

Побережна З. М.

*кандидат економічних наук,
доцент кафедри економіки та бізнес-технологій
Національного авіаційного університету*

Poberezhna Zarina

*PhD in Economics, Associate Professor of
Economics and Business Technology
National Aviation University*

ОЦІНЮВАННЯ ТЕНДЕНЦІЙ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ

Анотація. У статті встановлено, що кожне авіапідрприємство має дві тенденції свого існування: функціонування та розвиток. У процесі розвитку авіапідрприємство набуває нової якості з метою утримання конкурентних позицій на відкритих ринках. Дослідження тенденцій галузі є необхідним для усвідомлення загальної ситуації та чинників які спричиняють найбільший вплив на її розвиток, допомагають зробити ґрунтовні висновки про економічну ситуацію у майбутньому та зробити достовірні прогнози. Проведене дослідження дало можливість встановити місце авіаційної галузі у вітчизняній транспортній системі. Оцінка тенденцій галузі була здійснена за допомогою виділення її основних елементів, аналізу динаміки основних показників її ефективності, аналізу об'ємних показників, таких як пасажиропотік та пасажирообіг, вантажопотік та вантажообіг, аналізу індексів загальних обсягів перевезень, на основі чого було розраховано фактичні та прогнозні значення розвитку галузі за трендовими рівняннями. Автором доведено, що на показники рухливості населення насамперед впливають доходи населення в розрахунку на одну людину, причому, незважаючи на зменшення чисельності населення, показник рухливості населення останніми роками зростає.

Ключові слова: розвиток, тенденції, авіаційна галузь, пасажирські перевезення, пасажирообіг, вантажопотік, вантажообіг.

Вступ та постановка проблеми. Оцінювання тенденцій авіаційної галузі має велике значення для таких ринкових агентів, як інвестори, власники, держава у вигляді законодавчих, фіскальних та виконавчих органів та служб. Як було доведено у попередніх дослідженнях, зовнішні тенденції, які склалися у світі та Україні (авіакатастрофи, фінансові кризи, теракти, пандемії, політична нестабільність, війни) істотно впливають та визначають напрям її розвитку. Відкриття нових повітряних маршрутів, укладення угод про спільне повітряне сполучення міжнародного характеру також формують та закладають основу розвитку та визначають основні тенденції авіаційної галузі на майбутнє, що нині є надзвичайно актуальним в умовах глобалізації економічного простору як альтернативних засобів сполучення наряду з автомобільним та залізничним видами транспорту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проведенням ґрунтовних теоретичних досліджень таких понять, як розвиток та тенденції розвитку, з урахуванням методів, показників та інструментів щодо проведення його оцінки та можливості чисельної інтерпретації займалися такі вчені економісти, як: І.М. Гойхман, М.В. Макаренко, О.В. Малих, Ю.С. Погорелов, Н.І. Хорошев, А.В. Черних та інші. Проте оцінюванню тенденцій авіаційної галузі в розрізі пасажирських перевезень, пасажирообігу, вантажопотоку та вантажообігу слід приділити окрему увагу з огляду на динамічну ситуацію, викликану останніми подіями у суспільстві, та незначними рівнем уваги, приділеним цьому питанню.

Метою статті є оцінювання загальних тенденцій розвитку авіаційної галузі України.

Результати дослідження. Кожне авіапідрприємство в процесі своєї життєдіяльності має дві тенденції свого існування: функціонування та розвиток. Якщо процес функціонування полягає у підтримці життєдіяльності авіапідрприємства, збереженні його первинних параметрів та функцій, які визначають цілісність підприємства

та його найбільш важливі характеристики, то розвиток визначає набуття нової якості, яка дає можливість закріпитися у мінливому зовнішньому середовищі.

Економічний розвиток є однією із складових частин розвитку, під яким в економічній енциклопедії розуміють «процес функціонування та еволюції економічної системи в довготерміновому періоді, що відбувається під впливом економічних суперечностей, потреб та інтересів. Економічний розвиток характеризується зміною ринкової і виробничої кон'юнктури за тривалий період часу, впродовж якого значну роль відіграють інвестиційні, інноваційні, технічні й технологічні чинники розвитку економіки, а також чинники економічної власності та господарського механізму. У процесі економічного розвитку економічна система переходить від однієї стадії чи етапу до іншої» [1].

Згідно з Електронною енциклопедією Вікіпедією, тенденція – це «виявлені в результаті економічного аналізу, що спостерігаються стійкі співвідношення, властивості, ознаки, властиві економічній системі, економіці країни, підприємства, фірми за показниками: доходів, витрат, споживанням сімей, попитом та пропозицією на ринку товарів і послуг, тобто спрямованість економічних процесів. На основі тенденцій можна робити висновки про хід економічних процесів у майбутньому, прогнозувати економічні показники» [2].

Вивчаючи тенденції авіаційної галузі, слід виділити її складові елементи. Сьогодні авіаційна галузь України є досить об'ємною за своїм складом, адже вона включає у себе як основні, так і обслуговуючі та суміжні галузі. Загалом її можна поділити на два великих пласти – це оборонна та цивільна авіація, вони тісно переплітаються, адже передбачають і літакобудування, будівництво та використання дронів, ремонтне обслуговування та інфраструктурне забезпечення (аеропорти та аеродроми), аерокосмічне будування, використання єдиного повітряного простору України споживачами аеронавігаційних послуг

тощо, які суттєво відрізняються за методами господарювання, ринками існування та бізнес-моделями власної діяльності. Проте методи дослідження тенденцій галузі загалом та окремих її складників мають майже однакову загальнонаукову методологію.

Визначимо тенденції авіаційної галузі на основі динаміки основних показників її результативності та ефективності.

Аналіз динаміки та структури пасажирських та вантажних перевезень у 2009–2019 рр. за видами транспорту дає можливість зробити висновки, що на фоні негативних тенденцій, а саме зниження пасажирських перевезень, позитивним зростанням характеризується лише перевезення авіаційним транспортом, зростання обсягів яких протягом останніх 10 років відбулося на 8574,6 тис. чол. (167,1%). Зменшення загалом за усіма видами транспорту відбулося на 301 2951,6 тис. чол. (41,4%), що насамперед пов'язано із скороченням чисельності населення в Україні через високий рівень смертності (низький рівень народжуваності) та відтоком українців за кордон, ще однією причиною можна вважати збільшення кількості автомобільного транспорту особистого використання. Зменшення обсягів перевезення водним транспортом зумовлено втратою у 2014 р. Кримського півострова та частини Чорноморської акваторії.

Вантажні перевезення характеризується спадаючою тенденцією, зменшення відбулося загалом на 27 014,3 тис. т (1,7%) перевезених вантажів. За останні 10 років приріст мав лише автомобільний транспорт – на 78 191,7 тис. т (7,3%) та авіаційний транспорт – на 7,5 тис. т (8,8%). Загалом зростання використання автомобільного транспорту для перевезень вантажів цілком зумовлене співпрацею із країнами Євросоюзу, адже використання залізничного транспорту у Європі, по-перше, дорожче, по-друге, є непристосованість вітчизняних потягів до європейської колії через різну її ширину.

Якщо підійти зважено до оцінювання загальних тенденцій авіаційних пасажирських перевезень, то слід відзначити, що вони не здійснюються за внутрішньоміськими маршрутами, де інші види транспорту (тролейбусний, трамвайний та метрополітенівський) займають вагомий частку ринку, тобто, виключивши ці види транспорту та перерахувавши показники, ми отримуємо 0,7% замість 0,3% (2019 р.), тобто реальна питома вага вища і може мати тенденцію до зростання із розвитком інфраструктури, оновленням парку повітряних суден, покращенням сервісу та підвищенням безпеки у повітрі та на землі тощо.

Незважаючи на капітальні інвестиції в авіаційний транспорт, які протягом 2010–2018 рр. тільки збільшуються у 2010 р. (616,9 млн. грн.), у 2015 р. (647,8 млн. грн.) та у 2018 р. (1527,7 млн. грн.), що становить 0,3%, 0,2% та 0,3% в порівнянні із загальною сумою капітальних інвестицій підприємств транспортної галузі, відповідно у 2010 р., 2015 р. та 2018 р., зношеність основних засобів галузі знаходиться на рівні 82%.

Аналіз об'ємних показників проводиться за показниками перевезень пасажирів – кількістю пасажирів (чол.) та виконаних пасажиро-кілометрів (пас.-км), перевезення вантажів та пошти (т) використовуються для розрахунку руху літаків, необхідного рухомого парку літаків та якісних показників перевізньо-експлуатаційного процесу [3].

Найбільш вагомими об'ємними показниками, які придатні для оцінювання авіаційної галузі, є пасажиропотік, пасажиропотік окремої авіалінії та пасажирообіг.

До пасажиропотоку $\bullet P_{\text{авіамережі}}^p$ слід віднести всіх пасажирів внутрішніх рейсів $\bullet P_{\text{внутрішні}}^p$ та міжнародних рейсів $\bullet P_{\text{міжнародні}}^p$.

$$\bullet P_{\text{авіамережі}}^p = \bullet P_{\text{внутрішні}}^p + \bullet P_{\text{міжнародні}}^p \quad (1)$$

Так, у 2019 р. авіалініями було перевезено 13 705,8 тис. чол., з яких 12 547,2 тис. чол. перевезено за рейсами міжнародного спрямування та 1158,7 тис. чол. внутрішніми маршрутами.

У системі окремої авіалінії розраховують загальну кількість перевезених пасажирів $\bullet P_{\text{загальне}}^p$, визначають як суму прямих пасажирів $\bullet P_{\text{прямі}}^p$ та транзитних пасажирів $\bullet P_{\text{тр}}^p$.

$$\bullet P_{\text{загальне}}^p = \bullet P_{\text{прямі}}^p + \bullet P_{\text{тр}}^p \quad (2)$$

Пасажирообіг авіаційної галузі визначається як сума пасажиро-кілометрів за всіма видами сполучення.

$$\bullet P_L^p = \bullet P_{\text{внутрішні}}^p + \bullet P_{\text{міжнародні}}^p + \bullet P_{\text{прямі}}^p + \bullet P_{\text{тр}}^p, \text{ пас.-км} \quad (3)$$

L – середня відстань перевезень за видами сполучень.

У структурі пасажирообігу 2019 р. із 30,2 млрд пас-км на міжнародні перевезення припадає 29,7 млрд пас-км (98,3%), внутрішні відповідно становлять 0,5 млрд пас-км (1,7%), що насамперед зумовлено відмінностями у відстані перевезень за деякими напрямками. Динаміка і структура перевезень пасажирів авіаційним транспортом України за видами перельотів наведена в табл. 1.

На рис. 1 наочно представлено динаміку перевезень пасажирів авіаційним транспортом протягом 2010–2019 рр., яка побудована за даними табл. 1, з якого видно, що найбільш інтенсивно зростають міжнародні перевезення, це насамперед пов'язано із відміною безвізового режиму із Європою та розвитком співпраці українських авіаліній із зарубіжними колегами.

З розвитком авіаційного сполучення з різними країнами світу, глобалізації бізнесу та налагодження Інтернет-торгівлі особливою актуальності набуває такий сектор вантажних перевезень, як пошта, яка, за даними табл. 2. та рис. 2, динамічно зростає, хоч і залишається у загальній структурі вантажних перевезень ще досить незначною: 4,7% у 2019 р. порівняно із 2,7% у 2010 р., фізичний приріст становив 85,0% у період 2010–2019 рр.

Як уже було відзначено раніше, важливого значення набуває аналіз виконаних пасажиро-кілометрів та тонно-кілометрів (вантажів та пошти), які виконані авіаційними підприємствами.

Так, за даними табл. 3 відзначимо стрімкий ріст виконаних пасажиро-кілометрів, починаючи з 2016 р. і до 2019 р., фізичний приріст 2012–2019 рр. становив 110,0%, за міжнародним сполученням – 116,8%, внутрішнє сполучення після 2013 р., так і не досягло ще рівня 2012 р., що може бути зумовлене фінансовою кризою, політичною кризою та антитерористичною ситуацією на Сході країни.

З рис. 3 видно, що популярність внутрішніх перевезень характеризується спадаючою тенденцією, яка у 2019 р. ще не досягла докризового 2012 р., тут вагомим фактором виступає ще ситуація фізичної неготовності вітчизняних внутрішніх аеропортів приймати повітряні судна через низький рівень розвитку авіаційної інфраструктури.

Тенденції розвитку авіаційної галузі передбачають також проведення аналізу динаміки та структури виконаних перевезень (тонно-кілометрів, вантажні + пошта) авіаційним транспортом (табл. 4, рис. 4).

Проаналізувавши дані табл. 4, можна відзначити, що поштових перевезень в нашій країні хоча і стає більше, проте загальна відстань перевезень зростає досить повільно і займає дуже малу частку в структурі загальних виконаних тонно-кілометрів, в середньому 0,1% протягом 2012–2019 рр.

Загалом темпи зростання перевезень пасажирів більші, ніж виконаних пасажиро-кілометрів, що може характеризуватися зменшенням відстані перевезень одного пасажирів, така сама динаміка спостерігається і за вантажними перевезеннями.

Динаміка та структура перевезень пасажирів авіаційним транспортом

Роки	Всього		У тому числі сполучення			
	Обсяг % до підсумку	% до 2010 р.	Міжнародне		Внутрішнє	
			Обсяг % до підсумку	% до 2010 р.	Обсяг % до підсумку	% до 2010 р.
2010	6106,5	100,0	5144,3	100,0	962,2	100,0
	100,0		84,2		15,8	
2011	7504,8	122,9	6328,5	123,0	1176,3	122,3
	100,0		84,3		15,7	
2012	8106,3	132,7	6820,9	132,6	1285,4	133,6
	100,0		84,1		15,9	
2013	8110,4	132,8	6900,3	134,1	1210,1	126,8
	100,0		85,1		14,9	
2014	6475,2	106,0	5828,6	113,3	646,6	67,2
	100,0		90,0		10,0	
2015	6304,3	103,2	5679,6	110,4	624,7	64,9
	100,0		90,1		9,9	
2016	8277,8	135,6	7475,3	145,3	802,5	83,4
	100,0		90,3		9,7	
2017	10556,3	172,9	9614,9	186,9	941,4	97,8
	100,0		91,1		8,9	
2018	12533,4	205,2	11450,5	222,6	1082,9	112,5
	100,0		91,4		8,6	
2019	13705,7	224,4	12547,1	243,9	1158,6	120,4
	100,0		91,5		8,5	

Щодо перевезень пасажирів, то протягом досліджуваного періоду стабільним зростанням відмітилося міжнародне сполучення, приріст у 2019 р. відносно 2010 р. становив 143,9%. Нестабільними темпами можна охарактеризувати внутрішнє сполучення, проте приріст у 2019 р. відносно 2010 р. становив 20,4%.

Перевезення вантажів та пошти авіаційним транспортом характеризується менш динамічними темпами приросту, так, приріст перевезення вантажів у 2019 р. відносно 2010 р. становив 3,2%, а пошти – 85,0%.

Динаміка виконаних пасажиро-кілометрів авіаційним транспортом протягом 2012–2019 рр. характеризується такими показниками: приріст за міжнародним напрямком становив 116,8%, а за внутрішніми перевезеннями,

навіпаки, спостерігається зменшення на 28,6%. Перевезення вантажів та пошти характеризуються зменшенням тонно-кілометрів, за перевезенням вантажів характеризується зменшенням приросту перевезень у 2019 р. відносно 2012 р. – на 18,4%, а за перевезенням пошти, навіпаки, спостерігається приріст 33,3%.

На рис. 5 показано нижні межі прогнозу на 2025 р. пасажиро-перевезень (верхня лінія тренду) – 19951,4 тис. чол. та пасажирообігу (нижня лінія тренду) – 39,1 млрд. пас.-км, які отримано за параболічними трендовими рівняннями:

– для пасажирообороту: $Y = 4,8036x^2 - 28,506x + 157,39$
 $R^2 = 0,9265$;

– для пасажирообігу: $Y = 4,947x^2 - 27,497x + 121,09$
 $R^2 = 0,9813$.

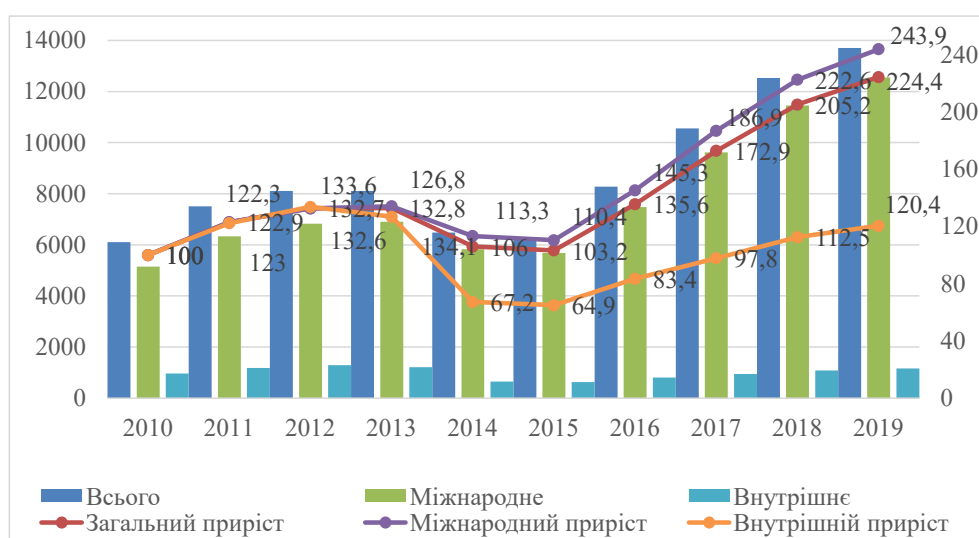


Рис. 1. Динаміка перевезень пасажирів авіаційним транспортом протягом 2010–2019 рр.

Таблиця 2

Динаміка та структура перевезень вантажів та пошти авіаційним транспортом

Роки	Всього		У тому числі			
	Обсяг % до підсумку	% до 2010 р.	Вантажів		Пошти	
			Обсяг % до підсумку	% до 2010 р.	Обсяг % до підсумку	% до 2010 р.
2010	87854,1	100,0	85479,6	100,0	2374,5	100,0
	100,0		97,3		2,7	
2011	92115,4	104,9	89252,3	104,4	2863,1	120,6
	100,0		96,9		3,1	
2012	122635,4	139,6	119852,0	140,2	2783,4	117,2
	100,0		97,7		2,3	
2013	99226,4	112,9	96453,2	112,8	2773,2	117,0
	100,0		97,2		2,8	
2014	78728,8	89,6	76482,9	89,5	2245,9	94,6
	100,0		97,1		2,9	
2015	70591,1	80,4	67994,4	79,5	2596,7	109,4
	100,0		96,3		3,7	
2016	74277,9	84,5	71260,3	83,4	3017,6	127,1
	100,0		95,9		4,1	
2017	82819,2	97,7	77934,8	91,2	4884,4	205,7
	100,0		94,1		5,9	
2018	99083,3	112,8	94558,2	110,6	4525,1	190,6
	100,0		95,4		4,6	
2019	92577,8	105,4	88184,1	103,2	4393,7	185,0
	100,0		95,3		4,7	

Таблиця 3

Динаміка та структура виконаних пасажиро-кілометрів авіаційним транспортом, млрд пас-км

Роки	Всього		У тому числі сполучення			
	Обсяг % до підсумку	% до 2012 р.	Міжнародне		Внутрішнє	
			Обсяг % до підсумку	% до 2012 р.	Обсяг % до підсумку	% до 2012 р.
2012	14,4	100,0	13,7	100,0	0,7	100,0
	100,0		95,1		4,9	
2013	12,5	87,8	11,9	86,9	0,6	85,7
	100,0		95,2		4,8	
2014	12,0	83,3	11,5	83,9	0,5	71,4
	100,0		95,8		4,2	
2015	11,4	79,2	11,1	81,0	0,3	42,9
	100,0		97,4		2,6	
2016	15,5	107,6	15,2	110,9	0,3	42,9
	100,0		98,1		1,9	
2017	20,3	140,9	19,9	145,3	0,4	57,1
	100,0		98,0		2,0	
2018	25,9	179,9	25,4	185,4	0,5	71,4
	100,0		98,1		1,9	
2019	30,2	210,0	29,7	216,8	0,5	71,4
	100,0		98,3		1,7	

На графіку: 1,4557 і 1,2359 – прогнозні індекси 2025 р. до 2030 р.;

[19951,4] і [39,1] – відповідно прогнозовані обсяги пасажироперевезень та пасажирообігу на 2025 рік.

$R^2 = 0,9265$ та $R^2 = 0,9813$ – означають високий рівень апроксимації фактичних значень трендовими рівняннями.

На рис. 6 показано нижні межі прогнозу на 2025 р. вантажоперевезень (верхня лінія тренду) – 9515146 т та вантажообігу (нижня лінія тренду) – 376,9 млрд. ткм, які отримано за параболічними трендовими рівняннями:

– для вантажообороту: $Y = 3,2994x^2 - 32,212x + 163,68$
 $R^2 = 0,8059$;

– для вантажообігу: $Y = 2,4625x^2 - 22,08x + 112,83$
 $R^2 = 0,6533$.

На графіку: 1,0278 і 0,7626 – прогнозні індекси 2025 р. до 2030 р.;

[9515146] і [376,9] – відповідно прогнозовані обсяги вантажоперевезень та вантажообігу на 2025 рік.

$R^2 = 0,8059$ та $R^2 = 0,6533$ – означають високий рівень апроксимації фактичних значень трендовими рівняннями.

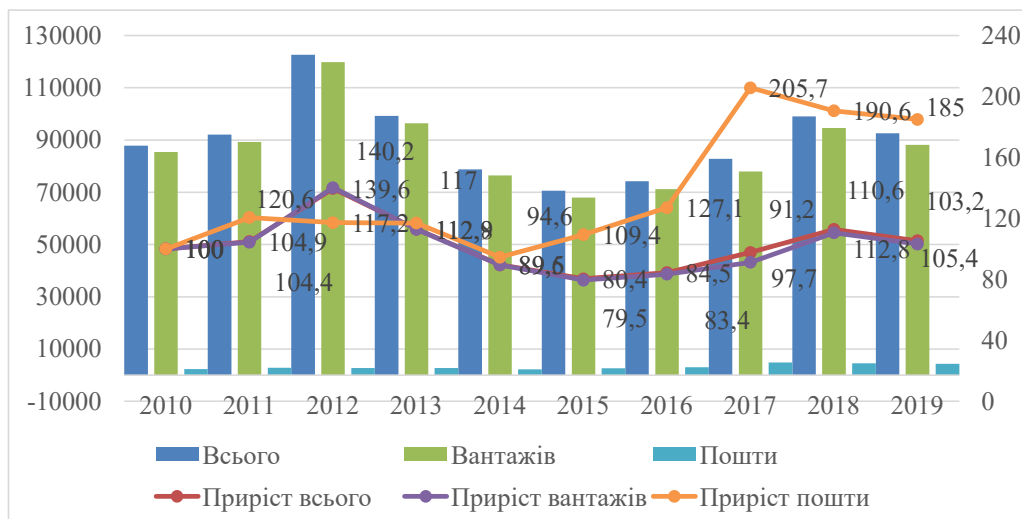


Рис. 2. Динаміка перевезень вантажів та пошти авіаційним транспортом протягом 2010–2019 рр.

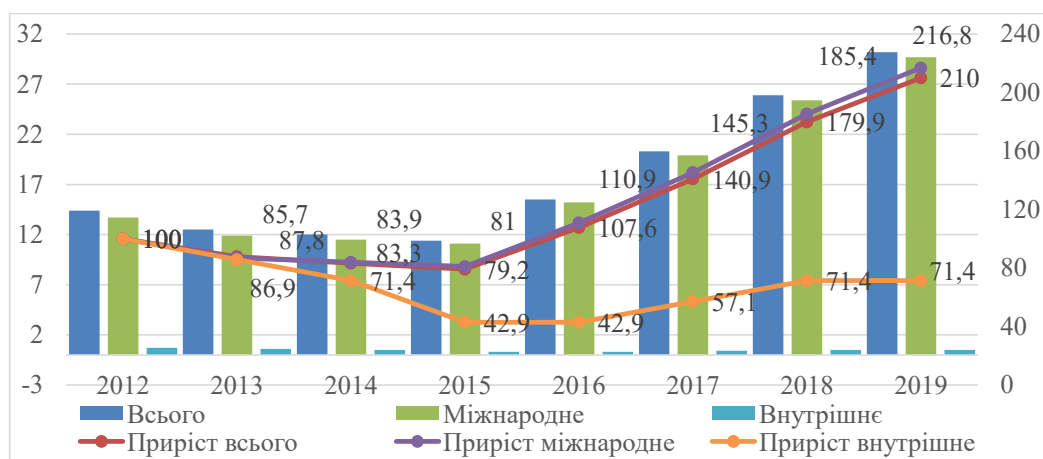


Рис. 3. Динаміка виконаних пасажиро-кілометрів авіаційним транспортом протягом 2012–2019 рр.

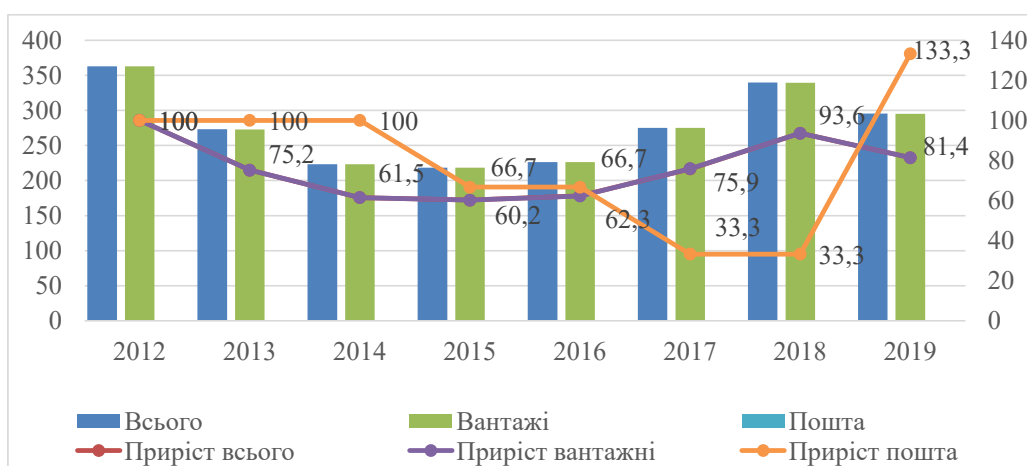


Рис. 4. Динаміка виконаних перевезень (тонно-кілометрів, вантажні+пошта) авіаційним транспортом протягом 2012–2019 рр.

Динаміка та структура виконаних (тонно-кілометрів, вантажні + пошта) перевезень авіаційним транспортом, млрд ткм

Роки	Всього		У тому числі			
	Обсяг % до підсумку	% до 2012 р.	Вантажі		Пошта	
			Обсяг % до підсумку	% до 2012 р.	Обсяг % до підсумку	% до 2012 р.
2012	363,1	100,0	362,8	100,0	0,3	100,0
	100,0		99,9		0,1	
2013	273,1	75,2	272,8	75,2	0,3	100,0
	100,0		99,9		0,1	
2014	223,4	61,5	223,1	61,5	0,3	100,0
	100,0		99,9		0,1	
2015	218,5	60,2	218,3	60,2	0,2	66,7
	100,0		99,9		0,1	
2016	226,4	62,4	226,2	62,3	0,2	66,7
	100,0		99,9		0,1	
2017	275,3	75,8	275,2	75,9	0,1	33,3
	100,0		99,9		0,1	
2018	339,7	93,6	339,6	93,6	0,1	33,3
	100,0		100,0		0,0	
2019	295,6	81,4	295,2	81,4	0,4	133,3
	100,0		99,8		0,2	

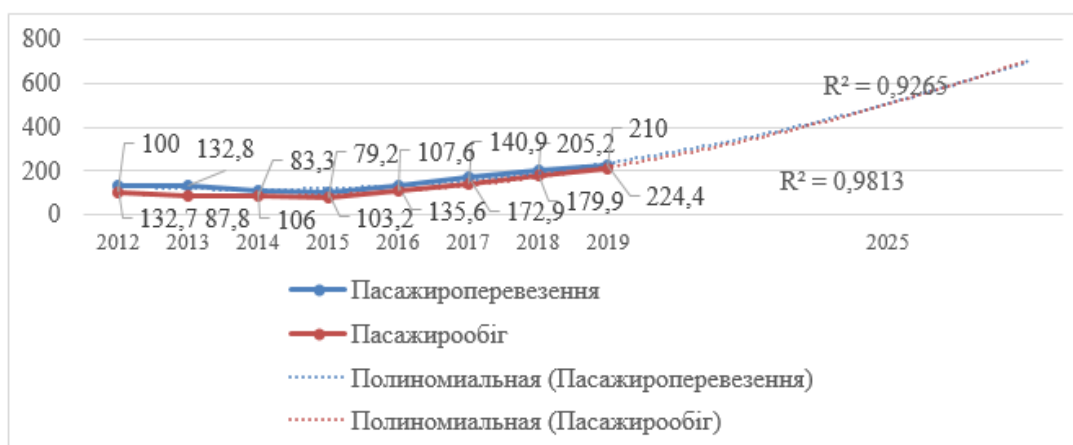


Рис. 5. Фактичні та прогнозні значення пасажироперевезень та пасажирообігу, що розраховані за трендовими рівняннями на 2025 рік

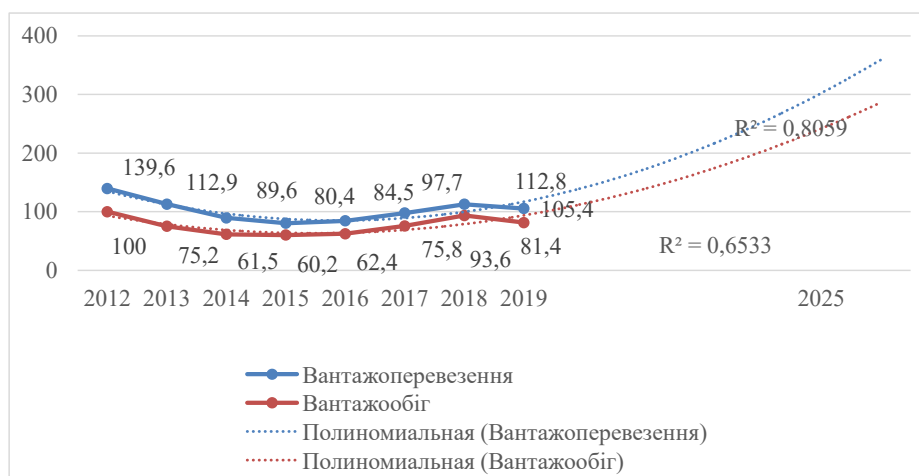


Рис. 6. Фактичні та прогнозні значення вантажоперевезень та вантажообігу, що розраховані за трендовими рівняннями на 2025 рік

Показники авіаційної рухливості населення

Роки	Пасажирообіг авіаційних підприємств, млн. пас.-км	Доходи населення, млн. грн.	Кількість населення, тис. осіб	Рухливість населення пас.-км/на 1 особу	Номінальні доходи в розрахунку на 1 людину, грн./1 особу
1	2	3	4	5	6
2012	14,4	1457864	45633	315,56	25206
2013	12,5	1548733	45553	274,41	26719
2014	12,0	1516768	43001	279,06	26782
2015	11,4	1772016	42844	266,08	31803
2016	15,5	2051331	42672	363,24	37080
2017	20,3	2652082	42386	478,93	47270
2018	25,9	3248730	42153	614,43	58442
2019	30,2	3699346	41982	719,36	66321

Окремої уваги заслуговує оцінка транспортної рухливості населення. Вважається, що це середня кількість поїздок одного жителя в рік всіма видами транспорту, зокрема, авіаційних перельотів. Загалом цей коефіцієнт можна отримати, якщо поділити кількість перевезених пасажирів авіаційним транспортом за рік до середньорічної чисельності населення регіону (країни).

$$K_{\text{пвх}}^p = \frac{\sum P^p}{n} \quad (4)$$

Проте найбільш узагальнюючим показником є не кількість поїздок, а пас.-км на одного жителя країни або регіону, табл. 5.

За даними табл. 5 можна зробити висновки, що загалом рухливість населення збільшується, незважаючи на зменшення загальної кількості населення в країні на 8% протягом 2012–2019 рр. Рухливість населення збільшилася з 315,56 пас.-км/на 1 особу у 2012 р. до 719,36 пас.-км/на 1 особу у 2019 р. (загалом збільшення відбулося на 127,96%), також відзначається збільшення номінальних доходів в розрахунку на 1 людину, грн./1 особу на 163,12% протягом 2012–2019 рр.

На рис. 7 та 8 представлено фактичні та прогнозні значення авіаційної рухливості населення та номінального доходу в розрахунку на 1 людину. З даних рисунків можна простежити тісну залежність цих показників один від одного. Лінії отриманих трендів та трендові рівняння мають високу достовірність апроксимації: $R^2 = 0,7753$ – для рухливості та $R^2 = 0,9053$ – для номінального доходу в розрахунку на 1 людину.

Виявлені тенденції на прогнозований період дають можливість визначити, що у 2025 р. показані отримані

прогнозні значення цих двох досліджених показників будуть такими:

– рухливість на одну особу – 918 пас.-км (індекс до рівня 2012 року становить 2,8);

– номінальні доходи на одну особу – 81920 грн. (індекс до 2012 року – 2,25).

Висновки. Узагальнюючи проведені дослідження, слід відзначити, що авіаційна галузь – одна із небагатьох галузей транспорту, яка розвивається поступово динамічно та має позитивні показники приросту, незважаючи на великий знос повітряних суден, що незадовільно впливає на іміджеву складову частину більшості авіапідприємств. Авіаційна галузь загалом має невисокий відсоток у структурі транспортних перевезень, проте цей відсоток стабільно зростає.

Важливими показниками для аналізу галузевий тенденцій було виділено такі показники, як пасажирські перевезення, пасажирообіг, вантажопотік, вантажообіг. Встановлено, що авіаційну галузь можна розглядати як у розрізі міжнародних та внутрішніх перевезень, так і постійних та регулярних перевезень також за внутрішніми та міжнародними напрямками. У процесі розрахунку об'ємних показників автором використовувалися показники міжнародних та внутрішніх перевезень як за пасажирями, так і за вантажем.

З набуттям популярності таких моделей бізнесу, як чартерні перевезення та лоукости, підвищилася загальна рухливість населення у використанні цього виду транспорту (підвищилася кількість перельотів та середня відстань перевезення одного пасажиря). Авіаційна галузь,

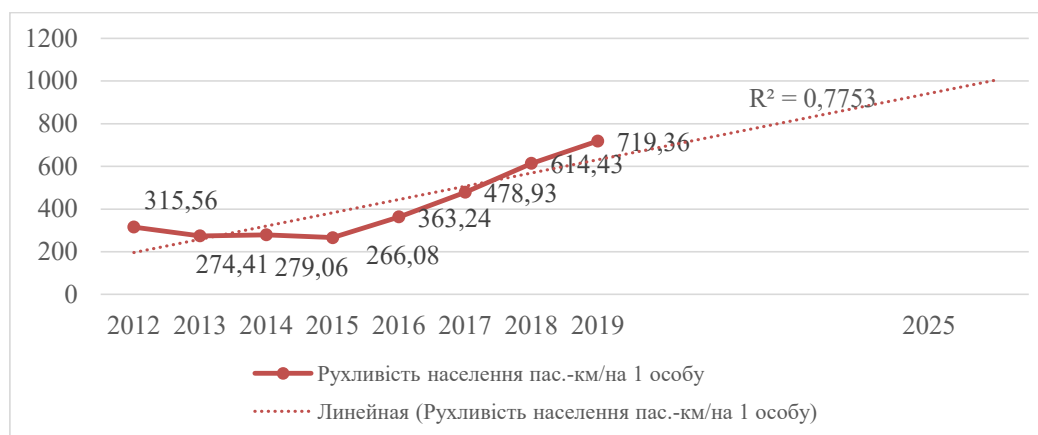


Рис. 7. Фактичні та прогнозні значення авіаційної рухливості населення (пас.-км/ 1 особу)

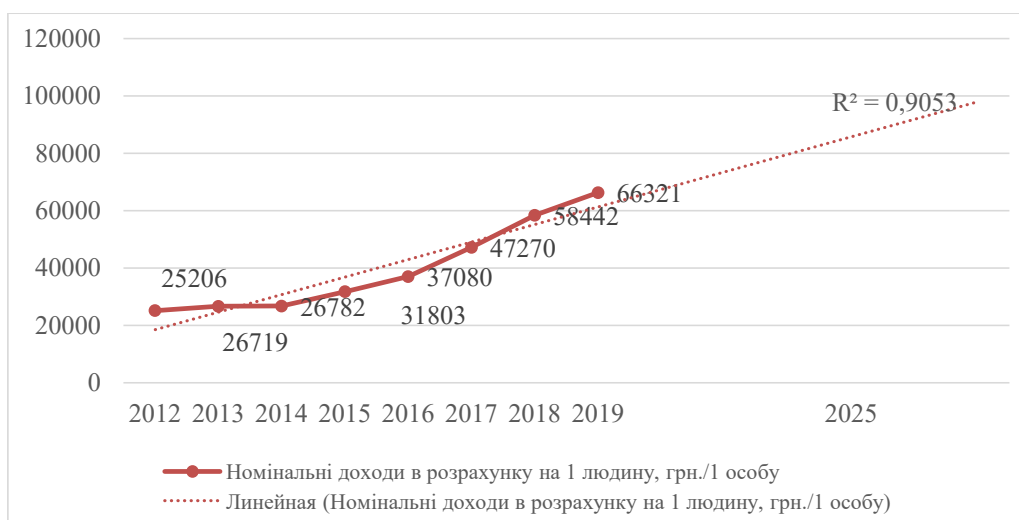


Рис. 8. Фактичні та прогнози значення номінального доходу в розрахунку на 1 людину

на відміну від інших галузей транспорту, не має вагомої державної підтримки, тому і не пропонує пільгових білетів та не виділяє пільгові категорії пасажирів, що і зумовлює те, що її розвиток здійснюється не досить високими темпами, проте із постійним забезпеченням ефективності такої діяльності, на відміну від інших видів транспорту.

Представивши прогнози значення пасажироперевезень та пасажирообороту, вантажоперевезень та вантажообігу, які були пораховані на основі фактичних даних за попередні періоди за трендовими рівняннями, бачимо позитивну динаміку до 2025 року. Тобто тенденції розвитку галузі є позитивними з активною динамічною складовою частиною розвитку.

Список використаних джерел:

1. Економічний розвиток. URL: <http://www.ukr.vipreshebnik.ru/entsiklopediya/51-e/715-ekonomichnij-rozvitok.html> (дата звернення: 16.07.2020).
2. Черных А.В. Механизм устойчивого развития предприятия в период активной инвестиционной деятельности : автореф. дис. канд. экон. наук : 08.00.05. Белгород, 2006. 20 с.
3. Державна служба статистики України: транспорт і зв'язок України. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2019/zb/08/zb_tr2018pdf.pdf (дата звернення: 16.07.2020).
4. Макаренко М.В., Гойхман І.М. Динаміка і структура перевезень пасажирів. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=288> (дата звернення: 16.07.2020).
5. Доходи населення. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2005/gdn/dvn_ric/dvn%20_u/dvn_u.htm (дата звернення: 16.07.2020).
6. Кількість населення. URL: <http://database.ukrcensus.gov.ua/PXWEB2007/> (дата звернення: 16.07.2020).
7. Державна авіаційна служба України. URL: <https://avia.gov.ua/pro-nas/statistika/operativna-informatsiya/> (дата звернення: 16.07.2020).

References:

1. Ekonomichnij rozvutok [Economic development]. URL: <http://www.ukr.vipreshebnik.ru/entsiklopediya/51-e/715-ekonomichnij-rozvitok.html> (accessed 16 July 2020).
2. Chernykh A.V. (2006). Mehanizm ustoychivogo razvitiya predpriyatiya v period aktivnosti investitsionnoy deyatel'nosti [The mechanism of sustainable development of the enterprise in the period of active investment activity] (PhD Thesis), Belgorod.
3. Derzhavna sluzhba statistiki Ukrainy: transport i zvyazok Ukrainy [State Statistics Service of Ukraine: transport and communications of Ukraine]. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2019/zb/08/zb_tr2018pdf.pdf (accessed 16 July 2020).
4. Makarenko M.V., Goykhman I.M. Dynamika i struktura perevezen pasazhiriv [Dynamics and structure of passenger traffic]. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=288> (accessed 16 July 2020).
5. Dohody nasele'nnya [Income of the population]. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2005/gdn/dvn_ric/dvn%20_u/dvn_u.htm (accessed 16 July 2020).
6. Kilkist nasele'nnya [Population]. URL: <http://database.ukrcensus.gov.ua/PXWEB2007/> (accessed 16 July 2020).
7. Derzhavna aviatsiynna sluzhba Ukrainy [State aviation service of Ukraine]. URL: <https://avia.gov.ua/pro-nas/statistika/operativna-informatsiya/> (accessed 16 July 2020).

ОЦЕНКА ТЕНДЕНЦИЙ РАЗВИТИЯ АВИАЦИОННОЙ ОТРАСЛИ

Аннотация. В статье установлено, что каждое авиапредприятие имеет две тенденции своего существования: функционирование и развитие. В процессе развития авиапредприятие приобретает новое качество с целью удержания конкурентных позиций на открытых рынках. Исследование тенденций отрасли необходимо для осознания общей ситуации и факторов, вызывающих наибольшее влияние на ее развитие, помогает сделать основательные выводы об экономической ситуации в будущем и сделать достоверные прогнозы. Проведенное исследование позволило установить место авиационной отрасли в отечественной транспортной системе. Оценка тенденций отрасли была осуществлена посредством выделения ее основных элементов, анализа динамики основных показателей ее эффективности, анализа объемных показателей, таких как пассажиропоток и пассажирооборот, грузопоток и грузооборот, анализа индексов общих объемов перевозок, на основе чего были рассчитаны фактические и прогнозные значения развития отрасли по трендовым уравнениям. Автором доказано, что на показатели подвижности населения в первую очередь влияют доходы населения в расчете на одного человека, причем, несмотря на уменьшение численности населения, показатель подвижности населения в последние годы растет.

Ключевые слова: развитие, тенденции, авиационная отрасль, пассажирские перевозки, пассажирооборот, грузопоток, грузооборот.

ASSESSMENT OF AVIATION INDUSTRY DEVELOPMENT TRENDS

Summary. The article establishes that each airline has two trends in its existence: operation and development. In the process of development, the airline acquires a new quality in order to maintain a competitive position in open markets. The study of industry trends is necessary to understand the general situation and the factors that cause the greatest impact on its development, help to make sound conclusions about the economic situation in the future and make reliable forecasts. The study made it possible to establish the place of the aviation industry in the domestic transport system. The industry trends were assessed by identifying its main elements, analyzing the dynamics of the main indicators of its efficiency, analyzing the volume indicators such as passenger and passenger turnover, freight and freight turnover, analysis of indices of total traffic. It is established that the aviation industry can be considered both in terms of international and domestic traffic, and regular and regular traffic as well as domestic and international destinations. Presenting the forecast values of passenger traffic and passenger turnover, freight traffic and cargo turnover, which were calculated on the basis of actual data for previous periods according to trend equations show the positive dynamics until 2025. That is, industry development trends are positive with an active dynamic component of development. With the popularity of such business models as charter transportation and low-cost, the general mobility of the population in the use of this type of transport has increased (the number of flights and the average distance of transportation of one passenger has increased). The author proves that the indicators of population mobility are primarily affected by the income of the population per capita, and, despite the decrease in population, the population mobility rate has been growing in recent years. The aviation industry, unlike other transport industries, does not have significant government support, and therefore does not offer discounted tickets and does not allocate privileged categories of passengers, which means that its development is not high enough, but with constant efficiency of such activities, unlike other modes of transport.

Key words: development, tendencies, aviation branch, passenger transportation, passenger turnover, cargo flow, cargo turnover.