

УДК 911.3

Піцик М.А., студ.

Київський національний університет імені Тараса Шевченка

ТЕРИТОРІАЛЬНА ОРГАНІЗАЦІЯ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ В РИНКОВИХ УМОВАХ

Ключові слова: авіаційний транспорт, державна авіація, цивільна авіація, аеропорт, авіакомпанія

Актуальність теми. Авіаційний транспорт – важлива та перспективна складова економіки України, відіграє важливе господарське значення і займає значну частку в перевезеннях пасажирів особливо на великі відстані. Цьому сприяє ефективне транспортно-географічне положення, розвинена виробнича інфраструктура, а також історичні аспекти. Але на сьогодні є ряд проблем, які гальмують його розвиток і не дозволяють повноцінно розвиватись в ринкових умовах, тому необхідно здійснити комплекс заходів, що сприятимуть розвитку та більш ефективному його використанню.

Постановка проблеми. Авіаційний транспорт України – досить потужний та матеріаломісткий комплекс, який окрім виконання основних функцій, здійснює великі вливання в бюджет у вигляді податків і різних зборів. На сьогодні галузь не може повноцінно функціонувати, як наслідок, пасажирів отримують високі ціни на авіаперевезення, а також мінімальний рівень комфорту, особливо на внутрішніх авіалініях.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Дослідженнями особливостей територіальної організації авіаційного транспорту в Україні займаються Кулаєв Ю.Ф., Соколи І.І., Подреза, С. М, та ін.. Але на сьогодні певний науковий інтерес проявляється багатьма науковцями та дослідниками, які, або паралельно, або частково здійснюють дослідження в даній сфері.

Постановка мети та завдань статті. Метою даної статті є характеристика структури авіаційного транспорту України, аналіз його сучасного стану, а також проблем та перспектив цивільної авіації. Основні завдання полягають у визначенні головних структурних елементів авіаційного транспорту України, проведенні аналізу щодо сучасного стану і рівня розвитку головних аеропортів та авіакомпаній, їх конкурентоспроможності на європейській та світовій арені, а також визначення головних проблем та перспектив розвитку цивільної авіації України.

Виклад основного матеріалу. Авіаційний транспорт – це усі види підприємств, організацій та установ, діяльність яких спрямована на створення умов та використання повітряного простору людиною за допомогою повітряних суден[1].

Центральним елементом даного виду транспорту є наявність повітряних суден, на основі яких відбувається формування повітряних

служб, що здійснюють реалізацію польотів в атмосфері, або як зараз прийнято називати – авіацію.

В головному нормативно-правовому документі, який регулює діяльність авіаційного транспорту, Повітряному кодексі України, уточнюється, що авіація України поділяється на державну та цивільну, які в свою чергу також поділяються на ще дрібніші підструктурні одиниці. На сьогодні схема авіаційного транспорту має такий вигляд:

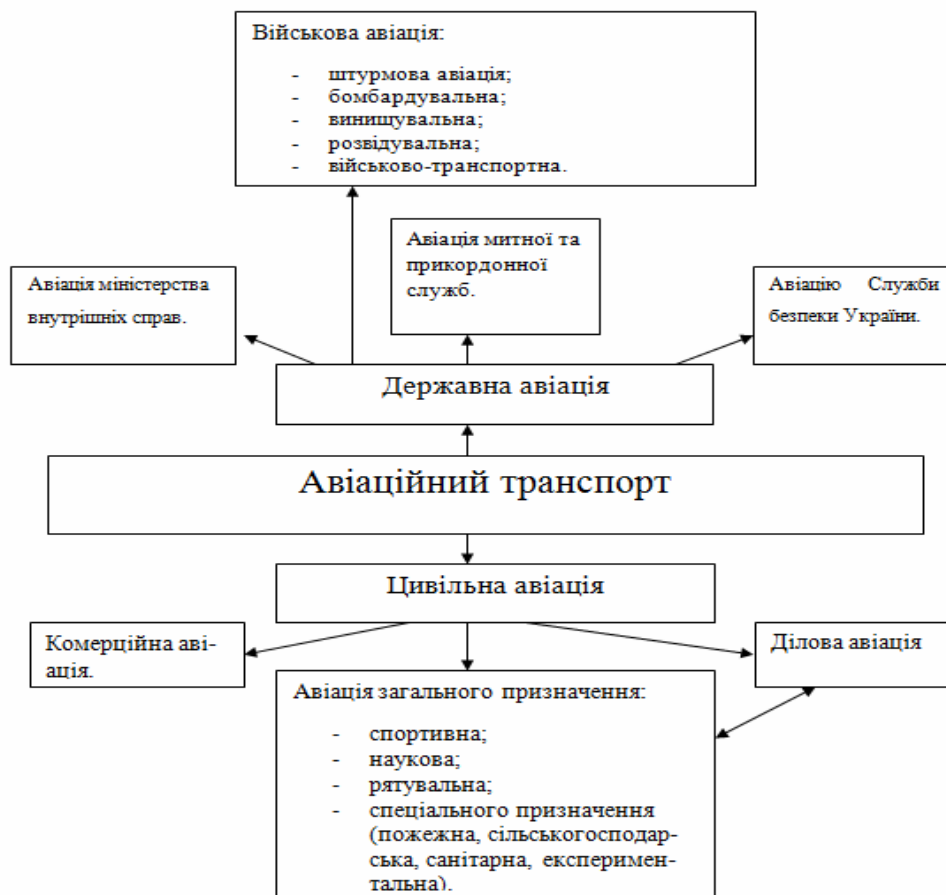


Рис. 1 – Структура авіаційного транспорту України

Державна авіація – це авіація, яка використовується в цілях реалізації функцій держави, зокрема для вирішення завдань у сфері забезпечення національної безпеки і оборони та захисту населення.

Уповноваженим органом виконавчої влади в галузі державної авіації є Міністерство оборони України, на яке покладаються питання регулювання використання повітряного простору державною авіацією України .

Цивільна авіація – це вид авіації яка здійснює перевезення вантажу, пасажирів, пошти, а також виконує різного роду авіаційні роботи, в різних галузях господарства нашої держави.

Перевезення авіаційним транспортом поділяються на міжнародні та внутрішні. Міжнародні перевезення – це перевезення, здійснювані відповідно до договору міжнародних повітряних перевезень, при якому пункт відправлення і пункт призначення незалежно від наявності перевантаження або перерви в перевезенні розташовані: 1) на території двох

держав, 2) на території тієї самої держави, якщо передбачена зупинка на території іншої держави.

Внутрішні перевезення – це перевезення, при яких пункт відправлення і пункт призначення розташовані на території однієї держави і перевезення не передбачає зупинки на території іншої держави.

Окремо визначається так зване змішане перевезення – перевезення пасажирів, багажу або вантажу, здійснюване перевізниками різних видів транспорту.

Польоти на міжнародних і внутрішніх повітряних лініях за формою їх виконання можна класифікувати на регулярні та нерегулярні. Регулярні польоти виконуються відповідно до угод про повітряне сполучення між державами заздалегідь створеним розкладом у якому зазначається тип літака, маршрут польоту, проміжні пункти посадок, час вильоту і прильоту в кожний пункт маршруту, частота руху. Зміна цих умов може бути здійснена тільки при взаємній згоді обох сторін, між якими налагоджена система авіаційних перевезень. Нерегулярні авіаційні перевезення виконуються на підставі спеціальних дозволів на разові польоти і класифікуються на додаткові, спеціальні і чартерні. Додаткові рейси – це рейси, що виконують по тих авіалініях, що і регулярні, але за особливим розкладом. Додатковий рейс може бути виконано за умови, що комерційне перевезення не може бути здійснене регулярними рейсами.

Спеціальні рейси виконуються за спеціальним завданням як за маршрутом регулярних рейсів, так і за особливим маршрутом. Як правило, дозвіл на виконання спеціальних рейсів видається за дипломатичними каналами.

Чартерне повітряне перевезення виконується на підставі договору чартеру, за яким фрахтівник зобов'язується надати фрахтувальнику за плату всю місткість одного чи кількох повітряних суден на один або кілька рейсів для повітряного перевезення пасажирів, багажу, вантажу і пошти або для іншої мети. Чартерні рейси виконуються у відповідності зі спеціальним контрактом між перевізником і замовником. Нині нерегулярні авіаційні перевезення складають близько 18% від загального обсягу міжнародних перевезень.

Головними структурними елементами цивільної авіації є аеропорти та авіакомпанії, система обслуговування повітряного руху, також окремо ще виділяють авіацію загального призначення, діяльність якої регулюється за аналогічною схемою.

Аеропорт – це підприємство, що здійснює послуги в обслуговуванні пасажирів, багажу, вантажу та пошти, забезпечує виконання польотів і обслуговування повітряних суден і яке має в своєму складі і використовує для даних цілей аеродром, аеровокзал, будівлі для зберігання і відправки вантажів і пошти, а також під'їзні залізні і шосейні дороги, станції наземного транспорту і автостоянки та інші наземні споруди і відповідне обладнання, облаштування.

Аеропорти за статусом поділяються на міжнародні, регіональні та місцеві. Міжнародний аеропорт – це аеропорт, який визначений державою на її території і здійснює прийом і відправлення повітряних суден, що виконують міжнародні повітряні перевезення, де здійснюються митні, імміграційні, санітарні, карантинні (стосовно тварин і рослин) та інші процедури, передбачені законодавством.

До аеропортів регіонального значення відносяться аеропорти, призначені для організації повітряного сполучення між суб'єктами адміністративно-територіального поділу України, які не включені до переліку аеропортів міжнародного значення.

До аеропортів місцевого значення належать аеропорти, призначені для організації повітряного сполучення між поселеннями, районами та забезпечують виконання повітряних перевезень на місцевих повітряних лініях.

Важливим показником діяльності аеропорту є об'єм річного перевезення пасажирів, на основі якого визначається клас аеропорту (табл. 1).

Таблиця 1 – Класи аеропортів в залежності від обсягу пасажирських перевезень

Клас аеропорту	Річний обсяг перевезень тис. осіб
I	10000-7000
II	7000-4000
III	4000-2000
IV	2000-500
V	500-100

За інформацією Державної авіаційної служби України, станом на 1 квітня 2013 року в Україні налічується 13 аеродромів та 25 аеропортів які повністю функціонують та входять до реєстру Державіаслужби.

На сьогодні аеродроми використовують для авіаційних робіт різного роду. Зокрема, досить актуальним є перевезення термінових вантажів з посадкою на аеродромі. Причиною такого використання аеродромів є територіальне положення відносно стратегічних об'єктів чи об'єктів доставки вантажу, дешевий тариф експлуатації, а також можливість здійснювати перевезення небезпечних вантажів для життя та здоров'я людини. Певні аеродроми використовують для експериментальної авіації, це зокрема аеродроми: Київ/Антонов-1, Київ/Антонов-2 та «Харків» (Сокольники), на базі яких здійснюються випробовування нових моделей літаків, або певних агрегатів. Аеродроми «Кременчук» (Велика Кохнівка) та «Кіровоград» використовують для здійснюються навчальних польотів курсантів. Дуже багато аеродромів використовують як аероклуби, наприклад аеродром «Київ», «Чайка» та ін. Також, аеродроми дуже часто використовуються для сільськогосподарських робіт, ліквідації надзвичайних ситуацій, зокрема пожеж, екстрених посадок літаків та ін.

Аеропорти України поділяються на міжнародні, регіональні та місцеві. Міжнародних на сьогодні нараховується 17. За інформацією

Державіаслужби, в 2012 році 8 основних аеропортів здійснювали обслуговування 98 % усіх пасажиропотоків України. Питома вага решти аеропортів України складає 2% .

Лідером серед українських аеропортів є Державне підприємство Міжнародний Аеропорт "Бориспіль", він забезпечує 60% пасажирських авіап перевезень України. Решта аеропортів, а це аеропорти Дніпропетровська, Донецька, Києва(Жуляни), Львова, Одеси, Сімферополя та Харкова забезпечують 38% пасажирських авіап перевезень.

Загальний обсяг пасажиропотоків з 2010 по 2012 роки в основних аеропортах мав сталу тенденцію щодо збільшення в середньому на 2 мільйони пасажирів. В 2010 році цей показник склав 10,2 млн. пас, у 2011 відповідно 12,4 млн. пас, а в 2012 – 14,1 млн. пас.

Якщо здійснити порівняльний аналіз пасажиропотоків по аеропортах з 2011 по 2012 роки, то даний показник зріс у всіх провідних аеропортах. У Борисполі на 5,5%, Дніпропетровську – на 4,2%, Донецьку – 20,6%, Києві (Жулянах) – 83,5%, Львові – 94%, Одесі – 10,1%, Сімферополі – 15,6%, Харкові – 62,5%. Дана тенденція дозволяє говорити як про розвиток авіаційного транспорту, так і про підвищення ролі периферійних аеропортів у структурі авіап перевезень в цілому. За інформацією Державіаслужби, на 2012 рік частка основних аеропортів у структурі пасажирських перевезень мала такий вигляд (Рис. 2).

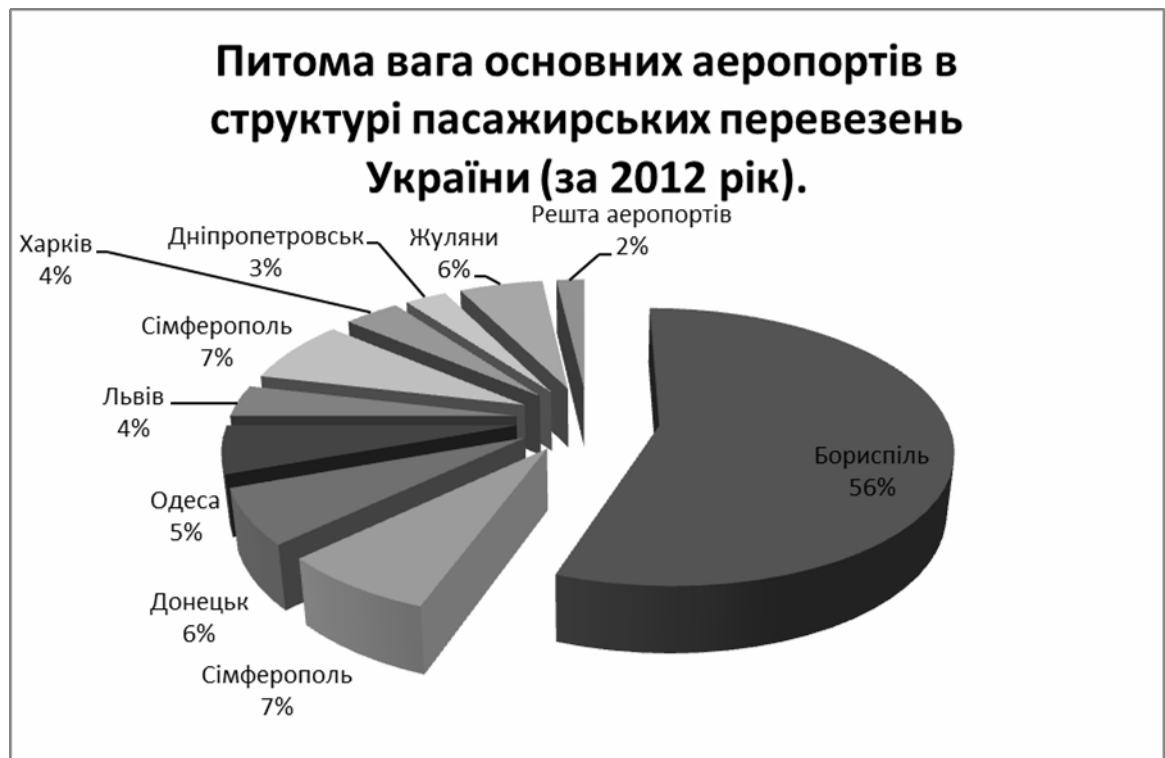


Рис. 2 – Питома вага основних аеропортів України у структурі пасажирських перевезень на 2012 рік

В ринкових умовах розвиток авіаційного транспорту з однієї сторони підтримується розвитком аеропортів, а з іншої наявністю потужних авіакомпаній, які взаємодіють між собою на основі ринкової конкуренції.

Авіакомпанія – це авіаційне підприємство, що виконує комерційні перевезення пасажирів, багажу, вантажів та пошти на власних або орендованих повітряних суднах.

Авіаційні компанії за характером виконання польотів авіакомпанії поділяються на, внутрішні, міжнародні та змішані. Внутрішні авіакомпанії виконують польоти тільки всередині своїх країн, міжнародні – тільки в міжнародному повітряному сполученні (чисто міжнародні авіакомпанії зустрічаються досить рідко), змішані авіакомпанії – виконують як міжнародні, так і внутрішні перевезення (це в основному крупні авіаперевізники).

На сьогодні у структурі українського ринку авіаперевезень присутні як іноземні так і вітчизняні авіаперевізники.

За інформацією Украероруху на протязі 2012 року було здійснено 500 590 польотів (це на 3,4% більше ніж в 2011), серед них українськими авіакомпаніями –21,9% , решта – це польоти іноземних авіакомпаній, які становлять відповідно 78,1%. За цей же період на внутрішні польоти припадає 8,2% від загального числа, а решта, це польоти з висадкою/посадкою та транзитні, які відповідно склали 28,8 та 63 відсотків.

За 2012 рік обсяг перевезень авіаційним транспортом України склав 8106 тис. чол. Відповідно індекс зростання обсягів перевезень пасажирським транспортом є додатнім і становить 1,08.

Що ж до пасажирських перевезень на міжнародних регулярних лініях, то з них українськими авіакомпаніями було перевезено 4702 тис. чол. Регулярні пасажирські перевезення виконували 11 українських авіакомпаній до 46 країн світу, за статистичними даними перевезено 4,7 млн.чол. (темп зростання склав 8,5 відсотка). В той же час до України виконували регулярні польоти 55 іноземних авіакомпаній з 32 країн світу (Рис. 3).

На квітень 2013 р., за інформацією Державіаслужби в Україні зареєстровано 84 авіакомпанії, які мають діючий сертифікат експлуатанта, але з них на ринку вантажних та пасажирських перевезень працювало 36.

Серед вітчизняних авіакомпаній лідерами є: Міжнародні авіалінії України (МАУ), «Ютейр-Україна», «Роза Вітрів», «Віз Ейр Україна», «Ейр Онікс», «Хорс», «Мотор-Січ». Серед міжнародних – «Lufthansa» ,«LOT», «Fly Dubai», «Transaero Airlines», «Turkich Airlines», «Air Arabia», «Аерофлот», «Pegasus Airlines», «Wizz Air Hungary».

В даному списку відсутня лідируюча авіакомпанія «Аеросвіт», а також її паралельні авіакомпанії «Дніпроавіа» та «Донбасаеро», які також входили до альянсу «Укравіагрупа». Причиною цього, є їхнє банкрутство яке набрало обертів в період першого кварталу 2013 року. Як наслідок, за перші три місяці було перевезено 1105,2 тис. пасажирів, що на 19,3 відсотка менше ніж за аналогічний період 2012 року.

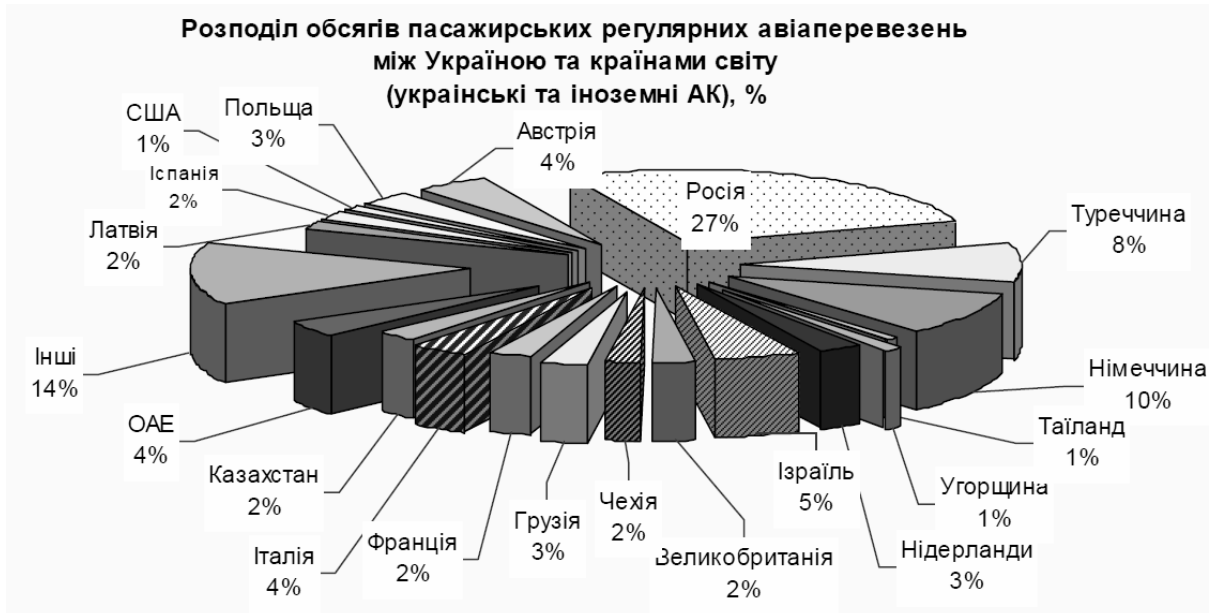


Рис. 3 – Розподіл обсягів пасажирських регулярних авіаперевезень на 2012 рік

Внаслідок банкрутства українського авіагіганта, його нішу можуть зайняти авіакомпанії "Візз Ейр Україна", "ЮТейр Україна" і Air Onix, а ряд дальньомагістральних рейсів – Міжнародні авіалінії України.

На сьогодні в Україні виникла досить складна ситуація, щодо діяльності авіаційного транспорту. Вона полягає насамперед у багатьох проблемах які стоять перед нашою авіацією. Однією з головних проблем є застарілий стан парку літаків цивільної авіації, де понад 80 % пасажирських літаків експлуатуються більше 10 років, їх технічний і експлуатаційний рівень не відповідає сучасним стандартам. Також, це незавершеність формування нормативно-правової бази в галузі системи обов'язкової сертифікації (атестації). Крім того, це часткова монополізація ринку авіаперевезень. В 2012 році Україні зареєстровані близько 80 авіакомпаній, працювало з них 36, а 93 % перевезень були поділені лише між п'ятьма компаніями-лідерами. Високі тарифи щодо пасажирських перевезень, як у внутрішніх так і міжнародних польотах. Незавантаженість аеропортів, які були реконструйовані після Євро2012. Банкрутство ключових національних авіакомпаній. Мала кількість лоу кост компаній та потужних міжнародних перевізників, та ін.

Для розвитку даного виду транспорту в Україні потрібно, насамперед, здійснити підведення нормативно-правової бази до норм ІКАО, ІАТА та інших міжнародних організацій. На даний момент діє новий Повітряний кодекс, який був прийнятий в 2011 році, що є вагомим кроком в процесі авіаційної інтеграції до світової спільноти. Також для зниження цін на авіаперевезення потрібно реалізувати переговори про відкрите небо між Україною та ЄС, що дозволить зняти квоти на здійснення польотів авіакомпаніями різних країн і, як наслідок, посилить конкуренцію на українському ринку авіаперевезень як між бюджетними авіакомпаніями так і традиційними, що в свою чергу призведе до пониження цін на авіаквитки.

Також, для зниження затрат щодо експлуатації державних чи комунальних аеропортів, здійснити передачу їх в концесію під суворий контроль держави на певний термін. Крім того для підвищення ролі вітчизняного літакобудування, здійснювати для експлуатантів вітчизняного авіатранспорту системи державного лізингування, і робити певні податкові канікули для них.

Таким чином, на сьогодні авіатранспортний комплекс України має досить багато проблем, вирішення яких здійснюється в правильному руслі, але дуже повільно. Така ситуація показує позитивні тенденції щодо розвитку авіаційного транспорту і його інтеграції до європейської та світової спільноти. Але для повної реалізації кінцевої мети, потрібно ще багато зробити.

Список літератури

1. *Дорошенко В.І.* Географія транспорту: навчальний посібник / В.І. Дорошенко, К. Д. Діденко. – К. : ВПЦ «Київський університет», 2010. – 183 с. 2. *Кулаев Ю.Ф.* Экономика гражданской авиации Украины : Монография / Кулаев Ю. Ф., Щелкунов В. И. — 2-е изд., дополн. и перераб. – К. : Феникс, 2010 – 736 с. 3. *Соколы И.И.* Трансформационные процессы в гражданской авиации Украины / И.И. Соколы. – Одесса: Ин-т проблем рынка, 2004 – 223 с. 4. Державна авіаційна служба України.[Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua/> 5. Міністерство інфраструктури України.[Електронний ресурс] // – Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua/> 6. Державна служби статистики України. [Електронний ресурс] //– Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

***Піцик М.А.* Територіальна організація авіаційного транспорту України в ринкових умовах.**

Розглянуто основні аспекти територіальної організації авіаційного транспорту України в ринкових умовах. Проведено аналіз чинників які впливають на територіальну організацію авіаційного транспорту, зокрема цивільної авіації. Охарактеризовано сучасний стан авіаційного транспорту та його структуру, а також основні проблеми та перспективи розвитку.

Ключові слова: авіаційний транспорт, державна авіація, цивільна авіація, аеропорт, авіакомпанія.

***Пицык М. А.* Территориальная организация авиационного транспорта Украины в рыночных условиях.**

Рассмотрены основные аспекты территориальной организации авиационного транспорта Украины в рыночных условиях. Проведен анализ факторов влияющих на территориальную организацию авиационного транспорта, в частности гражданской авиации. Охарактеризованы современное состояние авиационного транспорта и его структура, а также основные проблемы и перспективы развития.

Ключевые слова: авиационный транспорт, государственная авиация, гражданская авиация, аэропорт, авиакомпания.

***Pitsyk M. A.* Territorial organization of air transport in Ukraine in market conditions.**

The main aspects of the territorial organization of air transport in Ukraine in market conditions were examined. Analysis of factors affecting the territorial organization of air transport, including civil aviation was held. The current state of air transport and its structure, as well as the main problems and prospects were characterized.

Keywords: air transport, state aviation, civil aviation, airport, airline.

Надійшла до редколегії 23.01.2013