

УДК 656.7.078.073

В. А. Василенко

ПРОБЛЕМИ УПРАВЛІННЯ КОНКУРЕНТОЗДАТНІСТЮ АВІАПІДПРИЄМСТВ УКРАЇНИ В УМОВАХ ФІНАНСОВО- ЕКОНОМІЧНОЇ КРИЗИ

Досліджено проблеми ринку авіаційних перевезень України в умовах фінансово-економічної кризи. Розглянуто взаємозв'язки потенціалу і конкурентноздатності авіапідприємств та результатів їх діяльності при фінансово-економічній кризі.

Исследованы проблемы рынка авиационных перевозок Украины в условиях финансово-экономического кризиса. Рассмотрены взаимосвязи потенциала и конкурентоспособности авиапредприятий и результатов их деятельности при финансово-экономическом кризисе.

The problems of air transportation market of Ukraine in conditions of financial and economic crisis. Describes the relationship of the capacity and competitiveness of airlines, and the results of their activities in the financial-economic crisis.

Постановка проблеми. Теперішньому розвитку Світової економіки притаманні динамічність і суперечливість перетворень, що відбуваються в контексті великих глобальних змін та спадом ділової активності, наслідком якої є фінансово-економічна криза. Економічна нестабільність негативно впливає на розвиток всіх процесів в країні. Авіаційна галузь України теж зазнає суттєвого тиску фінансово-економічної кризи, в наслідок цього необхідний пошук нових підходів до проблем управління конкурентноздатністю авіапідприємств.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Авіаційна галузь в умовах фінансово-економічної кризи є, та буде в найближчі роки, однією з найважливіших об'єктів для дослідження науковців та фахівців.

Невирішена раніше частина загальної проблеми. Розвиток авіакомпаній це процес, який вдосконалюється роками та здійснюється з коливаннями в Світовій економіці. З виникненням фінансово-економічної кризи умови господарювання авіапідприємств змінилися на стільки, що потребують абсолютно нових підходів в управлінні конкурентоспроможності.

Мета статті. Головним завданням статті є відображення та узагальнення проблемних питань, щодо управління конкурентноздатністю авіапідприємств в умовах фінансово-економічної кризи.

Виклад основного матеріалу. Вітчизняні авіаперевізники вже назвали 2009 рік гіршим з останніх дев'яти років. Вони припускають, що

стійке зростання ринку поновиться не раніше середини наступного року, а виходу з кризи не варто чекати раніше 2014 року.

Пасажири, що летіли влітку 2009 р. середньомагістральними рейсами авіакомпанії «Аеросвіт» були неприємно здивовані: при вартості квитка більше 1200 грн. їх навіть не нагодували стандартним обідом, хоча багато хто на нього розраховував. Разом з тим іншим пасажирам авіакомпанії «Аеросвіт» пощастило, наприклад, купити акційні квитки і злітати до Стокгольма, Афін або Москви, заплативши всього \$99 в обидва кінці. При цьому і незабезпечення харчуванням, і друга акція є лише антикризовими заходами, що активно упродовжуються компанією. [3]

Скасування обідів на внутрішніх рейсах економ-класу - це всього лише один з численних методів, направлених на скорочення витрат, що будуть реалізуватися українськими авіакомпаніями, а продаж дешевих квитків - боротьба за нових пасажирів.

Спричинені світовою фінансово-економічною кризою глибока рецесія та зниження ділової активності і життєвого рівня населення не могли не вплинути на ринок авіаперевезень, де має місце різке падіння попиту. Так, у I півріччі 2009 року вперше за останні 9 років, в цілому по галузі зафіксовано зменшення всіх основних виробничих показників порівняно з відповідним півріччям 2008 року. За статистичними даними за півроку вітчизняними авіаперевізниками здійснено 38,9 тис. комерційних рейсів (проти 47,3 тис. за I півріччя минулого року), обсяги пасажирських перевезень скоротились на 18,4 відсотка та склали 2,2 млн. чол., вантажів та пошти – на 25,6 відсотка та склали 40,5 тис. тонн. (див. табл. 1).

Таблиця 1 - Діяльність авіаційної галузі України за I півріччя 2009 року [4]

Діяльність	Одиниці виміру	Всього			у т. ч. міжн.		
		1 півр. 2008 р.	1 півр. 2009 р.	% 09/08	1 півр. 2008 р.	1 півр. 2009 р.	% 09/08
Перевезено пасажирів	тис.чол.	2718,7	2217,3	81,6	2184,9	1758,0	80,5
- в т.ч. на регулярних лініях	-//-	1655,9	1504,6	90,9	1153,8	1060,8	91,9
Виконані пасажиро-кілометри	млрд. пас.км	5,0	4,0	80,0	4,7	3,7	78,7
- в т.ч. на регулярних лініях	-//-	3,3	2,7	81,8	3,0	2,4	80,0
Перевезено вантажів та пошти	тис.тонн	54,4	40,5	74,4	54,1	40,2	74,3
- в т.ч. на регулярних лініях	-//-	10,9	8,9	81,7	10,6	8,6	81,1
Виконані тонно-кілометри (вантажі+пошта)	млн.ткм	199,8	166,3	83,2	199,7	166,1	83,2
- в т.ч. на регулярних рейсах	-//-	27,2	25,5	93,8	27,0	25,3	93,7
Виконано комерційних рейсів	тисяч	47,3	38,9	82,2	31,6	26,9	85,1
- в т.ч. регулярних	-//-	25,9	25,8	99,6	14,8	15,9	107,4

Пасажирські перевезення у цьому році здійснюють 32 вітчизняні авіакомпанії, на міжнародних лініях перевезено 1,7 млн. пасажирів, на

внутрішніх – 0,5 млн. пас., що відповідно на 19,5 та 14 відсотків менше минулорічних показників. Середня пасажирська завантаженість на регулярних міжнародних рейсах вітчизняних авіакомпаній знизилась до 61 відсотка, тоді як за підсумками I півріччя минулого року цей показник становив майже 70 відсотків. На внутрішніх регулярних рейсах, як і рік тому, середня пасажирська завантаженість не перевищила 56 відсотків.

В теперішніх несприятливих економічних умовах, коли як ніколи, загострилась боротьба за пасажирів вітчизняних авіакомпаній з іноземними, а також більш жорсткою та винахідливою стала конкуренція між собою, зусилля авіакомпаній спрямовувались, перш за все, на зміцнення своїх позицій на ринку. У цьому році майже 95 загальнодержавних пасажирських перевезень виконують провідні авіакомпанії „Аеросвіт”, „Міжнародні авіалінії України”, „Дніпроавіа”, „Донбасаеро”, до яких в минулому році приєднались „Роза вітрів” та низькобюджетна „Візз Ейр Україна”. Підвищення якості обслуговування, запровадження різноманітних знижок, акцій і спеціальних програм для пасажирів на фоні оптимізації витрат – такі є основні дії учасників ринку в цьому році. Водночас відновлено виконання багатьох регулярних міжнародних рейсів, а наприкінці червня розпочато виконання регулярних рейсів за двома новими маршрутами: Львів-Мілан („Міжнародні авіалінії України”), Бориспіль-Вільнюс („Донбасаеро”).

Однак, за підсумками I півріччя обсяги пасажирських перевезень авіакомпанії „Аеросвіт” скоротились порівняно з аналогічним періодом минулого року майже на 40 відсотків, „Міжнародні авіалінії України” – на 19,7 відс., „Донбасаеро” - на 16,3 відсотка. В той же час інші авіакомпанії „Дніпроавіа”, „Візз Ейр Україна” та „Роза вітрів”, не дивлячись на складні умови, продовжували розширювати свою присутність на ринку і нарощувати обсяги перевезень. [4]

Водночас не можна не відмітити, що сьогодні вже має місце деяке покращення ситуації на ринку пасажирських авіаперевезень. За статистичними даними, в червні поточного року спад обсягів пасажирських авіаперевезень українськими авіакомпаніями порівняно з 2008 роком зменшився до 13 відсотків, тоді як в квітні складав 18 відсотків, в травні – 17,5 відсотка.

На ринку вантажних авіаперевезень у I півріччі поточного року працювало 18 вітчизняних вантажоперевізників. Значно скоротило обсяги перевезень АТП АНТК “Антонов” (на 17,1 відсотка), частка якого в загальнодержавних обсягах перевезень на сьогодні складає 47 відсотків. Також значно скоротили вантажні перевезення авіакомпанії „Аеросвіт” (на 52,4 відсотка), „Аеровіз” (на 27,7 відсотка), „Ветеран” (на 57,8 відсотка), „Урга” (на 12,2 відсотка). Водночас майже вдвічі збільшено перевезення вантажів порівняно з минулим роком авіакомпанією „Міжнародні авіалінії України”. Значне зростання обсягів вантажоперевезень мало місце в авіакомпаніях „Шовковий шлях” (в 2,7 раза) та Кримське ДАП „Універсал-авіа” (в 7,6 раза).

Негативний вплив кризових явищ не міг не позначитись і на роботі всіх вітчизняних аеропортів, пасажиро потоки яких представленні на рис 1.

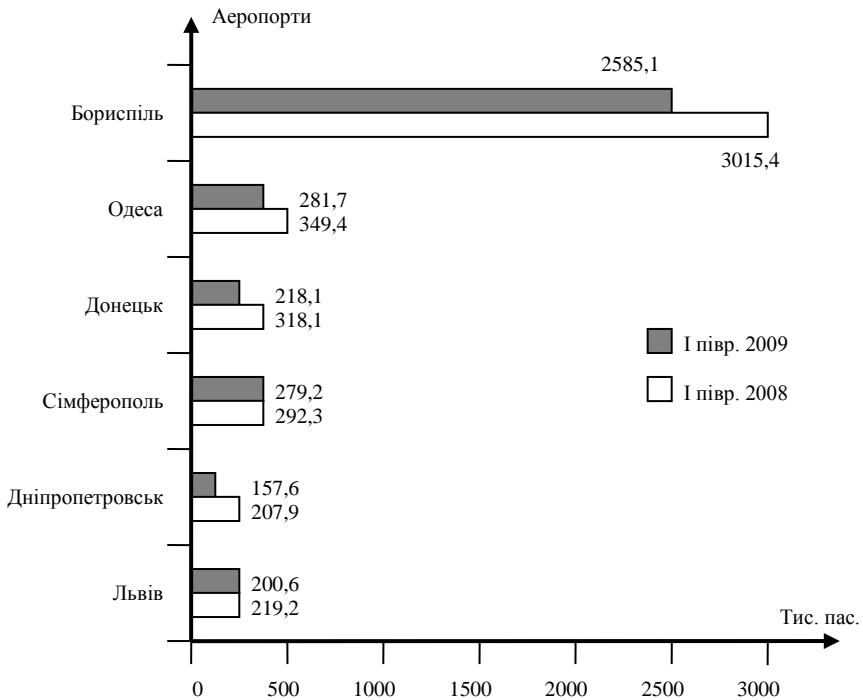


Рисунок 1. Пасажиро потоки через провідні аеропорти України [4]

У I півріччі поточного року комерційні рейси обслуговували 28 українських аеропортів та аеродромів, пасажиропотоки скоротились порівняно з I півріччям 2008 року на 17,5 відсотка та склали 3,9 млн.чол., поштовантажопотоки - на 35,6 відсотка та склали 17,3 тис.тонн. В аеропорту „Бориспіль” за цей період обслуговано 2,6 млн. чоловік проти 3 млн. чоловік за відповідний період минулого року, поштовантажопотоки зменшилися на 34,4 відсотка та становили 12,1 тис.тонн.

Малою авіацією за півроку оброблено 364,6 тис. гектарів сільськогосподарських площ, наліт годин становив 9,8 тисяч (за I півріччя 2008 року – 787,7 тис.га та 16,8 тис.год відповідно).

Конкурентоздатність авіапослуги є головним вихідним фактором з фінансово-економічної кризи, можливим розширенням частки ринку, зростання прибутку та поліпшення економічного становища авіапідприємства.

Конкурентоздатність авіапідприємства – це його здатність створювати та впроваджувати конкурентноздатні авіапослуги.

Взаємозв'язки конкурентноздатності вітчизняного авіапідприємства в умовах фінансово-економічної кризи, потенціалу зовнішнього середовища, рентабельності і стійкості його функціонування представлені на рис. 2.



Рисунок 2. Взаємозв'язки потенціалу і конкурентноздатності авіапідприємства та результатів його діяльності

Головним у забезпеченні конкурентноздатності авіапідприємства в умовах фінансово-економічної кризи, як першої умови досягнення високих кінцевих результатів (прибутковості, стійкості, комплексності розвитку), є підвищення якості управління. Якість управління, в даному випадку, потрібно підвищувати шляхом аналізу механізмів дії економічних законів і законів організації, дотримання наукових підходів і принципів, застосування удосконалених методів і моделей.

Підвищення конкурентноздатності авіапідприємств вимагає рішення ряду завдань, серед яких першочерговими є:

- зниження матеріало- і паливоенергоємності авіапідприємств;

- переорієнтація на наукоємкі і високотехнологічні виробничі процеси;
- підвищення якості авіа послуг.

Висновки та пропозиції. Отже, завдяки підвищенню конкурентоспроможності авіапідприємств, підвищується економічний потенціал України в цілому.

Застосування методів та підходів взаємозв'язку потенціалу і конкурентноздатності авіапідприємства та результатів його діяльності, представляється особливо актуальним в умовах фінансово-економічної кризи та повинно впроваджуватися в діяльність всіх авіапідприємств України.

ЛІТЕРАТУРА

1. Кулаев Ю.Ф. Экономика гражданской авиации Украины [Текст]: монография / Ю.Ф. Кулаев. – К.: Феникс, 2004. – 667 с.
2. Иванова Е.В. Оценка конкурентоспособности предприятия [Текст] / учебное пособие для вузов / Е.В. Иванова. – К.: Феникс, 2008. – 298 с.
3. Міжнародні авіаційні новини / "Аеросвіт" сподівається вирішити питання харчування вже наступного тижня [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.avianews.com/ukraine/2009/april/30c.htm>
4. Державна авіаційна адміністрація / Підсумки діяльності авіаційної галузі України за I півріччя 2009 року [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua/news/#pids1>
5. Фатхутдінов Р.А., Осовська Г.В. Управління конкурентноздатністю організації [Текст]: підручник для студ. вищих навч. закл. / Р.А. Фатхутдінов. – К.: «Кондор», 2009. – 470 с.
6. Інформаційна агенція ГолосUA / Фінансово-економічна криза: „великий злам” під час падіння? [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.golosua.com/politika/2009/04/02/finansovo-ekonomichna-kriza-velikij-zlam-pid-chas-/>