

УДК 338.47

Н.О. Полонська

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ НА ВНУТРІШНЬОМУ ТА ЗОВНІШНЬОМУ РИНКУ ПОСЛУГ

Сьогодні увесь світ являє собою сплетіння транспортних шляхів та комунікацій, без яких не може існувати жодна держава та її суспільство.

У цьому контексті одну з важливих ролей грає найшвидший у світі вид транспорту - авіаційний. Нажаль в Україні, у тому числі і в Автономній Республіці Крим, авіаційний транспорт не має такого важливого значення як в розвинених країнах Заходу, насамперед через складну економічну ситуацію та, як наслідок, достатньо велику вартість авіаційних транспортних перевезень.

Однак не можна і зменшувати значення авіаційного транспорту, адже на його послуги існує стійкий попит, тобто він є потрібною ланкою у транспортній системі держави, хоч і вимагає подальшого розвитку і значних внутрішніх та зовнішніх інвестицій.

Обсяги інвестицій, спрямованих на розвиток підприємств авіаційної транспортної інфраструктури з початку року склали 1481 тис.грн. З загальної суми інвестицій на придбання машин та устаткування (без здійснення будівництва) направлено 1321 тис.грн. (89,2% з загального обсягу) і 133 тис.грн. (9,0%) - на будівельно-монтажні роботи.

У порівнянні з 2001 року обсяги інвестицій підприємств авіаційної транспортної інфраструктури збільшилися на 38,2% (у порівняльних цінах).

В 2002 році будівництво об'єктів, придбання машин, устаткування та інвентарю здійснювалося за рахунок власних коштів підприємств та організацій; централізовані кошти з держбюджету України не виділялися.

Повітряний транспорт має незаперечну перевагу серед інших видів транспорту у швидкості доставки пасажирів та вантажів при далеких маршрутах поїздок, це і обумовлює попит на міжнародні пасажирські та вантажні перевезення. І хоча тарифи авіаперевезень значно вищі залізничних або автомобільних тарифів, транспортування у повітрі виявляється ідеальним у тих випадках, коли основне значення має швидкість і (або) коли необхідно досягнути віддалених ринків.

Сучасні фірми все більш переконуються у тому, що використання авіаційного транспорту дозволяє знизити потребуємий рівень товарних запасів, зменшити кількість складів, скоротити витрати на пакунки, зберегти час на туристичну, або ділову подорож.

На міжнародний вид сполучення припадає 70,7% усього обсягу відправлених пасажирів з аеропортів республіки.

Авіаційним пасажирським транспортом, який підпорядкован розкладу у зовнішньому сполученні з початку року відправлено 99,3 тис. пасажирів, що складає майже 92%

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ НА ВНУТРІШНЬОМУ ТА ЗОВНІШНЬОМУ РИНКУ ПОСЛУГ

загального обсягу пасажирських відправлень; літаками авіаційного транспорту, який виконує нерегулярні комерційні польоти - відправлено 9,1 тис. пасажирів.

У 2002 році з ближнього та дальнього зарубіжжя прибуло 114,1 тис. пасажирів, причому найбільша кількість прибулих пасажирів припадає на третій квартал - 71,2 тис. осіб (62,4%).

З початку року у зовнішньому сполученні з аеропортів АР Крим відправлено 182 тонн вантажів, що майже у половину менше, ніж за 2001 рік. Авіаційним транспортом, який виконує регулярні комерційні польоти у міжнародному сполученні було відправлено 145,7 тонн вантажів. Літаками авіаційного вантажного нерегулярного транспорту відправляється п'ята частина усіх вантажів. У зовнішньому сполученні за 2002 рік прибуло із-за меж України 165,6 тонн вантажів, при цьому найбільші обсяги вантажів по прибуттю припадають на перший квартал 37,5%.

За регулярністю відправлень авіаційних суден у зовнішньому сполученні аеропорти республіки справились із здійсненням добових планів. З загальної кількості рейсів, виконаних з початку року, на міжнародне сполучення припадає 46,4%. З початку 2002 року у цьому виді сполучення було виконано 1778 одиниць, що на 21,9 % перевищує рівень 2001 року. У тому числі кількість рейсів, виконаних за розкладом, склала 1722 одиниці. Кількість затриманих рейсів у міжнародному виді сполучення склала 56 одиниць, з них 25 рейсів затриманні через метеоумови. Поряд із збільшенням кількості затриманих рейсів зменшився середній час затримки одного рейсу на 20 хвилин, і склав в середньому 72 хвилини на одне відправлення.

Літаками авіакомпаній АРК, які виконують регулярні комерційні польоти, у цьому виді сполучення за 2002 рік перевезено понад 88% пасажирів і лише 12% - літаками авіакомпаній, які виконують нерегулярні пасажирські авіаперевезення. З початку року у міжнародному сполученні перевезено 1688 тонн вантажів, що складає лише чверть обсягів вантажних перевезень, виконаних у 2001 році.

За 2002 рік авіакомпаніями республіки пасажирська робота була виконана в обсязі 21,6 млн.пас.км., вантажооборот за цей же період склав 1468,2 тис.ткм., що відповідно на 44,3% і 69,2% менше, ніж у минулому році.

Зовнішньоторговельний оборот послуг авіаційного транспорту Автономної Республіки Крим в аналізованому періоді склав 8877,5 тис.дол.США і у порівнянні з минулим роком зменшився на 8,2 відсотка. Позитивне сальдо послуг авіаційного транспорту склало 6620,1 тис.дол.США. У загальному обсязі обороту транс-портних послуг на долю авіаційного транспорту припадає 3,3%.

Доля експорту послуг повітряного транспорту у зовнішньоторговельному обороті транспортного комплексу у порівнянні з аналогічним періодом минулого року зменшилась на 1,9 відсоткового пункту і склала 87,3%. Основними країнами, яким надавались послуги авіаційного транспорту, є Російська Федерація, Турція, Індія, Об'єднане Королівство, Узбекистан. Найбільший обсяг наданих послуг авіаційному транспорту республіки припадає на послуги, пов'язані з забезпеченням функціонування авіаційної інфраструктури - 5623,3 тис.дол.США, або 72,6% усього експорту авіапослуг.

Імпорт послуг займає 12,7% у загальному обороті авіатранспорту. З початку 2002 року авіаційні послуги надані на суму 1128,7 тис.дол.США восьмима країнами світу. Ріст імпорту повітряного транспорту відбувся за рахунок збільшення послуг,

пов'язаних з забезпеченням функціонування авіаційної транспортної інфраструктури, на 247,5 тис.дол.США. У той самий час, зменшились обсяги наданих іноземними партнерами транспортно-експедиційних послуг при перевезеннях авіатранспортом на 160,4 тис.дол.США. Близько 90% усього обсягу імпорту послуг авіатранспорту припадає на послуги, пов'язані з забезпеченням функціонування авіаційної транспортної інфраструктури, при цьому біля двох третин цього виду послуг надани турецькою стороною. Транспортно-експедиційні послуги при перевезеннях авіаційним транспортом склали 136,0 тис.дол.США, при цьому, Іспанією - на 101,5 тис.дол.США та Маврикієм - на 34,5 тис.дол.США.

Майже 30% усього обсягу пасажирських відправлень з аеропортів республіки формується за рахунок польотів у внутрішньому сполученні. Всього з початку року з аеропортів АРК у цьому виді сполучення відправлено 44,9 тис. пасажирів; темп приросту у порівнянні з минулим роком склав 38,2%.

Основні обсяги відправлень припадають на авіаційні пасажирські регулярні польоти (93,5%). Так з початку року у цьому виді сполучення відправлено 42 тис. пасажирів. Нерегулярними комерційними польотами скористалось 2,9 тис. пасажирів.

У внутрішньому сполученні виконується понад 53% всієї кількості рейсів. З початку року у цьому виді сполучення було виконано 2056 рейсів, що на 26,5% менше, ніж у 2001 році. Проте збільшилась кількість рейсів, виконаних за розкладом (на 15,3%), і на кінець аналізуємого періоду склала 2003 одиниці. Декілька поліпшилась якість обслуговування пасажирів, на 13,1% зменшилась кількість затриманих рейсів, проте питома вага відмінених рейсів через метеоумови зросла на 14 відсоткових пункти. Поряд із зменшенням кількості затриманих рейсів збільшився середній час затримки одного рейсу на 30 хвилин, і склав 2,5 години.

Основні чинники, які впливають на формування попиту на авіаперевезення є: регулярність, наявність надійних агентів по продажу авіаквитків, тариф на авіаперевезення, час виконання авіарейсу та якість обслуговування пасажирів. З урахуванням цих факторів та з метою ефективного авіаційного забезпечення курортного сезону 2002 року у аеропорту були розроблені та своєчасно виконані необхідні заходи.

До початку курортного сезону виконано великий обсяг робіт по розширенню зали очікування для особливо важливих персон, що значно покращило якість їх обслуговування. Виконані роботи по ремонту об'єктів, де обслуговуються пасажирів. У поточному році відкрити нові повітряні маршрути з Сургута, Когалима, Самари, Іркутська, Красноярська та інші. У цьому році аеропорт активно працював у режимі експерименту, впровадженого Міністерством Транспорту України, по відновленню обсягів авіаперевезень на внутрішніх авіалініях України, це дозволило збільшити кількість українських авіарейсів у 1,5 рази. Основним попитом користувалися напрямки - Київ, Санкт-Петербург, Стамбул.

Результати спостереження за змінами цін (тарифів) на послуги показали, що вартість регулярних авіаційних перевезень у вересні 2002 року (у порівнянні із груднем 2001 року) знизилась на 20,9%. На протязі 6 місяців 2002 року тарифи на авіаційні пасажирські перевезення залишались незмінним, середня ціна одного авіабілета складала 435,00 грн. Зниження тарифів було здійснено у рамках експерименту. У липні середня вартість одного авіабілета знизилась до 316,92 грн.

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ НА ВНУТРІШНЬОМУ ТА ЗОВНІШНЬОМУ РИНКУ ПОСЛУГ

Як показало проведене опитування серед керівників авіаційних підприємств республіки, незважаючи на ріст обсягів перевезень, існують і інші погляди на цю проблему. Деякі респонденти вважають, що зміна (значне зниження) тарифу на авіабілету збільшило кількісні, але не якісні показники по авіаперевезенням. Тобто, обсяги перевезених пасажирів збільшилися незначно, а рентабельність перевезень знизилась значно. У наслідок того, що завантаження і тариф на внутрішніх рейсах були дуже низькі, покращення обслуговування пасажирів не уявлялося можливим.

Вітчизняні літаки, які експлуатуються наступним часом, поступаються іноземним аналогам за рівнем комфортності, паливною ефективністю, вагомими нормами, у них значно вище собівартість перевезень. Положення авіакомпаній погіршується із-за високих цін на паливо, що особливо є тяжким для авіакомпаній, які експлуатують застарілі неекономічні літаки, а таких більшість.

Авіаційним транспортом АР Крим з початку 2002 року на здійснення діяльності, пов'язаної з функціонуванням усіх вхідних підрозділів, використано 2,9 тис. тонн умовного палива, що склало 4,8% палива, використаного транспортним комплексом республіки. На діяльність авіатранспорту за аналізуемий період поточного року було використано 991,6 тонни технічного керосину, 539,3 тонни газотурбінного палива керосинового типу, 6,3 тонни авіаційного бензину. Окрім того, на діяльність допоміжного обслуговуючого транспорту використано 284,1 тонни автомобільного бензину та 143,9 тонни дизельного пального.

За підсумками 2002 року власним парком літаків транспортної авіації було відпрацьовано 248,2 доби. Наліт годин транспортної авіації склав 4281,08 годин.

Окрім здійснення пасажирських та вантажних перевезень, підприємства авіаційного транспорту активно застосовують свої літаки у галузях економіки. Загальна площа оброблених сільгоспугідь за аналізуемий період склала 77994 га.

За даними фінансової звітності фінансовий результат від звичайної діяльності до оподаткування по підприємствах авіаційного транспорту склав 2,1 млн.грн. збитку (сальдо), тоді як у минулому році був отриманий прибуток у розмірі 2,3 млн.грн.

За результатами діяльності 60% підприємств авіаційного транспорту допустили збиток у розмірі 2,4 млн.грн. Питома вага збиткових підприємств у 2002 році зросла на 17,1 відсоткового пункту. По формах власності найбільша сума збитку (сальдо) припадає на підприємства державної форми власності - 2,2 млн.грн.

Підприємства авіаційного транспорту є нерентабельні, за даними статзвітності по цьому виду діяльності допущені збитки (сальдо) і не досить коштів для покриття витрат на виробництво і реалізацію товарів, робіт та послуг. Рівень збитковості операційної діяльності підприємств авіаційного транспорту за 2002 рік склав 5,7%, хоча в цілому по транспорту республіки досягнутий рівень рентабельності - 20,6%. Негативно впливає на фінансово-господарську діяльність і невідрегульованість платіжно-розрахункових відносин. Дебіторська і кредиторська заборгованість по підприємствах авіаційного транспорту на 1 жовтня 2002 року склала відповідно 6,2 млн.грн. і 25,8 млн.грн. Питома вага дебіторської і кредиторської заборгованості підприємств авіаційного транспорту в загальному обсязі транспорту склала відповідно 5,0% і 26,2%, а в загальному обсязі по республіці - 0,2% і 0,5%.

У загальній чисельності зайнятих на великих та середніх підприємствах Автономної Республіки Крим у 2002 році 0,2% (1069 осіб) працювали на підприємствах, які здійснюють регулярні та нерегулярні авіаційні перевезення. У порівнянні з минулим роком, чисельність штатних працівників авіаційного транспорту скоротилась на 7,6%. На 5,7% менше була чисельність працівників в еквіваленті повної зайнятості, таким чином 61 працівник цього виду транспорту фактично не працював.

Заробітна плата працівників державних авіатранспортних підприємств склала 571,68 грн., і була в 2,2 раза вищою за її рівень в колективних підприємствах.

Коефіцієнт використання робочого часу на підприємствах авіаційного транспорту у порівнянні з минулим роком зменшився на 1,5 відсоткового пункту і дорівнював 82,8%.

На 1 жовтня 2002 року загальна сума заборгованості із виплати заробітної плати на підприємствах авіаційного транспорту становила 188,8 тис. грн. Борги з оплати праці працівникам авіатранспорту зменшилися відносно до 1 січня 2002 року на 33%, а відносно до вересня 2001 року - на 2,2%. Заробітну плату в середньому по 983,33 грн. своєчасно не отримали 192 працівника.

Таким чином, необхідно підкреслити, що підприємства авіаційного транспорту Автономної Республіки Крим мають реальні перспективи відносно збільшення своєї ролі у торговельно-економічних зв'язках з іншими країнами світу. Активізація роботи аеропортів та авіакомпаній республіки в області міжнародних перевезень у 2002 році свідчить про їх значний потенціал. Темпи приросту по відправленню та прибуттю пасажирів у цьому виді сполучення склали відповідно 1,5% і 23%.

Крім того, експеримент, який почався у липні поточного року позитивно вплинув на підсумки діяльності авіаційного транспорту і на внутрішньому ринку послуг. За період з 01.07. по 30.09.2002 року обсяги відправок на внутрішніх авіалініях збільшилися у 1,7 рази у порівнянні з 2001 роком. І хоча авіапідприємства, як і раніш, мають гостру потребу у значних фінансових інвестиціях, вони наполегливо працюють над удосконаленням обслуговування клієнтів у сфері пасажирських та вантажних перевезень.

Список літератури

1. Про соціально-економічне становище Автономної Республіки Крим за 2002 рік: статистичний доклад. - Сімферополь: Головне управління статистики в АРК, 2003р.
2. Головки В. Украинская экономика в первом полугодии (макроекономический аспект)//Экономика Украины. - 2000г. - №9.-С.50-52.
3. Полянская Н.Е., Шаповал Н.С., Полянский А.Н. Роль национального перевозчика во внешнеэкономической деятельности государства: Труды КМУГА, 1999г.
4. Бобров С. Дальнотойные страдания. // Весь транспорт. - 2001г. - №12. - С. 37-38.
5. Коновалов В. Боливар не вынесет двоих // Весь транспорт. - 2001г. - №3. - С. 54-55.
6. Новикова А. Экономическая безопасность Украины в транспортной сфере //Экономика Украины. - 2002г. - №10.-С.20-21.