

АНАЛІЗ ПЕРСПЕКТИВ РОЗВИТКУ АВІАЦІЇ ЗАГАЛЬНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ В УКРАЇНІ

КУПРІЯНОВА В. С.

кандидат економічних наук

Харків

Авіація загального призначення (АЗП) є одним з найбільш перспективних сегментів споживчого ринку в світі. «Авіація загального призначення означає цивільну авіацію, яка виконує всі види операцій, за винятком повітряних сполучень регулярних і нерегулярних авіатранспортних перевезень, що здійснюються за плату або за наймом. Відповідно до цього підходу, до АЗП відносяться повітряні судна та інші засоби авіації, які використовуються для різного роду авіаційних робіт, пошуку і порятунку повітряних суден, спортивних і наукових цілей» [1, с. 504].

Нові умови господарювання у поєднанні з наукомісткою галуззю економіки і кваліфікаційними кадрами являють собою потужний потенціал для розвитку АЗП в Україні, у тому числі й її нетрадиційних видів. Розвиток інфраструктури АЗП – це величезні інвестиції в економіку, розвиток малого та середнього бізнесу, підвищення процесів інтеграції зі світовою спільнотою [2 – 4].

Друкований ринок праці з економіки АЗП в Україні дуже мізерний. Виняток становлять роботи І. Количева [5], І. Максютенко Є. [2], Ю. Кулаєва [1] та інших. Ці роботи стосуються окремих, але разом з тим глибоко вивчених питань АЗП, таких як: техніко-економічне обґрунтування розвитку універсальної авіації, склад ринку сільськогосподарських літаків, принципів оцінки кон'юнктури ринку ділових перевезень, однак проблематика перспектив розвитку АЗП, яка сприятиме пожив-

ленню діяльності як окремих підприємств, так і вітчизняної економіки в цілому, зберігає свою актуальність.

Метою даної роботи є аналіз перспектив розвитку АЗП в Україні на прикладі Харківського регіону.

Світовий парк АЗП складає близько 75% всієї авіаційної техніки, що використовується найрозвиненішими країнами світу, експлуатація яких тільки в США забезпечує додатково 529 000 робочих місць і щорічний внесок в економіку у розмірі 50 млрд дол., обсяг податкових зборів з малої авіації складає близько 4 млрд дол. на рік, а число літальних апаратів вже перевищило 200 000 одиниць [6]. Експлуатація АЗП дає можливість більшості країн світу отримувати майже третину надходжень у національний бюджет держави, що свідчить про високий потенціал та привабливість цього ринку послуг.

У табл. 1 наведено дані, що до обсягів парку АЗП в різних країнах світу, а також деякі показники економічного розвитку країн і добробуту її громадян, що характеризують особливості географії та розвиток інфраструктури (станом на 2008 р.) [6].

Розглянуті в табл. 1 показники не претендують на повноту та всебічність, але в цілому дають підстави вважати, що потенціал вітчизняної АЗП у теперішній час є недостатньо реалізованим. Експлуатація морально та фізично застарілої авіаційної техніки, виконання авіаробіт і надання послуг у межах, прийнятих для попередніх економічних умов, уповільнюють подальший перспективний розвиток АЗП.

Аналізуючи результати досліджень [1, 2, 6], встановлено, що організаційно-економічні аспекти функціонування авіапідприємств не відповідають сучасним ринковим вимогам до виконання авіаробіт і послуг, а реструктуризація авіаційних підприємств не забез-

печила очікуваного притоку фінансових коштів, необхідних на оновлення парку. Крім того, в 90-ті роки було розірвано багато господарських зв'язків, що могли бути використані для забезпечення конкурентоспроможності та ефективності функціонування АЗП.

- ✦ спроектовані та вироблені в Україні літаки бізнес-класу, після всіх стадій проектування, випробування, а також сертифікації з'являться у споживача не раніше 3 років;

Таблиця 1

Порівняння парку АЗП в різних країнах світу (з урахуванням економічних і географічних показників)

Країна	Кількість літаків, шт.	Населення, млн осіб	ВВП, млрд дол.	Дохід на душу населення, дол.	Площа країни, тис. кв. км	Щільність населення, осіб / кв. км	Кількість аеропортів, шт.*
США	228663	304,06	14093	47930	9363,00	32,2	19729
Канада	32933	33,31	1501	43640	9976,14	3,3	2452
Англія	19890	61,41	2674	46040	244,82	248,2	482
Німеччина	21327	82,11	3649	42710	357,02	230,8	584
Бразилія	16576	191,97	1575	7300	8511,97	22,3	737
ЮАР	10693	48,69	276	5820	1219,91	36,1	86
Австралія	11750	21,43	1015	40240	7686,85	2,7	270
Нова Зеландія	4000	4,27	130	27830	268,68	15,3	209
Швейцарія	3800	7,65	492	55510	41,29	183,0	67
Росія	1000*	141,95	1680	9660	17075,40	8,3	330
Україна	280*	46,26	180	3210	603,7	76,7	68

Примітка: * – точні дані відсутні.

Доповнено за даними: <http://data.worldbank.org/country/>; <http://info.minfin.ru/worldcon.php>

Таким чином, виходячи з аналізу джерел [1 – 6], можливо стверджувати, що:

в Україні немає урегульованого авіаційного комплексу, що дає можливість забезпечити використання усіх типів повітряних суден АЗП. Відсутня система підготовки пілотів приватних літаків, немає сприятливих умов для існування малих авіакомпаній, недостатньо розвинуте сервісне обслуговування;

- ✦ придбання закордонної авіатехніки викликає питання, тому що існують проблеми з її сертифікацією та обслуговуванням. Експлуатація закордонної авіатехніки потребує пристосування існуючих авіаційно-технічних комплексів для її обслуговування, а в деяких випадках й створення цілком нових;
- ✦ на сьогодні відсутня загальна методика визначення ефективності експлуатації літаків бізнес-класу, що знижує можливість придбання цієї авіаційної техніки експлуатантами;
- ✦ розробка проекту нового літака АЗП не потребує великих капіталовкладень, але реальні витрати на його виробництво будуть значні, тому що в більшості випадків виробництво таких літальних апаратів здійснюється на авіаційних ремонтних заводах, де до витрат на виробництво відносять й витрати на льотні випробування;
- ✦ продуценти легкої авіації не мають достатніх ресурсів для фінансування повного комплексу робіт з проектування нового легкого літака, запуску його в серійне виробництво та післяпродажне обслуговування;

- ✦ державні цільові програми розвитку цивільної авіації в Україні завжди були орієнтовані на створення транспортних і цивільних літаків, тому бюджетне фінансування авіаційної техніки загального призначення до цього часу не мало перспектив [7].

Окрім зазначеного, швидка зміна кон'юнктури ринку авіаробіт і послуг потребує створення гнучкої структури, що забезпечить функціонування АЗП в Україні. Така структура має забезпечувати підтримку конкурентоспроможності всіх ланцюгів процесу надання авіапослуг і забезпечувати певний рівень їх життєздатності у періоди спаду попиту на той чи інший вид послуг.

На сучасному етапі для створення інфраструктури АЗП в Україні основними умовами є наявність: нормативно-правової бази; кадрового персоналу; мережі аеродромів, які можуть бути використані при експлуатації авіаційної техніки загального призначення; припустима система сертифікації; мережа пунктів з технічного обслуговування та ремонту; умов забезпечення авіаційним паливом. Крім зазначеного, можливість використання літаками повітряного простору України [1 – 3, 5, 6].

Відомо, що послугам АЗП притаманно два типи споживачів: організації-споживачі та індивідуальні покупці. Для приватного власника актуальною є проблема вибору форми власності та пов'язаних з цим умов експлуатації авіаційної техніки, але авіапідприємства стає проблема пристосування існуючої структури до ринкових умов функціонування, а при створенні в Україні окремої інфраструктури АЗП потрібен цілий комплекс з урегулювання діяльності її структур [1].

У сучасних економічних умовах одним із найбільш перспективних і таких, що динамічно розвиваються, на-

прямів АЗП є ділова авіація, тобто виконання ділових перевезень, у процесі яких літаки використовуються для польотів, пов'язаних з бізнесом. Індивідуальними споживачами послуг ділової авіації можуть бути лише 2% населення. Збільшення попиту на ділові перевезення можливе за рахунок використання ділової авіації структурами малого та середнього бізнесу [2, 3].

На жаль, сьогодні українська ділова авіація стала ще одним сектором економіки, який більшою мірою експортований з України, майже всі угоди в цьому секторі проводяться за межами країни. Правова, податкова середа і держрегулювання не сприяють тому, щоб громадяни могли володіти цінними активами цієї галузі в Україні.

Причини, за якими літаки українських власників не базуються в Україні, численні, в основному економічного характеру, а саме: ПДВ, що стягується при ввезенні; монополізація аеропортів, які використовуються для ділової авіації; відсутність недорогих майданчиків для стоянки повітряних суден.

Як відомо, одним із найбільших осередків авіаційного виробництва в Україні потрібно вважати Харківський регіон. Сьогодні Харківщина – це розвинутий промисловий центр України. Територія області складає 31,4 тис. кв. км, що становить 5,2% загальної площі України. Вона характеризується великою компактністю, що сприяє розвитку господарських зв'язків. Населення регіону становить 2895,813 тис. осіб, область налічує 1761 населених пунктів, у тому числі, 78 міських і 1683 сільських [8].

Обласний центр – місто Харків. Це друге за чисельністю і перше за промисловим значенням місто країни, один із найважливіших транспортних вузлів в Україні. Харківський міжнародний аеропорт відіграє помітне значення в житті регіону. Аеропорт віднесений до 2-го класу, що дозволяє йому приймати середньомагістральні повітряні судна, а також всі типи легких літаків та гвинтокрили.

Через участь України в чемпіонаті Євро-2012 в найбільших аеропортах країни проводяться певні оптимізаційні заходи та роботи з їх реконструкції. Конкретні позитивні зрушення можна помітити на прикладі харківського аеропорту. Пропускна здатність аеропорту складає більш ніж 1600 пас./год., а запланований пасажиропотік – 800 тис. осіб за рік. Площа аеропорту становить більше 20 тис. кв. м. [9]. До складу аеропорту входять три термінали, є також реверсний термінал, який після закінчення Євро-2012 планується перепрофілювати в ангар для приватних літаків. Послугами аеропорту користується населення Харківської, Сумської, Полтавської, Луганської і Белгородської (РФ) областей.

До чинників, що стимулюють розвиток АЗП в Харківській області, можна віднести такі: історичні традиції розвитку авіації Харківщини; присутність в області цілого авіаційного кластера, до складу якого входять НДІ, профільні ВНЗи, виробничі підприємства; допомога у вирішенні проблем конверсії та необхідності створення нових робочих місць; незавантажені виробничі потужності; вигода від використання АЗП на сільськогосподарських роботах; наявність кваліфікованих кадрів у інфраструктурах ДТСААФ; незадоволена потреба в послугах АЗП; поява нових груп потенційних покупців; зростаюча цікавість до розвитку АЗП [4, 5].

Окрім переліченого, необхідно зазначити, що найбільший виробник надлегких літальних апаратів в Україні теж знаходиться в Харкові, це фірма «Лілієнталь». З 1975 р. фірмою розроблено та вироблено 15 типів авіаційної продукції, від дельтапланів до двомоторних літаків.

Автор вважає за потрібне наголосити про великі перспективи щодо розробки і виробництва безпілотних літальних апаратів на «Чугуївському авіаремонтному заводі». У цьому питанні обов'язково потрібне замовлення держави, а саме – Міністерства оборони України.

ВИСНОВКИ

З огляду на проведений аналіз доведено, що для ефективного функціонування АЗП в Україні бажано формування авіаційно-технічного комплексу [7], який зможе забезпечити необхідні умови для експлуатації АЗП і необхідний рівень обслуговування споживачів. Експлуатація цього авіаційно-технічного комплексу може скласти значну частину прибутку в економіку країни в цілому і Харківської області зокрема.

Виявлення проблемних моментів у роботі АЗП як в цілому по країні, так і в межах конкретного регіону, та вироблення дієвих шляхів їх подолання є актуальними і потребують подальших досліджень. ■

ЛІТЕРАТУРА

1. Кулаев Ю. Ф. Экономика гражданской авиации Украины : Монография / Ю. Ф. Кулаев. – К. : Феникс, 2004. – 667 с.
2. Максютенко І. Є. Обґрунтування перспектив розвитку авіації загального призначення в Україні : автореф. дис. ... канд. екон. наук : спец. 08.07.04 «Економіка транспорту і зв'язку» / І. Є. Максютенко. – Київ, 2000. – 19 с.
3. Арасланов С. А. Перспективы рынка авиации общего назначения в Украине / С. А. Арасланов // Авиация общего назначения: научно-технический журнал. – Х., 1995. – № 1-2. – С. 5 – 9.
4. Арасланов С. А. Прогнозирование экономических показателей программы создания самолета авиации общего назначения Украины / С. А. Арасланов // Авиация общего назначения: научно-технический журнал. – Х., 1995. – № 4. – С. 6 – 11.
5. Количева І. Є. К вопросу о технико-экономическом обосновании развития универсальной авиации / І. Є. Количева // Проблемы повышения эффективности инфраструктуры. – К. : КМУГА, 1996. – С. 168 – 170.
6. General Aviation Scientific & Technical Center Ltd. Ph. D. Sergey Araslanov «Prospects of general aviation fleet's market in Russia and Ukraine» Kharkiv, 2010. – P. 8. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.aviajournal.com/lib/GA.pdf>
7. Куприянова В. С. Проблемы развития отечественного авиационного комплекса / В. С. Куприянова // Актуальные проблемы и перспективы развития экономики Украины : материалы VI междунар. научн.-практ. конф., 4 – 6 октября 2007. – АР Крым, Алушта, 2007. – С. 143 – 144.
8. Офіційний сайт Харківської обласної державної адміністрації. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://kharkivoda.gov.ua/ru/article/view/id/5/>
9. Офіційний сайт міжнародного аеропорту Харків. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://hrk.aero/uk/>