**Гаврилко Тетяна Олександрівна,**

кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри

фінансів, обліку і аудиту

Інституту економіки та менеджменту

Національного авіаційного університету

**Побоченко Леся Миколаївна,**

кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри

міжнародних економічних відносин і бізнесу

Інституту міжнародних відносин

Національного авіаційного університету

**МАСШТАБИ РОЗВИТКУ ТА СТРУКТУРА СВІТОВОГО РИНКУ БІЗНЕС-АВІАЦІЇ В УМОВАХ ГЛОБАЛЬНИХ ТРАНСФОРМАЦІЙ**

***Анотація.*** У статті досліджено особливості розвитку світового ринку бізнес-авіації, проведено аналіз ринку компаній-виробників бізнес-джетів у світі, рейтинг країн світу за кількістю літаків бізнес-авіації та регіональний розподіл бізнес-джетів в умовах глобалізаційних перетворень.

**Ключові слова:** ринок ділової авіації, бізнес-авіація, бізнес-джети, авіабудівна компанія, виробники літаків.

**Гаврилко Т.А.,** к.э.н, доцент, доцент кафедры финансов, учета и аудита Института экономики и менеджмента Национального авиационного университета.

**Побоченко Л.Н.,** к.э.н, доцент, доцент кафедры международных экономических отношений и бизнеса Института международных отношений Национального авиационного университета.

**МАСШТАБЫ РАЗВИТИЯ И СТРУКТУРА МИРОВОГО РЫНКА БИЗНЕС-АВИАЦИИ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛЬНЫХ ТРАНСФОРМАЦИЙ**

***Аннотация.*** В статье исследованы особенности развития мирового рынка бизнес-авиации, проведен анализ рынка компаний-производителей бизнес-джетов в мире, рейтинг стран мира по количеству самолетов бизнес-авиации и региональное распределение бизнес-джетов в условиях глобализационных преобразований.

**Ключевые слова:** рынок деловой авиации, бизнес-авиация, бизнес-джеты, авиастроительная компания, производители самолетов.

**Gavrilko T.A.,** Ph.D. in Economics, Associate, assistant professor, Professor of Finances of Account and Audit, Institute of Economics and Management, National Aviation University.

**Pobochenko L.M.,** Ph.D. in Economics, Associate, assistant professor, Professor of International Economic Relations and Business Department, Institute of International Relations, National Aviation University.

**SCALE OF WORLD MARKET STRUCTURE AND BUSINESS AVIATION UNDER GLOBAL TRANSFORMATIONS**

***Аnnotation****.* In the article the features of the global business aviation market, the analysis of the market of manufacturers of business jets in the world, ranking countries by the number of planes of business aviation and regional distribution of business jets in the conditions of globalization change.

**Key words:** market business aviation, business aviation, business jets, аircraft сompany, manufacturers of aircraft.

**Постановка проблеми та її зв’язок з важливими науковими та практичними завданнями.** В умовах глобальних трансформацій створюються нові умови для посилення конкурентної боротьби на світових авіаринках, що спричиняє вплив на розвиток ринку авіаційних послуг. Відповідно, авіаринок взаємодіє та впливає через механізми конкуренції на розвиток світової економіки.Бізнес-авіація є однією з найважливіших складових частин глобальної транспортної системи, що забезпечує робочими місцями та стимулює економічне зростання. Ринок бізнес-авіації є невід'ємною частиною системи цивільної авіації.

В глобальному світовому господарстві для розвитку підприємницьких структур та забезпечення ефективного функціонування країни необхідним є розробка стратегії розвитку бізнес-авіації, що потребує не тільки вивчення практичного світового досвіду її функціонування, але й вирішення низки наукових задач, як теоретичного, так і прикладного характеру.

**Аналіз останніх публікацій по проблемі.** Дослідженню проблеми розвитку бізнес-авіації в світі присвячені наукові праці таких учених як: К.Козловський [1], Н.Коваленко [2], К.Марінцева [3], Д.Муборакшоєва [4], М.Музиченко [5], К.Сидоренко [ 6], А.Чеховский [7], А.Штангрет [8], А.Ярош [9] та інші.

Разом з тим недостатня теоретична опрацьованість сучасних тенденцій розвитку світового ринку бізнес-авіації, а також проблем та перспектив його розвитку у світі в умовах глобальних трансформацій.

**Формулювання цілей дослідження.** Метою статті є дослідження масштабів та структури світового ринку бізнес-авіації в умовах глобалізаційних перетворень**.**

**Виклад основних результатів та їх обґрунтування.** Разом з поглибленням глобалізації й інтеграції економічних процесів зростають потреби та привабливість послуг бізнес­авіації. Перспективною тенденцією розвитку ділових перевезень стає придбання повітряних суден з екіпажем окремими великими корпораціями. Такі зміни на ринку послуг ділової авіації, які досить динамічно відбуваються впродовж останніх років, вимагають пошуку нових методик спрямованих на аналіз його структури й оцінювання тенденцій. Тому дослідження сучасного стану ринку послуг ділової авіації є актуальними.

Останнім часом підвищилася популярність бізнес-авіації в усьому світі, особливо важливу роль галузь відіграє в економіці країн Заходу. Бурхливий розвиток ринку бізнес - авіації в США і Європі перетворило бізнес-джети на другий за значущістю, після регулярної авіації, вид повітряного транспорту, а щорічні обороти даного ринку перевищують відповідні показники ринку бойової авіаційної техніки.

За даними Всесвітньої асоціації ділової авіації (GBTA) глобальний ринок бізнес-авіації пережив період великого буму, катастрофічний спад і зупинився перед новими реаліями. 2014 рік був найуспішнішим з моменту обвалу ринку ділової авіації в 2008 році. Активність ринку бізнес-авіаціїбагато в чому залежить від рівня самооцінки покупців, як приватних осіб, так і компаній. Незважаючи на деякі коливання на основних світових ринках цінних паперів протягом 2014 року, в цілому біржові індекси виросли, що сприяло зростанню купівельної активності. Зростання попиту відбулося як на нові літаки, так і на літаки вторинного ринку [12].

Зміни, які відбулися на ринку бізнес-авіації в 2014 році, вплинули і на інтенсивність польотів, і вторинний ринок, і прогнози, і розстановку сил серед виробників бізнес-джетів. Бізнес-джет - це літак з рекордним потенціалом у сфері високих технологій, економічності та комфорту, що використовується в діловій авіації.

Серійний випуск бізнес-джетів - велика частка світової індустрії бізнес-авіації, її локомотив і основний показник стану ринку. Починаючи з 2008 року, темпи виробництва повітряних суден для приватних польотів неухильно падали. Так, в 2008 році було вироблено 1313 літаків бізнес-класу, а в 2012 році їх кількість скоротилася до 670. Це в першу чергу пов'язано з попитом, який різко впав на середні та маленькі літаки, в той час як попит на великі бізнес- джети не надто постраждав. В 2013 році кількість випущених на ринок літаків становила 678 бізнес-джетів [11].

Згідно з даними Асоціації виробників літаків авіації загального призначення, в 2014 році поставки бізнес-джетів стабілізувалися після чотирирічного падіння: покупцям було передано 708 реактивних літаки, що на 30 більше, ніж в 2013 році. Але, незважаючи на таку різницю в кількості випущених літаків, вартість поставок у 2014 році виявилася величезною - 21 млрд. дол. США [13], (рис. 1.):

**Рис. 1. Виробництво бізнес-джетів у світі в період 2008-2014рр. та прогноз на 2022 рік, (шт.).**

 Примітка. Побудовано авторами за даними [13].

Надалі очікують зростання виробництва до 2020-го року, коли на ринок вийде 1166 машин. В цілому, очікується, що за період з 2013 по 2022 буде побудовано від 9250 до 9575 нових бізнес-джетів загальною вартістю понад 230 млрд. дол. США [13].

Великий транснаціональний бізнес, який отримує літаки великих і далекомагістральних класів, має більший імунітет до падінь економіки, в той час як середній і навіть малий бізнес - основні покупці невеликих бізнес-джетів - більш залежний від стану економіки і доступних умов фінансування операції. Таким чином, в чотирирічний період спаду найбільш стійким попитом користувалися далекомагістральні літаки, вартість яких починається від 40-50 млн. дол. США. Відповідно, у виграші опинилися ті виробники, в модельному ряду яких більше таких машин [12].

За даними Aviation International News найбільші виробники бізнес-джетів, такі як Textron Авіація (материнська структура компанії Cessna), яка збільшила показник поставок на 12%, передавши клієнтам 159 літаків та Citation Gulfstream, яка передала клієнтам 150 літаків, що на 4% більше, ніж в 2013 році. Але, Dassault Aviation зменшила кількість поставлених літаків в 2014 році до 66, що на 14% менше попереднього року. Потрібно відмітити, що 15% від всіх замовлень припало на клієнтів з країн БРІК (Бразилія, Росія, Індія, Китай), [13], (табл. 1):

**Таблиця 1**

**Розподіл ринку компаній-виробників бізнес-джетів у світі в 2014 році**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Компанія** | **Частка****ринку,****%** | **Продукція** | **Кількість бізнес-джетів, випущених** **в 2014 році** |
| Bombardіer Aerospace (Канада) | 25,5% | Global, Challenger, Learjet | 180 |
| Gulfstream Aerospace (США) | 20,5% | G150, G200, G450, G550 | 150 |
| Cessna Aіrcraft (США) | 20% | Cіtatіon | 159 |
| Embraer (Бразилія) | 17% | Phenom, Legacy, ERJ | 116 |
| Dassault Avіatіon (Франція) | 11% | Falcon | 66 |

 Примітка. Складено авторами за даними [13].

Бразильська авіабудівна компанія Embraer в 2014 році поставила своїм замовникам 208 літаків, у тому числі 116 бізнес-джетів. В результаті у виробничому секторі почалася перестановка сил. Якщо раніше йшлося про умовну "велику шістку" лідерів у форматі "5+1" (Bombardier Aerospace, Gulfstream Aerospace, Cessna Aircraft, Dassault Aviation, Hawker Beechcraft і молодий, але багатообіцяючий Embraer), то зараз бразильський концерн Embraer зміцнив свої позиції, потіснивши збанкрутілу американську Hawker Beechcraft і наступаючи на п'яти ще одній американської компанії – Cessna [11].

Серед топ-10 країн за кількістю бізнес-джетів в експлуатації лідирує США, де кількість зареєстрованих повітряних суден є найбільшою в світі та становить 67 % бізнес-джетів і 63 % світового парку [12], (табл.2):

**Таблиця 2**

**Рейтинг країн світу за кількістю літаків бізнес-авіації**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№** | **Країна** | **Кількість бізнес-літаків** |
|  | США | 12 051 |
|  | Бразилія  | 764 |
|  | Мексика | 704 |
|  | Канада | 483 |
|  | Німеччина | 367 |
|  | Острів Мен | 264 |
|  | Австрія | 244 |
|  | Великобританія | 241 |
|  | Китай  | 203 |
|  | Венесуела | 168 |

 Примітка. Складено авторами за даними [12].

За даними Gama General Aviation Statistical Data Book and 2014 Industry Outlook щорічний внесок бізнес-авіації в економіку США становить 150 млрд. дол. США та 1,2 млн. робочих місць щорічно. А в економіку країн Європи внесок бізнес-авіації складає 20 млрд. дол. США [13].

Дещо змінилася і карта поставок бізнес-джетів в 2014 році. Незважаючи на негативні наслідки кризи, частка США після перерви в пару років становить 52,4% світового обсягу переданих замовникам джетів. Далі йде Європа з 15,6%, країни Азії - 12% бізнес-джетів, на частку Латинської Америки довелося 11,1%, а на Близький Схід і Африку - по 9% [13], (рис. 2.):

**Рис. 2. Регіональний розподіл бізнес-джетів в 2014 році, (%.).**

 Примітка. Побудовано авторами за даними [13].

В останні роки також поступово зростає активність Китаю та Індії, але кількість угод з клієнтами в цьому регіоні не зрівняти з кількістю угод в США.

За даними «Bombardier Business Aircraft Market Forecast 2014-2033» прогноз поставок бізнес-джетів за регіонами світу в 2023 році виглядатиме наступним чином [10], (рис.3.):

**Рис. 3. Прогноз поставок бізнес-джетів за регіонами світу в 2023 році, (шт.).**

 Примітка. Побудовано авторами за даними [10].

Так, найбільшу кількість поставок прогнозують США (3975 бізнес-джетів). Далі йде Європа – 1550 та Китай і Латинська Америка 950 та 940 бізнес-джетів відповідно [10].

**Висновки та перспективи подальших досліджень.** Проведене дослідження розвитку світового ринку бізнес-авіації дозволило виділити ряд характерних особливостей і принципових відмінностей його функціонування.

Бізнес - авіація – дуже важливий фактор прискорення розвитку економіки країни. Це тисячі нових робочих місць, високотехнологічне виробництво та надходження до державного бюджету. Ділова авіація сприяє розширенню міжнародного ринку. Але розвиток і поширення бізнес-авіації в світі досить не- рівномірний.

Таким чином, ринок бізнес-авіації зростає у всьому світі великими темпами. Кожна країна так чи інакше пов’язана з цією діяльністю. В 2014 році ситуація на ринку бізнес-авіації стабілізувалася і навіть мала позитивну динаміку, а саме зростання льотної активності на 4%. Лідируючі позиції у розвитку бізнес-авіації у світі займає США. На їх часту в 2014 році припадає близько 52%, що пов’язано з відновленням економіки США, а також ростом світової економіки [12].

Більшість світових аналітиків вважають, що ринок бізнес-авіації чекає подальше зростання протягом найближчих 10 років. Основними факторами, які активно впливають на сучасний розвиток ділової авіації в світі, є зростання корпоративних прибутків, інтеграція і глобалізація бізнесу, економічний розвиток ринків країн. Намітився прогрес і в розвитку програми пайового володіння літаком, що робить використання бізнес-джетів більш доступним.

**Список використаних джерел**

1. Козловський К.В. Міжнародний досвід в управлінні діловими перевезеннями як елемент підвищення конкурентоспроможності української бізнес-авіації / К.В. Козловський // Актуальні проблеми міжнародних відносин. – 2010. – Вип. 93. – Ч. ІІ. – С. 246-253.
2. [Коваленко Н. О.](http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?Z21ID=&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&S21STN=1&S21REF=10&S21FMT=fullwebr&C21COM=S&S21CNR=20&S21P01=0&S21P02=0&S21P03=A=&S21COLORTERMS=1&S21STR=%D0%9A%D0%BE%D0%B2%D0%B0%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D0%BA%D0%BE%20%D0%9D$) Перспективи застосування бізнес-планування на етапі комерційного співробітництіва авіакомпаній в умовах міжконтинентальної інтеграції / Н. О. Коваленко // [Вісник Східноєвропейського університету економіки і менеджменту. Серія: Економіка і менеджмент](http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?Z21ID=&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&S21STN=1&S21REF=10&S21FMT=JUU_all&C21COM=S&S21CNR=20&S21P01=0&S21P02=0&S21P03=IJ=&S21COLORTERMS=1&S21STR=%D0%96100024:%D0%95%D0%BA.,%20%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D0%B5%D0%B4%D0%B6.). – 2011. – № 2. – С. 156 –164.
3. [Марінцева К. В.](http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?Z21ID=&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&S21STN=1&S21REF=10&S21FMT=fullwebr&C21COM=S&S21CNR=20&S21P01=0&S21P02=0&S21P03=A=&S21COLORTERMS=1&S21STR=%D0%9C%D0%B0%D1%80%D1%96%D0%BD%D1%86%D0%B5%D0%B2%D0%B0%20%D0%9A$" \o "Пошук за автором) Oрганізаційно-технологічні умови функціонування експрес-авіаперевізника / К. В. Марінцева // [Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля](http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?Z21ID=&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&S21STN=1&S21REF=10&S21FMT=JUU_all&C21COM=S&S21CNR=20&S21P01=0&S21P02=0&S21P03=IJ=&S21COLORTERMS=1&S21STR=%D0%9669301" \o "Періодичне видання). – 2013. – № 9(1). – С. 89 – 94.
4. Муборакшоева Д.Т. Инновационные стратегии на рынке деловой авиации в условиях системного кризиса: 08.00.05 - Экономика и управление народным хозяйством: диссертация кандидата экономических наук / [Д. Т. Муборакшоева](http://opac.mpei.ru/notices/index/IdNotice%3A158700/index.php?url=/auteurs/view/42632/source:default). – М. – 2009. – 202 с.
5. Музиченко М.В. Сучасні тенденції розвитку бізнес-авіації у світі / М.В. Музиченко // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: зб. наук. пр. - 2010. - Вип. 28. - К.: НАУ, 2010. - С. 65-73.
6. Сидоренко К.В. Концептуальний підхід до формування конкурентоспроможності провідних міжнародних аеропортів в умовах світоцивілізаційної траєкторії розвитку авіатранспортного ринку Бізнесінформ №3, 2014. - С.173-182.
7. Чеховский А.В., Припадчев А.Д. Проблемы и перспективы развития бизнес-авиации в России // Успехи современного естествознания. – 2010. – № 1 – С. 35-36.
8. [Штангрет А. М.](http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?Z21ID=&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&S21STN=1&S21REF=10&S21FMT=fullwebr&C21COM=S&S21CNR=20&S21P01=0&S21P02=0&S21P03=A=&S21COLORTERMS=1&S21STR=%D0%A8%D1%82%D0%B0%D0%BD%D0%B3%D1%80%D0%B5%D1%82%20%D0%90$) Теоретико-методичні засади побудови системи моніторингу економічної безпеки підприємств авіаційної галузі / А. М. Штангрет //  [Науковий вісник НЛТУ України](http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?Z21ID=&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&S21STN=1&S21REF=10&S21FMT=JUU_all&C21COM=S&S21CNR=20&S21P01=0&S21P02=0&S21P03=IJ=&S21COLORTERMS=1&S21STR=%D0%9668985). – 2013. – Вип. 23.12. – С. 206 – 211.
9. Ярош А.В. Организационно-методические основы развития деятельности авиакомпаний РФ на рынке деловой авиации: 08.00.05 - Экономика и управление народным хозяйством: диссертация кандидата экономических наук / А.В.Ярош. – М. – 2006. – 108 с.
10. European Business Aviation Traffic Up Slightly //офiцiйний cайт Національної Асоціації Ділової Авіації (NBAA)//www.nbaa.org.
11. Business Confidence Survey//офіційний сайт Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA) [//www.iata.org/index.htm](http://www.iata.org/index.htm).
12. [Business Travel Quarterly Outlook - 2014](http://www3.gbta.org/l/5572/2015-04-02/zcj8c)[//офіцiйний сaйт Всесвітньої асоціації ділової авіації (GBTA) //www.gbta.org](http://www.gbta.org).
13. General Aviation Statistical Databook & 2015 Industry Outlook //офіційний сайт Асоціації виробників авіації загального призначення (GAMA)//www.gama.in.ua.