 10.01.22 р. по 28.02.22 р.
3. Вихідні дані до роботи (проекту): статистичні дані, основні нормативні документи, закони та інші нормативно-міжнародні документи, що стосуються пасажирських авіаперевезень та необхідні для перевезення пасажирів та їх багажу, а також матеріали ІАТА, ІКАО, ВТО та інших міжнародних організацій;
4. Зміст пояснювальної записки: огляд світових тенденцій розвитку авіаційних перевезень, розробка рекомендацій щодо вдосконалення організації ринку пасажирських перевезень авіаційним транспортом;
5. Перелік обов'язкового графічного (ілюстративного) матеріалу: малюнки, графіки, таблиці, статистичні показники світових тенденцій розвитку авіаційних перевезень,

6. Календарний план-графік

№ пор.	Завдання	Термін виконання	Відмітка про виконання
1.	Збір та аналіз статистичних даних	10.01.2022-20.01.2022	виконано
2.	Написання та оформлення аналітичної частини дипломної роботи	21.01.2022-30.01.2022	виконано
3.	Розробка проектних пропозицій	31.01.2022-07.02.2022	виконано
4.	Написання та оформлення проектної частини дипломної роботи	08.02.2022-14.02.2022	виконано
5.	Написання та оформлення вступу та висновків дипломної роботи	15.02.2022-20.02.2022	виконано
6.	Оформлення пояснювальної записки та роздаткового матеріалу	21.02.2022-25.02.2022	виконано
7.	Підготовка доповіді та презентації по виконаному матеріалу	26.02.2022-28.02.2022	виконано

7. Консультанти з окремих розділів

Розділ	Консультант (посада, П.І.Б.)	Дата, підпис	
		Завдання видав	Завдання прийняв
1. Аналітична частина	доцент, Соколова О.Є.	07.02.22	07.02.22
2. Проектна частина	доцент, Соколова О.Є.	07.02.22	07.02.22

8. Дата видачі завдання: «10» січня 2022 р.

Керівник дипломної роботи (проекту) _____ / Соколова О.Є./
(підпис керівника) (П.І.Б.)

Завдання прийняв до виконання _____ /Тюпа І.О./
(підпис випускника) (П.І.Б.)

РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка до дипломної роботи: *«Методи організації пасажирських перевезень авіаційним транспортом»*: 40 с сторінок, 24 рисунка, 1 таблиця, 28 використаних джерел.

ПАСАЖИРСЬКІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ, Авіаційний транспорт, Авіакомпанія

Об'єктом дослідження є процес розвитку ринку пасажирських перевезень авіаційним транспортом.

Предметом дослідження є фактори, що забезпечують ефективність організації перевезень в авіакомпанії.

Мета дипломної роботи – розробка проектних пропозицій щодо вдосконалення організації ринку пасажирських перевезень авіаційним транспортом, спрямованих на вироблення стратегії розвитку для забезпечення ефективності.

Методи дослідження: методи системного, статистичного аналізу, логічного та порівняльного аналізу, а також фундаментального аналізу.

Актуальність дослідження зумовлена необхідністю проведення аналізу світового ринку пасажирських авіаперевезень, виявлення проблем організації пасажирських перевезень та пошук можливих шляхів їх вирішення, а також способів підвищення ефективності роботи та якості послуг авіаперевізників.

Світова фінансово-економічна криза останніх років негативно позначилася в сфері авіапослуг, фактично поставивши її на межу виживання. У цій ситуації для авіаперевізників посилюється необхідність поступового оновлення застарілого авіапарку, застосування сучасних інформаційних технологій та маркетингових методів управління конкурентоспроможністю. Одночасно потрібен грамотний аналіз державної політики у галузі розвитку авіатранспорту та внесення науково-обґрунтованих коректив, що дозволили б домогтися поліпшення експлуатаційних показників, соціальних аспектів авіаперевезень.

Матеріали дипломної роботи рекомендується використовувати при проведенні наукових досліджень та в практичній діяльності авіапідприємств.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	6
1. АНАЛІТИЧНА ЧАСТИНА	9
1.1 Роль і місце авіаційного транспорту України	10
1.2 Світові тенденції розвитку авіаційної інфраструктури.....	18
1.3 Політика урядів держав у сфері авіаційного транспорту у контексті COVID-19	25
2. ПРОЕКТНА ЧАСТИНА	29
2.1 Розробка проектних пропозицій	30
2.2 Ефективність від запровадження запропонованих заходів	38
ВИСНОВКИ.....	39
СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ.....	40

ВСТУП

КАФЕДРА 73				НАУ. 22. 100. 36. 001 ПЗ				
Виконав	Тюпа І.О.			ВСТУП	Літера	Арк.	Аркушів	
Керівник	Соколова О.Є.					Д	6	2
Консульт.	Соколова О.Є.				ФТМЛ ОП-501			
Н. контр.	Дерев'янка Т.А.							
Зав. каф.	Шевчук Д.О.							

Світова система авіаційного транспорту виявилася однією із найбільш постраждалих сфер у результаті пандемії COVID-19. В основі негативних наслідків лежать різні фактори: закриття державних кордонів, запровадження обмежень на пересування людей та товарів, зниження попиту та купівельної спроможності.

Масштаби негативних наслідків залежать від інтегрованості держави у світову систему авіаційного транспорту. Під час пандемії у країнах ЄС фіксувалося скасування 90% авіарейсів. В умовах скорочення кількості рейсів та пасажирів авіакомпанії вдавалися до переобладнання літаків для розміщення комерційних вантажів у салоні, а не лише у багажному відсіку.

При цьому на авіатранспорт припадає основна частка міжнародного пасажиропотоку, і введення [1] урядами обмежувальних заходів та закриття кордонів для боротьби з поширенням коронавірусної інфекції справило на авіакомпанії негативний економічний ефект, несумісний з іншими видами транспорту.

За прогнозами Спільного дослідницького центру Європейської комісії, беручи до уваги обсяги світового ринку пасажирських авіап перевезень, лише економічні втрати самих авіакомпаній через неможливість продовжувати діяльність у період пандемії призведуть до скорочення світового ВВП на 1,67%, без урахування непрямих наслідків економіки через обмеження пасажирського авіасполучення. Також масштабно оцінюється і скорочення робочих місць, пов'язаних із сектором авіап перевезень, яке може досягти 30 млн місць (за загальної кількості близько 65,5 млн).

Міжнародна асоціація повітряного транспорту передбачає [3], що за підсумками року загальне скорочення міжнародного повітряного пасажиропотоку може становити 59-66% від планових значень (що означає 1,30-1,43 млн пасажирів, що не скористалися послугами), а сукупні втрати авіакомпаній досягнуто 237-260 млрд дол. США.

У роботі пропонується створення проектних пропозицій щодо виходу з кризової ситуації при організації пасажирських перевезень авіаційним транспортом, а також рекомендацій для вироблення стратегічних рішень у сфері взаємодії та реалізації поставлених результатів.

1. АНАЛІТИЧНА ЧАСТИНА

КАФЕДРА 73				НАУ. 22. 100. 36. 100 ПЗ			
Виконав	Тюпа І.О.			1. АНАЛІТИЧНА ЧАСТИНА	Літера	Арк.	Аркушів
Керівник	Соколова О.Є.					Д	10
Консульт.	Соколова О.Є.				ФТМЛ ОП-501		
Н. контр.	Дерев'янка Т.А.						
Зав. каф.	Шевчук Д.О.						

1.1 Роль і місце авіаційного транспорту України

Україна - це авіаційна держава, яка має повний цикл розроблення та серійного виготовлення авіаційної техніки, комерційної експлуатації цивільної авіації, підготовки та перепідготовки професійних кадрів для галузі. Статистичні дані про діяльність авіаційної галузі в Україні у період з 2010 по 2019 р. свідчать про її стабільний розвиток. Перевезення пасажирів, вантажів та пошти здійснюють 34 вітчизняні авіакомпанії. Поступово зростає частка авіації в експортно-імпорتنих операціях країни: експорт - 1221610,7 тис. дол. США (21% від усього експорту транспортних послуг), імпорт - 695720,1 тис. дол. США (48% від усього імпорту транспортних послуг) [4].

Статистичний матеріал щодо діяльності авіаційного транспорту України наведено в таблицях 1.1 - 1.5. Графік динаміки обсягів перевезень пасажирів авіаційним транспортом України за видами сполучення представлено на рис.1.1.

Таблиця 1.1

Перевезення пасажирів авіаційним транспортом
за видами сполучення (тис.) [4].

Роки	2010	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Перевезення пасажирів (тис.)								
Усього	6106.5	6473.3	6302.7	8277.9	10555.6	12529.0	13705.8	4797,5
За видами сполучення:								
міжнародне	5144,3	5826.7	5678.0	7475.4	9614,5	11446.1	12547,2	4287,7
внутрішнє	962,2	646.6	624.7	802,5	941.1	1082,9	1158,6	509,8

Джерело: статистичні збірники «Транспорт і зв'язок України»



Рис.1.1 Графік динаміки обсягів перевезень пасажирів авіаційним транспортом України за видами сполучення [5]

Таблиця 1.2

Пасажиропотоки в аеропортах України (тис.)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Відправлено пасажирів аеропортів України	5355,1	6482,1	8272,6	10309,6	12212,7	4313,9
за видами сполучення						
міжнародне	4718,2	5663,6	7318,5	9215,2	11042,2	3796,1
внутрішнє	636,9	818,5	954,1	1094,4	1170,5	517,8
Прибуло пасажирів в аеропорти України	5340,1	6447,8	8226,3	10235,8	12121,8	4350,6
за видами сполучення						
міжнародне	4703,1	5630,9	7272,6	9142,3	10951,9	3832,8
внутрішнє	637,0	816,9	953,7	1093,5	1169,9	517,8

Однак, негативний вплив на динаміку обсягів пасажирських перевезень українських авіакомпаній відмічено в 2020 році із розповсюдженням COVID-19. Так, за перший квартал 2020 року скорочення в порівнянні з аналогічним періодом 2019 року становило 17,7 відсотка, за другий квартал, на який припав пік обмежувальних заходів, – 98,3 відсотка. Проте, після відновлення пасажирського авіасполучення у червні місяці, темпи спаду обсягів перевезень істотно сповільнилися та за результатами третього і четвертого кварталів склали 61,4 та 66,2 відсотка відповідно.

В цілому за 2020 рік кількість пасажирів, які скористались послугами вітчизняних авіакомпаній, зменшилась порівняно з 2019 роком на 65 відсотків та становила 4797,5 тис. чоловік. При цьому обсяги пасажирських перевезень авіаційним транспортом України повернулись приблизно до рівня 2006 – 2007 років, коли згаданий показник складав 4208,3 тис. та 4928,6 тис. чол. відповідно.

Проте статистичні дані про діяльність авіаційної галузі свідчать, що динамічному зростанню повітряного руху послідовно протиставляються рецесійні цикли від негативного впливу зовнішніх чинників, які спричинили суттєвий спад пасажирських авіаперевезень, а саме: анексія Криму, збройний конфлікт на сході України, збиття Боїнгу Малайзійських авіаліній, закриття повітряного простору над великою територією України, відмова від польотів над Російською Федерацією тощо. Проте цивільна авіація – не тільки система відкритого типу, але й адаптивна система. І ці суттєві рецесійні тенденції були подолані за рахунок розвитку інфраструктури з урахуванням новостворених обмежень.

Таблиця 1.3

Пасажирообіг авіаційного транспорту за видами сполучення (млн.пас.км)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Україна	11363	15533	20346	25889	30242	10107
за видами сполучення						
міжнародне	11080	15169	19919	25394	29707	9844
внутрішнє	283	364	427	495	535	263

Таблиця 1.4

Пропуск авіаційного пасажирського транспорту через державний кордон України,
(літаків)

Ділянки державного кордону	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Усього						
Пасажирський	92380	102786	124862	145823	160085	68548
Український транспорт						
Пасажирський	49847	62745	74122	82699	90028	37971
Іноземний транспорт						
Пасажирський	42533	40041	50740	63124	70057	30577

За новими даними Державної авіаційної служби України за 2021 рік обсяги пасажирських перевезень українських авіакомпаній збільшилися порівняно з попереднім 2020 роком на 94,9% та склали 9348,5 тис. чол., у т.ч. міжнародні – на 101,1% та склали 8622,9 тис. чол. Пасажиропотоки через аеропорти України зросли на 87,2% та становили 16221 тис. чол., у т.ч. у міжнародному сполученні – на 93,4% та становили 14753 тис. чол. Упродовж 2021 року українськими авіакомпаніями виконано 73,8 тисяч комерційних рейсів (зростання порівняно з попереднім роком – на 62,9%), у т.ч. міжнародних – 59,9 тисяч (зростання – на 69,7%).

Кількість відправлених та прибулих упродовж 2021 року повітряних суден склала 152,4 тис. (проти 94 тисяч за попередній рік). При цьому аеропортами України було обслуговано 16221 тис. пасажирів, що на 87,2 відсотка перевищує результат 2020 року та становить дві третини від аналогічного показника 2019 року. (див. табл. 1.2 та рис. 1.2).



Рис.1.2. Динаміка пасажиропотоків через аеропорти України, тис. чол. [5]

Таблиця 1.5

Використання пасажиромісткості літаків і вертольотів, (%)

	Використання пасажирських крісел					
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Літаки і вертольоти	82	82	83	84	87	77

У 2021 році пасажирські та вантажні перевезення здійснювали 28 українських авіакомпаній, загалом виконано 74 тис. комерційних рейсів (проти 45,3 тисяч рейсів за 2020 рік).

Протягом 2021 року пасажирські перевезення здійснювали 16 українських авіакомпаній, при цьому майже 93 відсотки загальних по галузі обсягів забезпечили чотири провідні авіакомпанії: «Міжнародні авіалінії України», «Скайап», «Азур Ейр Україна» та «Роза вітрів». Також необхідно відмітити, що п'яту позицію за обсягами пасажирських перевезень зайняла авіакомпанія «Біз Ейрлайн», яка почала виконувати польоти у березні звітного року.

Відповідно до затвердженого розкладу руху регулярні польоти до 42 країн світу здійснювали 9 вітчизняних авіаперевізників (у тому числі нова авіакомпанія «Біз Ейрлайн»). Кількість пасажирів, які скористались послугами українських авіакомпаній упродовж 2021 року зросла порівняно з попереднім роком вдвічі та досягла 2608,9 тис. чол. При цьому процент пасажирського завантаження міжнародних регулярних рейсів українських авіакомпаній збільшився на 6,2 відсоткових пункти та склав 75,2%.

В той же час до аеропортів України виконували регулярні польоти 29 іноземних авіакомпаній з 34 країн світу, у тому числі чотири нові (авіаперевізник Республіки Кіпр Cyprus Airways, перевізник Королівства Саудівська Аравія Flynas, перевізник Федеративної Республіки Німеччина Eurowings та британська авіакомпанія Ryanair UK). Обсяги перевезень іноземних авіакомпаній у міжнародному регулярному сполученні зросли на 83,4 відсотка та становили 6096,8 тис. пасажирів, що складає 70 відсотків від загальних обсягів регулярних пасажирських перевезень між Україною та країнами світу.

Попри нестабільну ситуацію на ринку та чимало обмежень, українськими авіаперевізниками впродовж року розпочато виконання міжнародних регулярних пасажирських рейсів за 23 новими маршрутами, іноземними авіаперевізниками – за 28 новими маршрутами.

Комерційні рейси українських та іноземних авіаперевізників упродовж року обслуговували 19 українських аеропортів та аеродромів. За підсумками року кількість обслугованих пасажирів головним аеропортом країни Київ (Бориспіль) збільшилась в порівнянні з попереднім 2020 роком на 82,9 відсотка. Високі темпи зростання пасажиропотоків також зафіксовано в наступних аеропортах: Львів – у 2,1 раза, Київ (Жуляни) – у 2 рази, Одеса – на 90,1 відсотка, Харків – на 76 відсотків. Окремо слід відмітити, що пасажиропотік в аеропорту Запоріжжя за підсумками 2021 року значно перевищив не тільки показник попереднього року (на 89,3 відсотка), а також і „доковідного” 2019 року (на 42,2 відсотка). На сьогодні вищезазначеними 6-ма основними аеропортами обслуговується 97 відсотків пасажиропотоків та практично всі поштовантажопотоки.

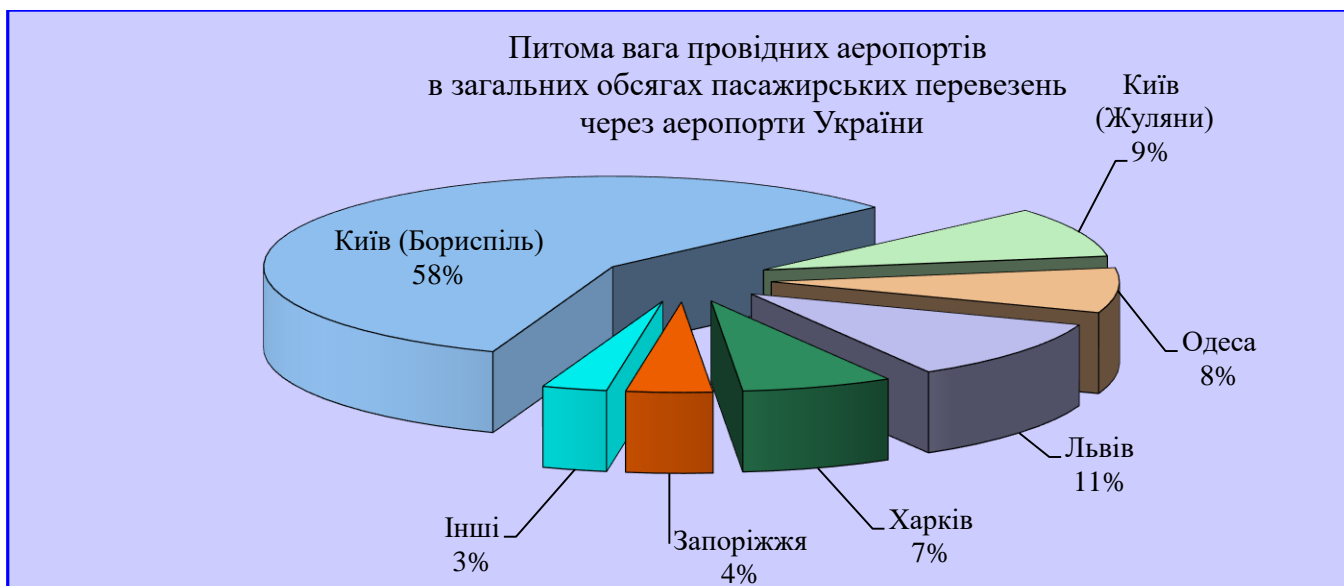


Рис. 1.3. Питома вага провідних аеропортів України в загальних обсягах пасажирських перевезень, за даними 2021 р. [5]

Економіка авіаперевезень є вкрай вразливою до впливу зовнішніх чинників, оскільки має низку фіксованих статей витрат, які має сплачувати незалежно від стандартних чи форс-мажорних умов. У першу чергу-, це виплата лізингових внесків за парк повітряних суден, який зараз здебільшого складається з лізингових повітряних суден. Авіакомпанії в середньому сплачують 10 тис. дол. США на день за лізинг одного літака класу Боїнг 737-800 чи Ейрбас-320. Таким чином, щоденний лізинговий бюджет авіакомпанії МАУ може становити близько 300 тис. дол. США, авіакомпаній SkyUp і Рози Вітрів - до 100 тис. дол. США. До цих витрат додаються інші фіксовані статті: зарплата співробітників, страхування, підтримання льотної придатності повітряних суден та ін.

Основні фінансові результати представлено в таблицях 1.6 - 1.8.

Таблиця 1.6

Фінансові результати до оподаткування підприємств за окремими видами економічної діяльності

	Фінансовий результат (сальдо), млн.грн	Підприємства, які одержали прибуток		Підприємства, які одержали збиток	
		у % до загальної кількості підприємств	фінансовий результат, млн.грн	у % до загальної кількості підприємств	фінансовий результат, млн.грн
авіаційний транспорт					
2015	-6041,5	59,4	107,9	40,6	6149,4
2016	1246,9	61,7	2137,5	38,3	890,5
2017	-959,3	55,4	401,5	44,6	1360,8
2018	-1722,8	68,5	1475,0	31,5	3197,7
2019	2623,6	57,0	2814,4	43,0	190,9

Таблиця 1.7

Рентабельність операційної та всієї діяльності підприємств за окремими видами економічної діяльності, (%)

	Рівень рентабельності операційної діяльності підприємств (збитковості)	Рівень рентабельності всієї діяльності підприємств (збитковості)
авіаційним транспорт		
2015	-15,4	-18,8
2016	3,4	3,8
2017	-4,8	-2,2
2018	-2,6	-3,1
2019	3,3	4,9

Структура оборотних активів підприємств за окремими видами економічної діяльності, (%)

	2015		2016		2017		2018		2019		2020	
	на початок року	на кінець року	на початок року	на кінець року	на початок року	на кінець року	на початок року	на кінець року	на початок року	на кінець року	на початок року	на кінець року
	авіаційний транспорт											
Усього	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
	у тому числі											
запаси	35,4	29,2	29,4	36,3	38,5	32,8	33,3	34,0	23,4	22,1	к/с	к/с
Дебіторська заборгованість	45,3	47,8	48,3	52,1	49,1	47,4	46,6	51,9	58,9	64,8	к/с	к/с
Грошові кошти	12,8	14,3	14,5	9,0	9,6	16,1	16,4	9,1	8,5	6,7	к/с	к/с

1.2 Світові тенденції розвитку авіаційної інфраструктури

У 2018 р. авіакомпанії по всьому світу перевезли близько 4,3 млрд пасажирів, реєструючи 8,3 трлн комерційних пасажиро-кілометрів (РПК). Повітряним транспортом було перевезено 58 млн т вантажів, або 231 млрд вантажних тонно-кілометрів (ФТК). Щодня авіація перевозить майже 12 млн пасажирів і товарів на суму близько 18 млрд дол., здійснюючи більш ніж 100 тис. рейсів.

Статистика цивільної авіації свідчить, що зростання основних показників авіаційних перевезень удвічі збільшується кожні п'ятнадцять років. Це є значно більш динамічним, ніж зростання більшості інших галузей промисловості. Із 1960 р. стабільно підвищується попит на пасажирські, багажні, вантажні та поштові перевезення. Розвиток технологічного прогресу та пов'язані з ним інвестиції поєднуються і дають можливість помножити випуск авіаційної галузі на коефіцієнт більше 30. Таке розширення повітряного транспорту є вкрай вигідним для зростання

світової економіки, у першу чергу для показника світового виробництва (глобального ВВП), який при вимірюванні в реальному вираженні примножився більш ніж у п'ять разів за той самий період [6].

Однак структурний аналіз обсягів авіап перевезень дозволяє стверджувати, що динамічному зростанню повітряного руху послідовно протиставляються рецесійні цикли. Авіаційна галузь є системою відкритого типу, на яку впливає широкий спектр технічних, природних, людських та економічних загроз. Зі свого боку вона сама є генератором суттєвих загроз для зовнішнього середовища. Серед найбільш суттєвих загроз для цивільної авіації за всю історію розвитку слід відзначити такі: паливна криза (1973 р.), війна Ірану та Іраку (1981 р.), війна у Перській затоці (1991 р.), Азіатська криза (1997-1998 рр.), терористична атака у США 11 вересня (2001 р.), SARS (2003 р.), світова рецесія (2008 р.) [7]. Однак одним із найбільш загрозливих викликів в історії авіації є поширення нової смертельно небезпечної інфекції COVID-19, яка фактично призводить до карантинної блокади цілих регіонів і різкого скорочення кількості авіаційних перевезень або взагалі їх заборони [8]

До недавніх пір ринок авіаційних перевезень демонстрував високі темпи зростання та характеризувався щорічним збільшенням обсягів. Прогноз світових тенденцій розвитку у прирості авіаційного транспорту [9] був представлений у таблиці 1.9.

Проте із поширенням нової смертельно небезпечної інфекції COVID-19 динаміка дещо змінилась. За даними програми Flightradar24 (рис.1.4-1.5) [10], у квітні 2020 року у всьому світі було зафіксовано в середньому 69,6 тис. авіарейсів на день, що на 62% менше, ніж у квітні 2019 року. Кількість комерційних польотів знизилася на 73%. Глобальний повітряний рух відновлюється після спаду, спричиненого пандемією 2020 року, але стан авіаційної галузі дуже відрізняється залежно від регіону та авіакомпанії. За перші шість місяців 2021 року зафіксовано 13 365 779 комерційних рейсів (за даними [11]). Це на 11% вище за рівень 2020 року, але все ж таки на 33,8% менше, ніж у 2019 році. Загальна кількість рейсів відновлюється швидше за комерційні рейси: у першій половині 2021 року було відстежено 28 957 911 рейсів, що на 25,2% більше, ніж у 2020 році.

Прогноз постачання нових авіалайнерів по регіонах світу
за період 2015-2034 року [9]

Регіон	Кількість лайнерів, одиниць	Вартість, млрд дол.	Приріст чисельності, %
Азія/Тихий океан	14 330	2 200	177
Північна Америка	7 890	940	40
Європа	7310	1 050	70
Середній Схід	3 180	730	146
Латинська Америка	3 020	350	176
СНД	1 150	140	46
Африка	1 170	160	139
Усього	38 050	5 570	-

Загальна кількість рейсів у 2021 році знизилася лише на 11% порівняно із першою половиною 2019 року.

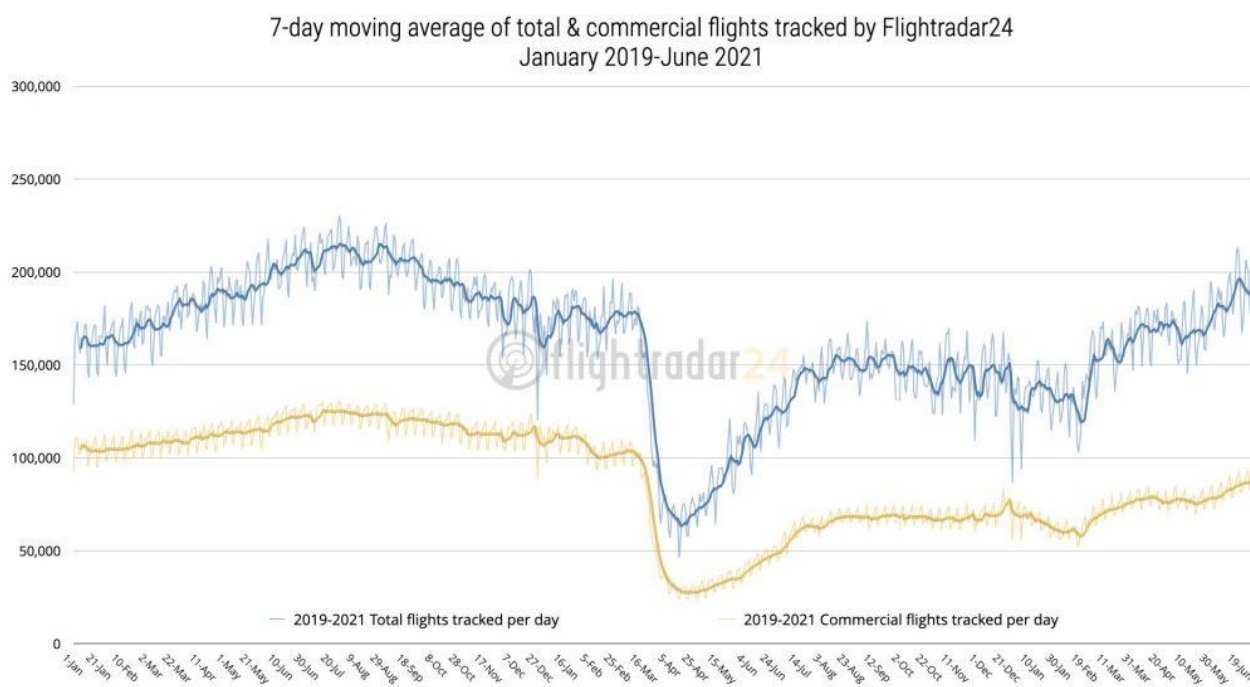


Рис.1.4 Загальні та комерційні рейси з 24 січня 2019 року по червень 2021 року

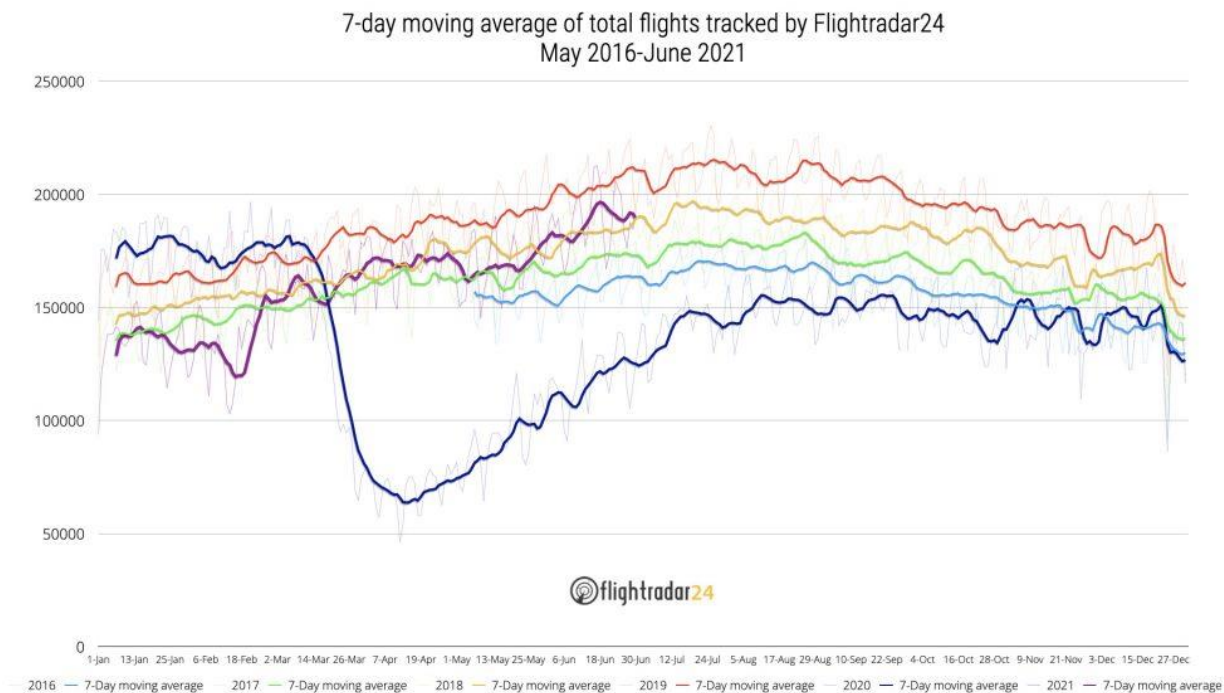


Рис.1.5 загальна кількість відстежених рейсів
з травень 2016 року по червень 2021 року

У таблиці 1.10 перераховані основні фактори, що впливають на обсяги перевезень повітряним транспортом.

В умовах ринкових відносин у світі для будь-якої авіакомпанії конкурентоспроможність характеризується ступенем розвитку та становища у галузі. Підвищення конкурентоспроможності та ефективності для будь-яких авіакомпаній - це необхідна умова для успішної інтеграції у світову індустрію авіаперевезень. Оцінка конкурентоспроможності компанії дозволяє виявити сильні та слабкі сторони для визначення першочергових дій та заходів щодо залучення більшої кількості пасажирів та утримання постійних клієнтів.

Попит на авіаперевезення залежить від макроекономічного оточення. Найважливішим індикатором, що комплексно відображає стан економіки, є динаміка валового внутрішнього продукту (ВВП) або валового регіонального продукту.

Таблиця 1.10.

Чинники, що впливають на обсяги авіаперевезень

Чинники	Напрямок	
	Стримуючі зростання	Стимулюючі зростання
Макроекономічні	<ol style="list-style-type: none"> 1. Спад виробництва 2. Девальвація валюти 3. Зростання вартості перельотів 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Зростання населення держави 2. Зростання особистого доходу населення 3. Поява нових сегментів ринку 4. Пом'якшення валютних обмежень 5. Знижки та реклама
Мікроекономічні	<ol style="list-style-type: none"> 1. Зростання цін покриття витрат 2. Експлуатаційні витрати перевищують інфляцію 3. Витрати на контроль шуму та емісії 4. Нестача капіталу 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Модернізація ПС 2. Зростання паливної ефективності ПС 3. Здешевлення капіталу 4. Зниження собівартості 5. Поліпшення технології
Експлуатаційні	<ol style="list-style-type: none"> 1. Держрегулювання 2. Перевантаження аеропортів 3. Погані комунікації 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Розширення мережі польотів 2. Нові аеропорти 3. Лібералізація ринку

У таблиці 1.11 представлено порівняльну динаміку ВВП до авіаактивності населення регіонів світу.

В даний час перед авіакомпаніями стоїть завдання не тільки розвитку, але і виживання в умовах економічної ситуації, що швидко змінюється. Компанії змушені не тільки оперативнo реагувати на зміни у світовій економіці шляхом коригування коротко- і середньострокових планів розвитку, але й виробляти довгострокові стратегії виживання і підвищення власної конкурентоспроможності на глобальному ринку пасажирських авіаперевезень, в економічній ситуації авіакомпанії, що складається, ставлять перед собою основні завдання:

- підвищення доступності та якості перевезень для населення;
- надання необхідної підтримки для перевезень на соціально значущих маршрутах;

Таблиця 1.11.

Порівняльна динаміка ВВП та авіаактивність населення регіонів світу [12]

Регіони	ВВП на душу населення (дол. США)		Поїздок на душу населення	
	2016	2035	2016	2035
Північна Америка	50 765	67 374	1,80	2,40
Європа	33 136	46 069	1,22	2,20
Латинська Америка	12 867	20 081	0,44	0,99
Середній Схід	19 279	29 160	0,38	0,75
СНД	16 783	27 003	0,33	0,69
Азія/Тихий океан	10851	23 337	0,32	0,86
Африка	4 379	5 848	0,08	0,14
Росія	23 832	39 007	0,48	1,04
Китай	13 866	35 575	0,36	1,23

- забезпечення стабільного та безпечного функціонування системи ПТ, безпеки польотів, авіаційної безпеки, захист життя та здоров'я населення на повітряному транспорті, від актів, незаконного втручання;

- сприяння та збереження зростання обсягів пасажирських авіаперевезень;
- здійснення ретельного контролю за неприпустимістю необґрунтованого зростання зборів та тарифів.

В умовах жорсткої конкуренції перед широко відомими авіакомпаніями виникає досить складне завдання: як утримати свої позиції на ринку і зберегти ефективність діяльності. Головним чинником успіху більшості авіакомпаній є вірність споживачів, тобто їх лояльність.

В умовах жорсткої конкуренції перед широко відомими авіакомпаніями виникає досить складне завдання: як утримати свої позиції на ринку і зберегти ефективність діяльності. Головним чинником успіху більшості авіакомпаній є вірність споживачів, тобто їх лояльність.

У цих умовах серед авіаперевізників особливого значення набуває бренд. Поняття «бренд» у деяких працях визначається як: «бренд – це назва, що має силу впливу на покупців». Розвиток брендів вимагає послідовності та системності. Бренд має стати невід'ємною частиною будь-якої авіакомпанії. Він формує відданість

споживача, яка, своєю чергою, створює стійку конкурентоспроможність. Бренд визначає сталість попиту та його незалежність від багатьох ринкових факторів, у тому числі від загального рівня цін на ринку. Можна сміливо сказати, що бренд страхує виробника і готовність покупця платити більше, тобто. виділити товар із загальної маси, створити в споживачів привабливий образ, що викликає довіру, зосередити різні емоції, пов'язані з товаром, прийняти рішення про покупку та підтвердити правильність вибору, тобто. отримати задоволення від прийнятого рішення, сформувати групу постійних покупців, що асоціюють із брендом свій спосіб життя. Бренд формує у споживача позитивний імідж підприємства або послуг (товару), несе емоційне навантаження, викликає позитивні емоції та відомий великій кількості покупців, тобто у авіакомпаній:

I. Популярний імідж дає ефект придбання організацією певної ринкової сили у тому сенсі, що призводить до зниження чутливості до ціни.

II. Популярний імідж зменшує заміну авіапослуг, а значить, захищає авіакомпанію від конкурентів та зміцнює позиції щодо послуг-замінників.

III. Популярний імідж полегшує доступ авіакомпанії до різноманітних ресурсів (фінансовим, інформаційним, людським і т.д.).

Сьогодні у світовій авіаційній галузі мають місце й негативні тенденції, які впливають на зменшення попиту на авіаційні перевезення, а саме: фінансова нестабільність у світі, інфляція, зростання цін і безробіття. Крім того, останнім часом загострюється проблема модернізації льотного парку. Багато авіакомпаній потребують оновлення льотного парку, оскільки їхні літаки є морально застарілими та не відповідають нормам авіаційної безпеки. Це знижує конкурентоспроможність авіакомпаній. Але модернізація парку літаків потребує значних фінансових ресурсів, що пов'язано з постійним дорожчанням авіаційної техніки. Економія авіаційного палива – ще одна проблема сучасних авіакомпаній. Вирішення проблем, які постають перед авіаційною галуззю на сучасному етапі, стане кроком уперед у розвитку світових авіаційних перевезень.

1.3 Політика урядів держав у сфері авіаційного транспорту у контексті COVID-19

На сьогодні залишається невирішеним питання підвищення конкурентоспроможності авіакомпаній в умовах сучасних тенденцій цивільної авіації, пандемії COVID-19 та жорсткої ринкової конкуренції. Із 17 березня 2020 р. уряд України заборонив міжнародні пасажирські перевезення як повітряним, так і наземним транспортом. Карантинні блокади цілих регіонів, закриття кордонів і різке скорочення кількості авіаційних перевезень або взагалі їх заборона призводить до необхідності повернення коштів за придбані квитки та простою літаків. Економіка авіаперевезень є вкрай вразливою до впливу зовнішніх чинників, оскільки має низку фіксованих статей витрат, які має сплачувати незалежно від стандартних чи форс-мажорних умов. За прогнозами аналітиків Центру авіації (CAPA), внаслідок кризи більшість авіакомпаній у світі збанкрутують, якщо не буде надано державну підтримку.

Головні завдання держави у контексті сталого розвитку економіки є розробка направленої на стимулювання справедливої конкуренції з метою досягнення максимальної економічної ефективності (Табл.1.12.)

Таблиця 1.12

Завдання авіаційної галузі України [13]

Законодавчі	Гармонізація вітчизняного законодавства з транспортним законодавством ЄС; розроблення та упровадження відповідно до міжнародних вимог технічних та технологічних регламентів і стандартів уніфікація вимог до перевізників
Економічні	Забезпечення розвитку експорту транспортних послуг, ефективного використання транзитного потенціалу; підвищення конкурентоспроможності вітчизняної авіації на міжнародному ринку транспортних послуг; удосконалення системи використання митної статистики з метою проведення моніторингу та прогнозування

	транзиту вантажів.
Технічні	Забезпечення експлуатаційної сумісності транспортних мереж України та сусідніх держав, модернізації інфраструктури пунктів пропуску через державний кордон, упровадження автоматизованої системи.
Завдання щодо покращення функціонування прикордонних пунктів	Спрощення процедури переміщення через державний кордон та обґрунтоване скорочення часу, необхідного для проведення контрольних процедур у пунктах пропуску через державний кордон; приведення умов роботи таких пунктів пропуску у відповідність з європейськими нормами; створення багатофункціональної комплексної системи «електронна митниця»; створення з використанням електронних баз даних митних органів ЄС системи міждержавного обміну інформацією для забезпечення ефективної роботи пунктів пропуску через державний кордон; створення у пунктах пропуску через державний кордон ефективної системи контролю за ваговими і габаритними параметрами автотransпортних засобів.
Посилення міжнародного співробітництва	Приєднання і забезпечення виконання міжнародних транспортних конвенцій та угод; забезпечення співробітництва з ЄС з метою розвитку міжнародних транспортних коридорів та осей, визначених групою високого рівня європейської комісії; забезпечення розвитку співробітництва з Польщею, Білоруссю та іншими державами з питань організації контрейлерних перевезень; забезпечення співпраці у використанні систем супутникової навігації у рамках угоди про співробітництво щодо цивільної глобальної навігаційної супутникової системи між Україною та європейським співтовариством, його державами - членами; укладення двосторонніх угод про транспортне сполучення між Україною та державами - членами ЄС.

Міжнародна асоціація повітряного транспорту у своїй доповіді [14] прогнозує, що за підсумками 2020 року в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні зменшення попиту на пасажирські авіаперевезення на 30%, а сукупні втрати фінансових доходів усіх авіакомпаній світу становлять від 63 до 113 млрд дол. , в залежності від того, чи продовжить вірус поширюватися. За оцінками Глобальної асоціації ділових поїздок (GBTA), найбільшої у світі професійної асоціації у цій сфері, спалах коронавірусу може завдавати компаніям щомісячних збитків у сукупному розмірі майже 47 млрд дол. США.

25 березня 2020 року Сенат США проголосував за ухвалення Закону про підтримку у боротьбі з коронавірусом, допомоги та економічної безпеки [15], що передбачає фінансові виплати розміром у 2,3 трлн дол. США. На авіаційну галузь було виділено загалом 58 млрд дол., у тому числі 25 млрд дол. – у вигляді кредитів та гарантій за кредитами для пасажирських авіакомпаній, та ще 25 млрд – на виплату допомоги працівникам галузі до вересня 2020 року. Крім того, ряду компаній, критично важливих для підтримки національної безпеки, включаючи компанію Boeing, було виділено 17 млрд. дол. у вигляді позик.

Прийняття цього закону забезпечує швидку і пряму економічної допомоги трудящим, їхнім сім'ям, малим підприємствам, і навіть збереження робочих місць у різних галузях США. Одне із положень закону свідчить, що авіакомпанії, які приймають державну допомогу, не можуть примусово звільняти працівників до 30 вересня 2020 року. 20 авіакомпаній, пославшись на зменшення кількості рейсів, які вони виконували, отримали незначні послаблення у виконанні цієї вимоги.

Китай

У зв'язку зі спалахом COVID-19 багато транспортних компаній опинилися під загрозою банкрутства. Але уряд Китаю вжив ряд заходів, спрямованих на те, щоб мінімізувати негативні наслідки пандемії. Скасовано перевірки та збори для транспорту, що перевозить предмети першої необхідності та медперсонал.

Адміністрація цивільної авіації Китаю розробила нові заходи, які б допомогли перевізникам відновити свою діяльність на тлі поширення коронавірусу. Для авіакомпаній знижено на 10% тарифи на зліт та посадку літаків в аеропортах першого

та другого класів, скасовано плату за стоянку та знижено надбавку на авіаційний гас на 8%.

ЄС

У відповідь на пандемію COVID-19 Європейська комісія ставить пріоритетне завдання збереження здоров'я громадян.

Для полегшення економічних та екологічних наслідків пандемії Європейський Союз ухвалив рішення тимчасово звільнити авіакомпанії від обов'язку використати щонайменше 80% виділених ним слотів в аеропортах.

До того ж, було прийнято Регламент ЄС [16], що дозволяє продовжувати термін дії певних сертифікатів, ліцензій та інших дозволів у транспортній сфері. Деякі періодичні перевірки на автомобільному, залізничному, внутрішньому водному транспорті та на морі також будуть тимчасово відкладені.

2. ПРОЕКТНА ЧАСТИНА

КАФЕДРА 73				НАУ. 22. 100. 36. 300 ПЗ			
Виконав	Тюпа І.О.			2. ПРОЕКТНА ЧАСТИНА	Літера	Арк.	Аркушів
Керівник	Соколова О.Є.				Д	64	41
Консульт.	Соколова О.Є.				ФТМЛ ОП-501		
Н. контр.	Дерев'янка Т.А.						
Зав. каф.	Шевчук Д.О.						

2.1 Розробка проектних пропозицій

В умовах сьогодення важливими та пріоритетними напрямками вивчення в галузі цивільної авіації є дослідження факторів, що впливають на обсяги авіаційних перевезень, та пошук інструментів, які зможуть підвищити конкурентоспроможність авіакомпаній.

Проектна пропозиція 1: Вдосконалення програми лояльності

Сучасний стан ринку авіаційних послуг характеризується конкурентною боротьбою між найбільшими авіакомпаніями за залучення нових споживачів та утримання постійних клієнтів. Як підтверджують численні дослідження [20], важливим чинником залучення клієнтів є створення додаткової споживчої цінності товару чи послуги. Отримання та оцінку споживачами цієї додаткової цінності можливо здійснити у межах довгострокових відносин клієнтів із компанією. Відчуваючи гостру необхідність у переході до більш ефективних методів побудови якісно нових відносин із постійними та потенційними клієнтами, сучасним авіакомпаніям важливо розробити та розвинути технології формування й реалізації програм лояльності.

Для авіакомпанії, яка запускає свою програму лояльності, як і для будь-якого іншого бізнесу, важливо дотримуватися двох принципів.

Перший принцип – програма лояльності повинна мати стратегічне значення для компанії.

Багато авіакомпаній все ще переконані в тому, що програму лояльності досить просто запустити. А далі вона, мабуть якимось чудовим чином, сама має вибудувати стосунки з клієнтом і одним фактом своєї появи в його житті досягти його лояльності. Такий підхід до програми лояльності вихолощує її, спрощуючи до схеми простого дисконту для постійних клієнтів, тобто знижує доходи компанії від тих клієнтів, які купили б квитки без знижок, і не призводить до будь-якого підвищення потенціалу майбутніх продажів. Основні завдання бізнесу та програми лояльності – залучення

нових клієнтів та збільшення обсягу покупок існуючих клієнтів – у такий спосіб не вирішуються.

Другий принцип - програми лояльності повинні бути орієнтовані на найкращих клієнтів компанії, і, отже, цим клієнтам мають забезпечуватися відповідні турботи та увага.

Наприклад, розглянемо програму лояльності S7 – компанії-учасниці міжнародного альянсу. Авіакомпанія S7, що приєдналася до альянсу one world. Проте всередині альянсу дуже жорстка конкуренція серед програм для пасажирів, що часто літають, тому що кожна компанія чітко орієнтована на збереження своїх клієнтів, що вимагає розширення їх власних програм. Інтеграція S7 в альянс відбувалася за рекомендацією та за допомогою British Airways, і в той час, поки вона йшла, British Airways робила правильно все те, що робила неправильно компанія S7. Напередодні приєднання S7 до альянсу, British Airways суттєво покращила умови своєї власної програми лояльності.

Всім відомо, що встановлення довгострокових відносин із клієнтами формує відданість споживача до компанії, тим самим сприяючи збільшенню прибутків. Досліджень, що підтвердили вплив збільшення лояльності на прибуток, небагато. Однак ті, що є, показують: збільшення лояльності на 5% призводить до зростання прибутку на 20-50% [21].

Програми лояльності виникли у тому, щоб вирішити завдання виділення найприбутковіших клієнтів роботи саме з ними.

Приєднання до програм лояльності є повністю безкоштовним і не зобов'язує нічого. Удосконалення програми лояльності може значною мірою (орієнтовно 5-7%) збільшити пасажиропотік авіакомпанії, що у свою чергу збільшить виручку та прибуток авіакомпанії.

Таблиця 2.2

Програми лояльності авіакомпаній

Назва авіакомпанії	Програма лояльності	Назва авіакомпанії	Програма лояльності
Програми лояльності всередині альянсу One World		Програми лояльності всередині альянсу Star Alliance	
American Airlines	AAdvantage	Bluel, SAS	Euro Bonus

British Airways	Executive Club	Turkish Airlines	Miles and Smiles
Cathay Pacific	Asia Miles	Thai Airways	Royal Orchid Plus
		Adria Airways,	
		ANA. LOT. Austrian	
Finnair	Finnair Plus	Airlines. BrusselsMiles & More	
		Airlines. Lufthansa.	
		SWISS	
Iberia	Iberia Plus	Air New Zealand	Airpoints
Qantas Airways	Frequent Flyer	Asiana Airlines	Asiana Club
LAN	LAN PASS	bmi	Diamond Club
Malev	Duna Club	Continental Airlines	One Pass
JAL	JAL Mileage Bank	United Airlines	Mileage Plus
Royal Jordanian	Royal Plus	Shanghai Airlines	Crane Club
S7 Airlines	S7 Приоритет	Air Canada	Aeroplan
Програми лояльності популярних авіакомпаній, що не входять до альянсу		South African Airways	Voyager
Air Berlin	Topbonus	Span Air	SpanAir Plus
airBaltic	Baltic Miles	Air China	Phoenix Miles
Emirates	Skywards		
Etihad Airways	Etihad Guest		
Qatar Airways	Privilege Club		
Vue ling	Punto		

Проектна пропозиція 2: Розбудова транзитного хабу

З урахуванням сучасних тенденцій світової глобалізації, особливостей географічного положення України як «сполучного мосту» між Європою та Азією для вітчизняного авіаційного транспорту є перспективи подальшого розвитку та зміцнення позицій у світовій системі повітряних перевезень. 76% загального пасажиропотоку сконцентровано у столичних аеропортах Бориспіль та Київ (Жуляни). Близько 50 національних та зарубіжних авіакомпаній здійснюють перевезення пасажирів з «Борисполя» за понад 100 регулярними маршрутами. Насамперед, це пов'язано з тим, що Україна є найбільшою країною Європи з вигідним географічним розташуванням, що може претендувати на статус міжнародного транзитного хабу. Країна, особливо її західна частина, є сполучною ланкою на євразійських шляхах, що вигідно з'єднує Східну та Західну Європу, балтійський та прикаспійський регіони.



Рис. 2. 1 Зона покриття аеропорту Бориспіль Бориспіль

Маршрутна мережа аеропорту ДП МА «Бориспіль» з'єднує його регулярними рейсами з такими містами як Нью-Йорк, Торонто, Пекін, Бангкок, Делі, Париж, Тель-Авів, Стамбул, Відень, Амстердам, Франкфурт, Мюнхен, Лондон, Мілан, Барселона і т.д.

Чартерні польоти покривають майже всі популярні пункти призначення, такі як Анталія, Шарм-аль-Шейх, Хургада, Тіват, Іракліон, Бодрум, Бургас, Родос, Варна тощо.

ДП МА «Бориспіль» з'єднаний повітряним сполученням з усіма стратегічними містами України: Дніпропетровськом, Харковом, Львовом, Одесою та ін.

Європейські аеропорти, які за обсягами перевезень значно випереджають аеропорт «Бориспіль», визначені як орієнтири для успішної реалізації хабової концепції. З метою наближення до профілю таких аеропортів ДП МА «Бориспіль» повинен:

- розвиватися у напрямку спрощення формальностей та підвищення комфорту для пасажирів (в тому числі трансферних);

- поглиблювати співпрацю з базовими перевізниками щодо розвитку маршрутів та трансферних потоків;
- зробити аеропорт «Бориспіль» більш привабливим і доступним (система мотивації авіаперевізників через гнучку систему зборів, розвиток нових видів бізнесу розширення спектру доступних неавіаційних послуг).

Проектна пропозиція 3: Своєчасне оновлення парку літаків

Досить важливою проблемою є те, що основна частина авіакомпаній України не в змозі освоювати перспективні напрямки перевезень, забезпечити необхідну для прибуткової роботи частоту польотів з причини неефективності та ненадійності техніки, що експлуатується. У результаті вітчизняні авіакомпанії втрачають конкурентоспроможність, поступаючись світовим лідерам ринками авіаперевезень як далекого, так і ближнього зарубіжжя. Нині в Україні в більшості національних авіакомпаній на обліку знаходяться ще радянські повітряні судна, які потребують заміни на більш сучасні, з високим рівнем паливної ефективності та зменшеними витратами на їх технічне обслуговування.

Таблиця 2.3

Авіакомпанії України, які мають у своєму парку літаки виробництва ЄС [22]

Авіакомпанія	Тип літака	Країна походження	Кількість
Авіатранс К	Avio RJ	Великобританія	1
	Airbus A320- 200	Франція	2
Буковина	Fokker 100	Нідерланди	1
Візз Ейр Україна	Airbus A320- 200	Франція	4
Державне авіаційне підприємство «Україна»	Airbus A319	Франція	1
Роза вітрів	Airbus A320-200	Франція	4
	Airbus A321-200		5
	Airbus A330-200		1
UM Air	Boe 146	Великобританія	3
Урга	SAAB 340B	Швеція	3
ЮТейр-У країна	ATR 42/72	ATR (Франція Італія)	10

ЯнЕір	Airbus A320-200	Франція	1
	Saab 340	Швеція	2

Флот українських авіакомпаній старіє. Середній вік літаків, на яких возять українців, становить 22 роки, а у деяких перевізників він перевищує позначку в 30 років. У найбільшій українській авіакомпанії МАУ вік флоту дорівнює 12 рокам. Жорстка конкуренція з боку іноземних компаній змусили українських авіаперевізників замислитися про оновлення свого авіапарку. Але тенденція оновлення новою технікою простежується лише в лідерів українського ринку. Невеликі авіакомпанії продовжують використовувати літаки радянського виробництва, або ж вживані іноземні лайнери.

Проектна пропозиція 4: Модернізація регіональних аеропортів.

В аеропортів України можуть виникнути труднощі з обслуговуванням великої кількості польотів за день, забезпеченням належного рівня безпеки, якісної роботи навігаційного обладнання, обслуговування літаків тощо. Однією із головних проблем українських регіональних аеропортів є злітні смуги.

В Україні сьогодні є тільки три регіональних аеропорти, які відповідають всім сучасним вимогам, – це Львів, Жуляни та Харків. У інших аеропортах необхідно проводити реконструкцію або злітно-посадкової смуги, або терміналу, або того й іншого. Передбачається створення в Києві третього пасажирського аеропорту на базі аеродрому Гостомель.

Проектна пропозиція 5: Переосмислення бізнес-моделей авіакомпаній

Наразі на ринку авіаперевезень спостерігається значне зближення продукту класичних мережевих перевізників, які виконують регулярні рейси, з продуктами низькобюджетних (так званих лоукост) авіакомпаній. У зв'язку з цим навіть намітився глобальний тренд переходу продукту середньостатистичної мережевої авіакомпанії в гібридну модель з елементами лоукост.

Суворі правила щодо платного багажу, платного харчування на борту, безоплатної реєстрації на рейс лише в режимі онлайн, а також безліч інших прикладів перетворення витратних послуг для пасажирів у дохідні, що є атрибутами низькобюджетних перевізників, тепер можна зустріти в класичних мережевих авіакомпаній. Розмиває різницю між згаданими категоріями авіаперевізників сучасний стан світового авіаційного будівництва, що дозволяє лоукост перевізникам використовувати нові та технологічні літаки, які нічим не поступаються авіаційним суднам більш дорогих конкурентів. Наприклад, серед лоукост перевізників досить популярними є такі базові моделі літаків як Airbus A320 та Boeing 737, які також активно використовуються класичними авіакомпаніями.

Агресивна цінова конкуренція з боку низькобюджетних авіаперевізників нерідко призводить до того, що преміальний авіаперевізник в деяких випадках може пропонувати вартість квитка на аналогічний рейс нижче, ніж авіаперевізник лоукост. Річ у тім, що за умови існування сучасних метапошукових систем та цінових агрегаторів, авіакомпанії повною мірою не контролюють свої канали продажів, тому сукупна пропозиція на ресурсах з пошуку квитків диктує свої умови формування продукту.

Таким чином, послуга з перевезення пасажирів літаком стає все ближчою до поняття класичного транспортного продукту «просте переміщення пасажирів» за майже повної відсутності будь-яких додаткових послуг (так зване *no frills*). Це відповідає настроям середньостатистичного пасажиря, який заходить на борт літака, лише щоб швидко і без зайвих витрат дістатися від пункту А до пункту Б. Іншими словами, пасажирів наразі цікавить перевезення в необхідний строк і за максимально низькою ціною, тоді як супутні послуги, особливо на середніх і коротких відстанях, стають неактуальними.

В таких умовах ефект економії на масштабі відходить на другий план. Авіакомпанії змушені розробляти та імплементувати більш складні конкурентні стратегії, враховуючи особливості кожного окремого напрямку польотів.

Така загальносвітова тенденція знаходить свій прояв також на ринку авіаперевезень України. Яскравим прикладом цього є нові бізнес-стратегії класичного

перевізника «Міжнародні авіалінії України» з введення лоукост тарифів з додатковими обмеженнями, а також зниження ціни на авіаквитки на внутрішні та міжнародні рейси. Згідно з описом лоукост тарифів на сайті МАУ, такі квитки не можна повернути або обміняти навіть зі штрафом, а безкоштовно пасажир може взяти з собою лише невелику ручну поклажу.

Проектна пропозиція 6: Заходи у сфері маркетингу та реклами

У ринковій системі такі дії, як дослідження ринку, реклама, продаж, статистичний облік тощо повинні бути чітко скоординовані, тобто окремі функції ринкової діяльності повинні бути інтегровані в єдину функцію - маркетинг. Так, служба продажу може одночасно виконувати рекламні функції, допомагаючи відділу реклами; відділ реклами, своєю чергою, сприяє просуванню продажу перевезень тощо.

Концепцію маркетингу прийняли здебільшого своєму найбільші авіакомпанії світу. Маркетинг як система управління комерційною діяльністю авіакомпанії несе в собі певні елементи цінного та прогресивного, що може бути застосоване і до авіапідприємств. Досвід застосування маркетингу в ринковій діяльності зарубіжних авіакомпаній показує, що процес маркетингу включає цілу низку функцій, які можуть бути зведені до трьох основних:

- 1) визначення попиту;
- 2) формування попиту;
- 3) задоволення попиту.

Рекомендації при просуванні своїх послуг включають наступні цілі: підтримання позитивного іміджу авіакомпанії, формування довіри та переваги, збільшення комерційного завантаження рейсів. До основних заходів у сфері реклами та стимулювання збуту належить проведення рекламної компанії із залученням пасажирів та корпоративних клієнтів.

Таким чином, рекламна кампанія авіакомпанії має будуватися на основі наступних принципів:

- висвітлення у ЗМІ заходів, пов'язаних із поточною роботою,

- оновлення парку вітчизняною технікою, закупівля сучасної західної техніки та обладнання;
- відкриття нових рейсів та представництв;
- робота із туроператорами;
- зміцнення позитивного іміджу через висловлювання клієнтів – популярних, відомих людей у країні;
- інформування аудиторії про вигідні аспекти цінової політики та високий професіоналізм співробітників.
- використання будь-яких інформаційних приводів для публікації у ЗМІ матеріалів, які реально відображають стан справ вітчизняних конкурентів.

Відповідно, проведення рекламних заходів сприятиме підтримці позитивного іміджу авіакомпанії, формуванню довіри та переваги, збільшенню комерційного завантаження рейсів.

2.2 Ефективність від запровадження запропонованих заходів

До основних найбільш перспективних та економічно вигідних заходів щодо вдосконалення комерційної діяльності авіакомпанії відносяться заходи щодо розширення географії польотів та вдосконалення програми лояльності, своєчасне оновлення парку літаків та заходи у сфері реклами та стимулювання збуту, переосмислення бізнес-моделей авіакомпаній та інше. Також важливі заходи, які позитивно сприятимуть і про які не слід забувати, це розбудова транзитного хабу та модернізація регіональних аеропортів. Внаслідок впровадження запропонованих заходів виручка авіакомпанії збільшиться та дозволить залучити додатковий пасажиропотік.

Проведемо розрахунок ефективності заходів щодо розширення географії польотів

ВИСНОВКИ

Міжнародні пасажирські перевезення, основна частка яких припадає на повітряний транспорт, не уникли масштабних негативних ефектів, пов'язаних з поширенням у світі коронавірусної інфекції COVID-19, зазнали безпрецедентного скорочення внаслідок закриття державних кордонів та запровадження урядами інших обмежувальних заходів, що унеможливили регулярну діяльність авіакомпаній. Це призвело не лише до фінансових втрат для самих перевізників, а й до серйозного скорочення робочих місць у секторі з подальшими соціально-економічними наслідками.

У роботі здійснено теоретичне узагальнення, обґрунтування значущості ролі авіаційної галузі, як однієї з ключових галузей системи народного господарства, розглянуто перспективи розвитку та напрями модернізації вітчизняної авіаційної галузі в напрямку пасажирських перевезень авіаційним транспортом. Результати проведеного дослідження дали змогу зробити такі висновки:

Авіаційна промисловість сьогодення - це велика галузь народного господарства країни. За своєю сутністю галузь повітряного транспорту це глобальна мережа повітряних суден, аеропортів, аеронавігацій постачальників авіаційних послуг. Вона відповідає за підключення до глобальної економіки, забезпечуючи мільйони робочих місць і покращення сучасного стану якості життя.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Режим доступу : <https://www.iata.org/en/programs/covid-19-resources-guidelines/covid-gov-mitigation/>
2. Iacus S. M. et al. Estimating and projecting air passenger traffic during the COVID-19 coronavirus outbreak and its socio-economic impact // Safety Science. – 2020. – Т. 129. – С. 104791.
3. Режим доступу : https://www.icao.int/sustainability/Documents/COVID-19/ICAO_Coronavirus_Econ_Impact.pdf
4. Режим доступу : https://ukrstat.org/uk/druk/publicat/kat_u/2020/zb/10/zb_trans_19.pdf
5. Режим доступу : <https://avia.gov.ua/pro-nas/statistika/periodychna-informatsiya/>
6. Arvis J. F., DeLaurentis D., Shepherd B., Bowers L., Tamaskar S. Forthcoming. Measuring Global Air Transport Connectivity: 2008 - 2012. Working Paper. 2014.
7. Режим доступу : <https://www.icao.int/sustainability/Documents/AVIATIONBENEFITS-2019-web.pdf>
8. Bugayko D., Kharazishvili Yu, Hryhorak M., Zamiar Z. Economic Risk Management of Civil Aviation in the Context of Ensuring Sustainable Development of the National Economy. Logistics and Transport. [Wroclaw]. 2020. № 1-2 (45-46). P. 71-82.
9. Flight global Fleet Forecast 2015–2034 Independent outlook of the global commercial passenger and freighter aircraft market // Flight Global. — 2016. — 175 p.
10. Режим доступу : <https://www.flightradar24.com/blog/scraping-along-the-bottom-april-air-traffic-statistics/>
11. Режим доступу : <https://www.flightradar24.com/blog/global-air-traffic-during-the-first-6-months-of-2021/>
12. Mapping Demand 2016/2035 / Global Market Forecast [Електронний ресурс] // Airbus. — 2016. — 124 p.
13. Єдине небо Європи. - Режим доступу: https://uk.wikipedia.org/wiki/Єдине_небо_Європи.

- 14.1 Режим доступу : <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/airlines-financial-monitor-july-2020/>
15. Режим доступу : <https://www.federalreserve.gov/newsevents/pressreleases/monetary20200409a.htm>
- 16.16. Regulation (EU) 2020/459 of the European Parliament and of the Council of 30 March 2020 amending Council Regulation (EEC) No 95/93 on common rules for the allocation of slots at Community airports (Text with EEA relevance), PE/4/2020/REV/1
- 17.4 Хороманська О.Г. Шляхи нормативно-правового забезпечення цивільної авіації України. Київ, 1999. 26 с.
- 18.5 Конвенція о международной гражданской авиации. ИКАО, Чикаго, 19.1944 г. (Convention on International Civil Aviation. 7 December 1944. 15 UNTS 295)
- 20.6. Convention for the unification of certain rules relating to International Carriage by Air. Warsaw. 12.10.1929. 137 LNTS 11, ICAO Doc. 9201.
21. Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929, Done at The Hague On 28 September 1955. ICAO Doc. 7632.
- 22.8 Convention Supplementary to the Warsaw Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person other than the Contracting Carrier, Signed in Guadalajara on 18 September 1961. ICAO Doc. 8181
23. Additional Protocol No. 1 to Amend Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage By Air Signed At Warsaw on 12 October 1929, Signed at Montreal, on 25 September 1975. ICAO Doc. 9145; Additional Protocol No. 2 to Amend Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage By Air Signed At Warsaw on 12 October 1929, As Amended by the Protocol done at The Hague on 28 September 1955, Signed At Montreal, on 25 September 1975. ICAO Doc. 9146; Additional Protocol No. 3 to Amend Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage By Air Signed At Warsaw on 12 October 1929, As Amended by the Protocol Done at the Hague on 28 September 1955 and at Guatemala City on 8 March 1971, Signed at Montreal, on 25 September 1975. ICAO Doc. 9148; Additional Protocol No. 4 to Amend Convention for the Unification

of Certain Rules Relating to International Carriage By Air Signed At Warsaw on 12 October 1929, As Amended By the Protocol Done at the Hague on 28 September 1955, Signed at Montreal on 25 September 1975. ICAO Doc. 8932

24. Електронний ресурс:
http://www.iata.org/whatwedo/Documents/intercarrier_agreement_passenger_liability_feb09.pdf
25. Міжнародне транспортне право : підручник / Б. В. Бабін. – Одеса : Фенікс, 2014. – 198 с.
26. Командровська В.Є. Порівняльна характеристика програм лояльності пасажирів на ринку авіаперевезень / В.Є. Командровська, В.О. Ільєнко // Стратегія розвитку України. Економіка, соціологія, право. – 2013. – № 4. – С. 69-74
27. Управление лояльностью. Бренд на мировых рынках / М.С. Воробьёв // Человек и труд. – 2009. - № 3. – С. 69-70.
28. Офіційний сайт : The United Nations Economic Commission for Europe [Електронний ресурс] // Режим доступу : <http://www.unece.org>.