

ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ АВІАТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

THE TENDENCIES OF DEVELOPING THE AVIATION BRANCH OF UKRAINE

У статті проведено аналіз загального стану розвитку авіатранспортної галузі України та впливу глобалізаційних процесів на її розвиток, а також оцінено інвестиційно-інноваційну активність авіатранспортних підприємств України, запропоновано стратегії управління підприємствами авіатранспортної галузі на засаді інноваційно-інвестиційного розвитку.

Ключові слова: стратегії розвитку, авіатранспортні підприємства, конкурентоспроможність, сучасний маркетинговий інструментарій.

В статье проведен анализ общего состояния развития авиатранспортной отрасли Украины и влияния глобализационных процессов на ее развитие, а также оценена инвестиционно-инновационная активность авиатранспортных предприятий Украины,

предложены стратегии управления предприятиями авиатранспортной отрасли на основе инновационно-инвестиционного развития.

Ключевые слова: стратегии развития, авиатранспортные предприятия, конкурентоспособность, современный маркетинговый инструментарий.

The article analyzes a general state of development of the aviation branch of Ukraine and the way the globalization processes influence it; evaluates the innovative investment activities of aviation enterprises of Ukraine and suggests management strategies that aviation enterprises could adopt in terms of their innovative investment development.

Key words: development strategies, aviation enterprises, competitive ability, modern marketing tool set.

УДК 656.7:061.5(045)

Фісун Ю.В.

асистент кафедри маркетингу
Національний авіаційний університет

Табачук Н.О.

студентка
Національний авіаційний університет

Постановка проблеми. Україна має значний потенціал розвитку авіаційного транспорту та нарощування обсягів вантажних і пасажирських перевезень повітряним флотом іноземного і вітчизняного виробництва. Але для реалізації цього потенціалу важливими є адаптація законодавства до європейських стандартів, оновлення матеріально-технічної бази, модернізація аеропортової інфраструктури, забезпечення захисту національних інтересів під час реалізації завдань з відкриття українського повітряного простору.

Поступове економічне відновлення обумовлює зростання попиту на пасажирські авіаперевезення, що сприяє збільшенню розмаїття маршрутів та розширенню географії авіаційного сполучення України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Значний внесок у розвиток теоретичних основ дослідження стратегічного управління розвитком підприємства зробили М. Портер, І. Ансофф, А.А. Томпсон, Дж. Стрикленд, Д. Хассі, Д.А. Аакер, А.Т. Зуб, Г. Мінцберг, Дж.Б. Куїн, С. Субраманьям, Г.М. Тарасюк, З.Є. Шершнева, Т.Л. Мостенська, П.Т. Саблук, Ю.В. Печерица та інші науковці. Також необхідно відзначити публікації таких учених, як Ю.Ф. Кулаєв, В.А. Кулік, В.М. Загорулько, О.П. Рахнянська, Н.М. Тошина, в яких запропоновані рішення проблем формування та реалізації стратегій розвитку підприємств авіаційної галузі. Проте питання вибору та впровадження стратегій розвитку авіапідприємств в сучасних умовах вимагають додаткового вивчення та висвітлення.

У статті розглядаються аспекти вибору оптимальних стратегічних напрямів розвитку авіакомпаній з урахуванням можливостей та загроз зовнішнього середовища.

Україна має значний потенціал розвитку авіаційного транспорту та нарощування обсягів вантажних і пасажирських перевезень повітряним флотом іноземного і вітчизняного виробництва. Проте для реалізації цього потенціалу важливими є адаптація законодавства до європейських стандартів, оновлення матеріально-технічної бази, модернізація аеропортової інфраструктури, забезпечення захисту національних інтересів під час реалізації завдань з відкриття українського повітряного простору.

Поступове економічне відновлення обумовлює зростання попиту на пасажирські авіаперевезення, що сприяє збільшенню розмаїття маршрутів та розширенню географії авіаційного сполучення України.

Таким чином, формування стратегії розвитку авіатранспортної галузі посилюється з огляду на очікуване підписання Угоди про асоціацію з ЄС, зокрема Угоди про зону вільної торгівлі, оскільки недостатній розвиток транспортної інфраструктури, який перешкоджає необхідному доступу громадян та підприємств до транспортних послуг, може призвести до серйозних економічних втрат і ускладнити налагодження високоєфективної торгівлі та прискореного економічного зростання України.

Постановка завдання. Очікувана ратифікація Кейптаунської конвенції сприятиме залученню додаткових фінансових ресурсів для оновлення матеріально-технічної бази авіаційних підприємств України. Нині слід розширити low-cost перевезень пасажирів.

Як правило, органи державної статистики у дослідженнях економічного розвитку країни, зокрема її транспортної галузі, наводять показники, що характеризують задоволений попит на послуги цієї сфери. Проте, як показує аналіз, у дея-

ких транспортних галузях не вирішеною і невисвітленою залишається проблема збалансування попиту і пропозиції послуг, зокрема послуг щодо перевезення (відправлення) вантажу і пасажирів.

Зазначені обставини гальмують темпи економічного розвитку, оскільки вироблена продукція не може бути своєчасно відправлена споживачу або виробник змушений зменшувати обсяги власного виробництва.

Залишається багато не вирішених питань з нарощування обсягів авіаційних пасажирських і вантажних перевезень.

Виклад основного матеріалу дослідження.

Сьогодні розвиток авіатранспортної галузі стримується великою кількістю проблем та обмежень, що пов'язані з наслідками світової економічної кризи та зростанням цін на паливні ресурси. Багато компаній не в змозі досягти своєї мети зростання виручки і рентабельності, але вірогідність досягнення зростання прибутку збільшується, якщо авіапідрприємство має чітку стратегію зростання і розвинену інфраструктуру її виконання. Одне без іншого знижує ймовірність успіху. Нині основними факторами розвитку будь-якої господарської системи є інноваційні, серед яких слід назвати нову техніку, системні технології нового типу, нову організацію праці і виробництва, нову мотиваційну систему. Це стосується й авіаційної галузі, у якій авіакомпанії знаходяться під безпрецедентним тиском для одержання економічних результатів внаслідок зростання цін на паливо, оплату праці тощо. В цих умовах активізувалася цінова конкуренція на ринку з боку бюджетних авіакомпаній, діяльність яких активізувалась за рахунок залучення не тільки туристів, але й бізнес-сегментів. В цих умовах деякі авіакомпанії здійснюють репозиціонування для успішної конкуренції на ринку, шукаючи інноваційні, нові можливості сервісу і бізнес-моделей. Майбутній успіх авіакомпаній визначається їх здатністю використовувати нові технології, що здатні забезпечити лояльність клієнтів і підвищення операційної ефективності.

Сучасний стан авіатранспортної галузі України характеризується недостатнім рівнем конкуренції, завищеними тарифами порівняно з багатьма європейськими авіакомпаніями. Повітряні перевезення між Україною та іншими країнами регулюються двосторонніми міжурядовими угодами, у яких прописуються авіакомпанії з обох сторін, маршрути, а також кількість рейсів за певний проміжок часу. Оптимізація управління авіаційним простором можлива завдяки глобалізаційним процесам, що відбуваються у світовій авіації протягом останніх десятиліть, а саме впровадженню політики «відкритого неба».

Політика «відкритого неба» – це міжнародна концепція, спрямована на лібералізацію правил і регулювань міжнародної авіаіндустрії, тобто ство-

рення вільного ринку. Спільний авіаційний простір дасть змогу авіакомпаніям отримати безперешкодний доступ до регіональних та міжнародних маршрутів. Вигоди споживачів очевидні: збільшення конкуренції приводить до здешевлення вартості послуг, покращення якості обслуговування. Намагання підписати договір «Про відкрите небо» тривають від грудня 2007 року і склали п'ять раундів переговорів. Найближчі роки мають стати періодом форсованого розвитку високотехнологічних галузей, зокрема авіаційної галузі. На цьому наголосив Прем'єр-міністр Микола Азаров під час засідання Уряду 30 січня 2013 року. Проте існує загроза витіснення вітчизняних учасників ринку великими, більш конкурентоздатними іноземними компаніями, тому важливим є дослідження різних аспектів спільного функціонування авіапідрприємств у рамках міжнародної співпраці.

Проаналізувавши досвід співробітництва авіакомпаній на міжнародних ринках, можемо виявити такі тенденції. Альянси між авіакомпаніями на міжнародних ринках за останні десятиліття набувають статусу однієї з головних особливостей авіатранспортної галузі. Значна кількість споживачів, особливо тих, що подорожують у справах, вимагає організації безпересадочних перельотів з будь-якої точки світу в будь-яку іншу. Проте сьогодні жодна авіакомпанія не в змозі ефективно забезпечувати вимоги споживачів власними силами. Намагаючись ефективно задовольнити вимоги ринку, авіакомпанії шукали комерційних партнерів для збільшення власних можливостей в охопленні ринку. Пасажири завжди можуть скласти маршрут, користуючись послугами двох або більше компаній, завдяки механізму співробітництва різних компаній, що управляється IATA (Міжнародна асоціація повітряного транспорту), однак взаємодія за відсутності взаємовигідних умов є неефективною та не сприяє інтеграційним процесам.

Авіакомпанії «Northwest Airlines» («Північно-західні авіалінії», США) та «KLM» («Королівські датські авіалінії») стали першопрохідцями у міжнародній співпраці, спільно використовуючи регіональні та вузлові аеропорти (хаби). Нині існує три основні альянси, а саме найбільший Star Alliance, наступний SkyTeam, а також Oneworld, що разом складають більше 80% загального обсягу авіаперевезень над Атлантикою та Тихоокеанським регіоном і забезпечують майже 80% польотів між Європою та Азією.

Незважаючи на очевидну вигоду від міжнародної співпраці, виникають питання, пов'язані з регулюванням державними органами процесів монополізації ринків. Імунітет від законодавчих претензій можливий за умови приєднання до концепції спільного авіаційного простору, так званого відкритого неба, що спрямована на лібералізацію правил та регулюючих механізмів між-

народної комерційної авіації. Аналіз ситуації, що склалася, доцільно проводити з двох позицій, де перша ґрунтується на співробітництві з метою забезпечення послуг для невеликих аеропортів, оскільки обсяг перевезень між невеликими містами незначний. Збільшення обсягу перевезень за таких умов можливе за умови використання низьких тарифів, тобто шляхом зменшення витрат, яким пішли бюджетні авіакомпанії (LCC). З метою забезпечення регулярних перевезень у цьому разі компанії шукають можливості співпраці між собою. Інша позиція спрямована на вирішення проблем організації перевезень з використанням значних вузлових аеропортів з високою щільністю трафіка. Значне завантаження аеропортів вимагає оптимального управління авіаційними потоками і більш високого рівня інтеграції між перевізниками.

Інтерлайн-угода (Interlining) передбачає співробітництво між двома або більше авіакомпаніями щодо визнання документації про перевезення. На практиці це означає, що під час продажу квитка на бланку однієї компанії можна виписати квиток на рейс іншої, і навпаки, електронний квиток є єдиним із занесенням інформації в бази кожної компанії. Інтерлайн також дає змогу стикувати рейси різних компаній, наприклад якщо споживач має намір дістатися з пункту А у пункт С з пересадкою у пункті В рейсами двох компаній, то він може придбати лише один квиток і часто дешевше, ніж за умови купівлі двох квитків. Спільна програма лояльності (FFP) дає змогу споживачам накопичувати бонусні бали за кілометри польоту, а також нараховувати бонуси за використання дебетових та кредитних карток не тільки однієї компанії, але й її партнерів. Вигоди для споживачів конвертуються у значні знижки на подальші рейси, доступ у кімнати відпочинку підвищеного комфорту компаній-партнерів, пріоритет бронювання квитків.

Код-шерингова угода (Code sharing) – це спільне використання літака однієї компанії декількома авіаперевізниками на певному маршруті, тобто рейс виконується однією компанією, а інші можуть продавати місця в даному літаку за своїми тарифами і під своїм кодом і номером рейсу, нібито він виконується ними самими. Код-шерингова угода фактично є більш глибоким рівнем співпраці, що поєднує переваги інтерлайн-угоди з правом продажу квитків від власного імені, значно скорочуючи видатки на перевезення і залишаючи щільний розклад польотів з перевагами спільної програми лояльності, а також вибором більш зручних варіантів пересадки у вузлових аеропортах.

Альянси (Alliances) є співпрацею за видом спрямованої координації між авіаперевізниками, що дає змогу отримати додаткові переваги від поєднання зусиль, досвіду, спільного використання обладнання. Спрямована координація сприяє зменшенню рівня економічного ризику,

зниженню витрат, збільшенню обсягу інвестицій, прискоренню і полегшенню впровадження інновацій, покращенню якості та розширенню асортименту послуг. Об'єднання дає змогу більш крупним компаніям або альянсам розширити долю ринку, збільшити кількість вузлових аеропортів (хабів), авіапарк альянсу і можливості технічного обслуговування літаків у різних регіонах, виробити єдину маркетингову стратегію розвитку. Компанії, що приєднуються, отримують переваги, пов'язані з доступом до ресурсів альянсу, збільшенням обсягів перевезень, підвищенням якості обслуговування, залученням нових споживачів програмами лояльності партнерів, оптимізацією витрат (перш за все, на паливо, оскільки альянси закуповують значні обсяги за оптовими, більш низькими цінами), використанням більш відомого бренду і маркетингового досвіду альянсу. Пасажири отримують схожі переваги, що й під час код-шерингових угод, але в більших обсягах і з додатковими зручностями, наприклад отримання інформації про всі напрями сполучення і вигоди, що представляють учасники альянсу, рідною мовою споживача.

У зв'язку з намаганням Уряду України залучити авіатранспортну галузь до євроінтеграційних процесів у рамках договору «Про відкрите небо» виникають питання конкурентоздатності вітчизняних компаній. Спільний авіаційний простір приведе на український ринок нових крупних міжнародних гравців, що звикли працювати в умовах жорсткої конкуренції на міжнародних ринках. Витісненню з ринку вітчизняних авіаперевізників може стати на заваді членство в головних міжнародних альянсах. Окрім проаналізованих переваг, що отримають перевізники, приєднавшись до альянсів, збільшиться обсяг авіаперевезень і завантаження аеропортів, а саме міжнародного аеропорту «Бориспіль» як вузлового хабу. З метою збільшення зацікавленості альянсів у партнерстві українські компанії мають розробити програми, спрямовані на покращення сервісу і наближення до наявних міжнародних стандартів. Проте найбільші вигоди від приєднання до спільного авіаційного простору отримують пасажери.

Постійний вплив міжнародного конкурентного середовища, зменшення внутрішньої стійкості системи з порушенням стану рівноваги визначають необхідність адаптації вітчизняних авіакомпаній до умов ринку. При цьому важливо враховувати особливості взаємодії вітчизняних авіаперевізників із зовнішнім середовищем та ідентифікувати найбільш адекватні способи реагування на зміни в ньому. Вітчизняним авіакомпаніям необхідно забезпечити підвищення свого адаптаційного потенціалу до вищого рівня, основними показниками якого є оптимальне бізнес-планування діяльності, потужний бренд, диверсифікованість, високоефективне лідерство, гнучкість

та ризик-менеджмент, оптимальне скорочення витрат та використання ресурсів, довгострокове бачення та ефективні стратегії стійкого та помір-ного зростання, оптимальне використання парку ПС та симетричний розвиток мережі авіаліній, активне впровадження новітніх систем продажів, ефективні програми лояльності для часто літаючих пасажирів. Також для підвищення рівня адаптаційного потенціалу вітчизняних авіакомпаній необхідно забезпечити реалізацію ефективного організаційно-економічного механізму адаптації авіакомпаній до умов глобального ринку пасажирських авіаперевезень, що дасть змогу забезпечити діагностування та прогнозування змін факторів зовнішнього та внутрішнього середовища авіакомпанії; мінімізацію прояву негативних факторів; своєчасне та обґрунтоване прийняття управлінських рішень; вибір оптимальної бізнес-моделі авіакомпанії під час адаптації до умов конкурентного середовища, що передбачає створення інтегрованих моделей оцінки наявних ресурсів та оцінювання рівня ризиків; визначення ефективної структури парку ПС відповідно до умов обслуговування наявної чи прогнозованої мережі повітряних маршрутів авіакомпанією; вдосконалення методів та форм співпраці авіакомпаній України з авіаперевізниками інших країн для зміцнення своїх позицій на міжнародних ринках.

З посиленням конкурентної боротьби на ринку авіаперевезень, авіакомпанії повинні формувати та реалізовувати стратегії з урахуванням особливостей їх орієнтації на певний ринковий сегмент, стаючи більш гнучкими, використовуючи переваги сучасних форм співпраці з іншими учасниками ринку. Вітчизняним авіакомпаніям, що мають невисокий рівень рентабельності внаслідок значної капіталомісткості, наукоємності та трудомісткості, впливу внутрішніх та зовнішніх факторів, необхідно реалізувати стратегії, спрямовані на управління витратами. Водночас недоцільно обмежувати діапазон змін в авіакомпаніях, концентруючи зусилля тільки на мінімізації витрат, оскільки зі зниженням ступеня лояльності споживачів до перевізника все більшого значення набувають такі заходи, як удосконалення форматів дистрибуції та підвищення рівня сервісного обслуговування. Орієнтація на зменшення витрат не повинна призводити до зниження здатності авіакомпанії задовольняти потреби клієнтів і здатності перевізника своєчасно та ефективно реагувати на зміни в бізнес-середовищі в майбутньому. Заходи щодо зменшення витрат обов'язково необхідно поєднувати з реструктуризацією самої авіакомпанії, оскільки поодинокі зміни не дадуть суттєвого ефекту.

Основними заходами щодо пристосування національних авіакомпаній до умов розвитку європейського та світового ринків авіаперевезень

мають бути мінімізація витрат без втрати якості авіаційного продукту; забезпечення високого рівня безпеки відповідно до міжнародних стандартів, надійності авіаперевезень та їх регулярності; забезпечення симетрії розвитку мережі авіакомпанії з побудовою мостів обслуговування фідерних ділянок (оптимізація всієї мережі); забезпечення прийнятного сервісного обслуговування; забезпечення оптимального використання парку ПС та екіпажу відповідно до мережі авіакомпанії; оптимізація комерційної політики компанії з роботою ефективною схеми взаємодії всіх внутрішніх елементів та стандартизацією бізнес-процесів; запровадження сучасних корпоративних стандартів ведення бізнесу; розвиток допоміжних систем бізнесу та каналів дистрибуції з відданням непрофільних напрямів.

Співпраця вітчизняних авіакомпаній в рамках Спільного ринку Європи дасть змогу підвищити рівень якості авіаційних послуг, використовувати більш сучасні методи управління авіакомпаніями, забезпечити оптимальну комерційну політику авіаперевізників у сфері ціноутворення, підвищити економічну ефективність діяльності аеропортів та обслуговуючих служб повітряного простору України, збільшити обсяги інвестування в розвиток національної авіаційної індустрії, розширити ринки збуту авіаційних послуг.

Також з огляду на те, що авіаційний комплекс є стратегічним для кожної розвиненої країни світу, державна підтримка як на законодавчому, так і на виконавчому рівнях є життєво необхідною.

Сьогодні національний інвестиційний клімат є недостатньо сприятливим для залучення іноземних інвестицій. Для інтенсивного розвитку економіки необхідне використання інноваційно-інвестиційної моделі, адекватної вітчизняним реаліям. Для подальшого розвитку українського ринку пасажирських та вантажних авіаперевезень необхідне залучення додаткових інвестицій як на мікрорівні (інвестиції окремих юридичних та фізичних осіб, кредитно-фінансових інститутів тощо), так і на макрорівні та наднаціональному рівнях (інвестиційні ресурси транснаціональних структур, урядів окремих держав, міжнародних економічних та валютно-фінансових організацій).

Сьогодні інвестиційна діяльність вітчизняних авіатранспортних підприємств переважно спрямовується на оновлення морально та фізично застарілого парку повітряних суден, розбудову інфраструктури аеропортів та модернізацію основних фондів. Оскільки авіатранспортна галузь є надзвичайно капіталомісткою та наукоємною, актуальною залишається проблема підвищення інноваційності діяльності авіатранспортних підприємств України для забезпечення економічної ефективності їх діяльності, а також конкурентоспроможності як окремих підприємств цивільної авіації на націо-

нальному та міжнародному ринках авіаперевезень, так і авіаційної галузі загалом. Це створить основу для стабільного динамічного економічного розвитку вітчизняної галузі повітряних перевезень, дасть змогу реалізувати широкомасштабну організаційно-економічну та техніко-технологічну модернізацію підприємств авіатранспортної промисловості.

Для підвищення конкурентоспроможності національної економіки необхідними є формування національної інноваційної системи, розширення інвестиційних можливостей для реалізації інноваційних проектів. Проте за наявного рівня інноваційної активності підприємств поки що неможливо здійснити це в повному обсязі. Для повноцінної інтеграції України у світовий економічний простір необхідно підвищити частку інноваційної продукції у сукупному продукті та збільшити обсяги надання високотехнологічних послуг, зорієнтувати інвестиційні процеси на структурну перебудову національної економіки на новій технологічній основі для посилення конкурентних позицій національних підприємств на світовому ринку в довгостроковій перспективі, а також зменшення рівня втрат від дії негативних чинників глобального середовища.

Вжиття адаптаційних заходів щодо інтеграції авіатранспортної системи України з європейською та світовою транспортними системами передбачає використання сучасної інноваційно-інвестиційної моделі розвитку авіатранспортних підприємств з огляду на інтеграційні та глобалізаційні тенденції у сфері авіації. Слід зазначити, що рівень бюджетного та позабюджетного фінансування розвитку авіатранспортної інфраструктури недостатній та пов'язаний з невисокими обсягами інвестування галузі повітряних перевезень, особливо в умовах подолання негативних наслідків кризових явищ. Поступово підвищується роль приватного капіталу як одного з важливих фінансових джерел підтримки та розвитку інновацій в авіатранспортній сфері.

Аналіз інвестиційно-інноваційної діяльності авіатранспортних підприємств України показує, що серед основних проблем розвитку авіаційної галузі, які впливають на її інвестиційну привабливість, є такі.

1) Морально та фізично застарілий парк повітряних суден та основних фондів загалом. Недопущення значної частини ПС українських авіакомпаній до здійснення польотів у Західну Європу з урахуванням вимог ICAO та EASA. Вирішення цієї проблеми можливе за рахунок:

- створення потужних інвестиційних фондів для інвестування державних програм у сфері авіації;
- оновлення парку ПС із залученням інвестицій на придбання нових більш економічних та екологічних ПС вітчизняного чи закордонного виробництва або використання лізингу ПС;
- впровадження повітряних суден вітчизняного виробництва та сучасних повітряних суден закордонної розробки;

- створення потужної системи державного і недержавного лізингу з використанням банківських кредитів;

- створення національної незалежної системи сертифікації авіаційної техніки на базі вітчизняних науково-експериментальних центрів.

2) Недостатній рівень розвитку інфраструктури регіональних та міжнародних аеропортів України. Шляхи вирішення проблеми такі:

- затвердження концепції розвитку аеропортів;
- розвиток мережі вузлових аеропортів та створення національного вузлового аеропорту (хабу) на базі аеропорту «Бориспіль»;
- підготовка техніко-економічних обґрунтувань, проектної документації, розробка механізмів фінансування комплексних проектів розвитку інфраструктури аеропортів;
- оновлення та модернізація об'єктів наземної інфраструктури, а також будівництво нових терміналів.

3) Невідповідний рівень технології організації процесу перевезень, недостатнє інформаційне забезпечення. Основними напрямками розв'язання проблеми є такі:

- впровадження глобальних супутникових систем CNS/ATM для обслуговування повітряного руху;
- проведення автоматизації та комп'ютеризації авіакомпаній на рівні міжнародних стандартів;
- запровадження розвиненої ефективної комп'ютерної мережі для підвищення якості обслуговування;
- створення системи транспортно-логістичних комплексів (для скорочення часу доставки, зниження затрат на перевезення, оптимізації тарифів) і подальший розвиток інформаційних та логістичних технологій;
- створення незалежного органу з розслідування авіаційних подій.

4) Недостатній розвиток мережі маршрутів транспортних перевезень. Ситуацію можна покращити через:

- укладення угод з іншими авіакомпаніями з продажу комерційних прав (інтерлайни, угоди щодо блок-місць, маркетингові угоди, код-шерінгові угоди, угоди про спільну експлуатацію авіаліній);
- створення авіаційних альянсів або приєднання до вже наявних.

5) Недостатні темпи інтеграції транспортно-дорожнього комплексу України до європейської та світової транспортних систем. Шляхи розв'язання такі:

- створення сильного та конкурентоспроможного національного повітряного перевізника;
- реалізація положень Концепції розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року, а також національних програм в частині розвитку авіаційного транспорту,

– забезпечення безпеки польотів та авіаційної безпеки шляхом розвитку механізмів нагляду та контролю.

6) Невідповідність законодавства України у сфері авіації міжнародним та європейським вимогам. Ця проблема вирішується через:

– завершення побудови системи державного регулювання та національної нормативної бази;

– прискорення прийняття нової редакції Повітряного кодексу,

– удосконалення механізмів державного регулювання в авіаційній галузі;

– удосконалення національного законодавства ЦА відповідно до міжнародних вимог, JARiv (Спільних авіаційних вимог Європейського Союзу) для набуття повного членства України в спеціалізованій регіональній організації, а саме Об'єднаних авіаційних властях (JAA);

– внесення змін у чинне законодавство щодо не оподаткування доходу від інвестиційної діяльності для залучення додаткових інвесторів у галузь авіаперевезень.

Вищезазначені проблеми авіатранспортного комплексу України суттєво впливають на інвестиційну привабливість цієї галузі, а отже, і на можливість залучення додаткових інвестиційних ресурсів. Власне, на вирішення цих актуальних проблем і повинна бути спрямована інвестиційна діяльність підприємств авіаційної галузі. Водночас самим авіапідприємствам необхідно розробляти власні програми розвитку з урахуванням інтересів окремих авіакомпаній, інвесторів, держави та регіону, що обслуговується, оскільки це також впливає на обсяги залучених інвестиційних ресурсів.

Для забезпечення ефективного розвитку у довгостроковій перспективі вітчизняним авіакомпаніям необхідно сформуванню інвестиційну стратегію – комплексну програму реалізації довгострокових цілей інвестиційної діяльності, яка включає такі аспекти.

1) Визначення загального періоду розробки інвестиційної стратегії з урахуванням тривалості періоду, необхідного для формування загальної стратегії розвитку авіакомпанії; тенденцій розвитку економіки України та інвестиційного ринку; специфіки галузі, в якій функціонує дана авіакомпанія; її розміру, потужності та темпів розвитку.

2) Оцінка сильних та слабких сторін авіакомпанії, які визначають особливості її інвестиційної діяльності (дослідження фінансових можливостей формування інвестиційних ресурсів авіакомпанії; маркетингових можливостей розширення обсягів перевезень та диверсифікації діяльності авіакомпанії; особливостей інвестиційної структури авіакомпанії; професійно-кваліфікованого персоналу авіакомпанії, що забезпечує розробку та реалізацію інвестиційної стратегії).

3) Формування стратегічних цілей інвестиційної діяльності з прийнятним рівнем інвестиційних ризиків, формування достатнього обсягу інвестиційних ресурсів та оптимізація їх складу, вибір найбільш ефективних напрямів реального та фінансового інвестування.

4) Розробка найбільш ефективних шляхів реалізації стратегічних цілей інвестиційної діяльності авіакомпанії (розробка стратегічних напрямів формування інвестиційних ресурсів).

5) Формування та реалізація інвестиційної стратегії відповідно до вибраної інвестиційної політики авіакомпанії.

6) Оцінка результатів реалізації інвестиційної стратегії авіакомпанії на базі розроблених критеріїв та стандартів.

Формування інвестиційної стратегії авіакомпанії передбачає вибір найефективніших шляхів її досягнення та базується на прогнозуванні кон'юнктури інвестиційного ринку та умов здійснення інвестиційної діяльності.

Висновки з проведеного дослідження. Проведене дослідження дає змогу зробити висновок про недостатній рівень обсягів інвестування авіатранспортної галузі, особливо в умовах подолання негативних кризових явищ. Для підвищення конкурентоспроможності національної економіки необхідними є формування національної інноваційної системи та розширення інвестиційних можливостей для реалізації інноваційних проектів.

В умовах глобалізації авіаперевезень для забезпечення стабільності конкурентних позицій вітчизняних авіапідприємств на міжнародних ринках велике значення має використання наявних можливостей, які створюються завдяки реалізації інвестиційно-інноваційної моделі розвитку повітряних перевезень в Україні. Відповідні заходи дадуть змогу покращити інвестиційний клімат у цій сфері та забезпечать успішну адаптацію до ринкових умов.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Аксенов І.М. Маркетинг на об'єктах транспорту : [монографія] / І.М. Аксенов. – Нежин : Аспект-Поліграф, 2006. – 336 с.
2. Гайдуцький П.І. Україна: проблеми інтеграції / П.І. Гайдуцький // Національна безпека і оборона. – 2013. – С. 76–89.
3. Глазьев С.Ю. Пауза в переговорах Києва з ЄС стала разумным шагом / С.Ю. Глазьев [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.glazev.ru/sodr_ssn/348.
4. Кіш Є. Пошуки теоретичних моделей європейської інтеграції / Є. Кіш [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.politik.org.ua/vid/magcontent.php3?m=1&n=34&c=605>.
5. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період до 2020 року. – К. : МТУ, 2001. – 27 с.

6. Конкурентна політика держави в умовах трансформації національної економіки : [монографія] / за заг. ред. В.Д. Лагутіна. – К. : Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2008. – 300 с.

REFERENCES:

1. Aksenov Y.M. (2006) *Marketyngh na obektakh transporta* [Marketing on the objects of transport]. Nezhyn : Aspekt-Polighraf, p. 336. (in Ukrainian).
2. Ghajducykj P.I. (2013) *Ukrajina: problemy integraciji* [Ukraine: the problems of integration.], pp. 76–89 (in Russian).
3. Ghlazj'ev S.Ju. *Pauza v pereghovorakh Kyeva s ES stala razumnim shaghom* [A pause in the negotiations with Kyiv on the EU has become a reasonable

step]. Available at : http://www.glazev.ru/sodr_ssn/348 (in Ukrainian).

4. Kish Je. *Poshuky teoretychnykh modelej jevropejskoho integraciji* [The search for theoretical models of European integration]. Available at : <http://www.politik.org.ua/vid/magcontent.php3?m=1&n=34&c=605> (in Ukrainian).

5. (2001) *Koncepcija rozvytku transportno-dorozhnjogho kompleksu Ukrajiny na serednjostrokovyj period ta do 2020 roku* [Concept of development of the transport-road complex of Ukraine for the medium-term period till 2020]. K. : MTU p. 27 (in Ukrainian).

6. Laghutina V.D. (2008) *Konkurentna polityka derzhavy v umovakh transformaciji nacionalnoji ekonomiky* [Competitive policy of the state in the conditions of transformation of the national economy]. Kyiv. nac. torgh.-ekon. un-t, p. 300 (in Ukrainian).

Fisun Yu.V.

Teaching Assistant of the Department of Marketing
National Aviation University

Tabachuk N.O.

Student
National Aviation University

THE TENDENCIES OF DEVELOPING THE AVIATION BRANCH OF UKRAINE

The problem of designing a development strategy of aviation branch in Ukraine has a great significance for stabilization of transit and raising its efficiency.

This is the reason for introducing new approaches to development of native aviation enterprises based on the application of adaptive and innovative methods, both individually and in their integration. The lack of research, planning and organization of the institutional component decreases its competitive ability and in its turn explains the necessity for further methodological and applied research.

The main tendencies for developing the aviation branch of Ukraine have been discovered and the influence of the globalization processes on its development has been defined. The possibilities for the provision of the sustainable development of aviation enterprises have been specified.

The assessment of innovative investment activities of aviation enterprises of Ukraine has been completed and the strategy of managing aviation enterprises in the frameworks of innovative investment development has been elaborated. Ukraine today has to compete with the world leaders of the aviation branch but it experiences such problems of its development as: the shabbiness of its main assets, the lack of qualified staff, the lack of state's support in the process of creating new machines, introduction of new technologies, and in general – for developing aviation and construction systems, the insufficient level of the legal demands for operators' certification, indefinite conditions for activities, high risk in aviation companies management, insufficient upgrading of aviation fleet etc.

Thus, today Ukraine needs to deeply reform the branch, to upgrade the aviation fleet, navigation means at airports, and also to boost the demand for carriage by air.