

УДК 339.9:005.44(045)

Гаврилко Т. О.

*кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри фінансів, обліку і аудиту
факультету економіки та бізнес-адміністрування
Національного авіаційного університету*

Гавриленко А. В.

*кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри фінансів, обліку і аудиту
факультету економіки та бізнес-адміністрування
Національного авіаційного університету*

Gavrillo T. A.

*PhD in Economics,
Associate Professor of Department of Finance and Accounting,
Faculty of Economics and Business-Administration
National Aviation University*

Gavrilenko A. V.

*PhD in Economics,
Associate Professor of Department of Finance and Accounting,
Faculty of Economics and Business-Administration
National Aviation University*

ТРАНСФОРМАЦІЙНІ ЗМІНИ СВІТОВОГО РИНКУ АВІАЦІЙНИХ ПОСЛУГ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

Анотація. У статті досліджено розвиток світового ринку авіаційних послуг в умовах глобальних трансформацій. Оцінено регіональне зростання світового ВВП. Проаналізовано динаміку перевезень пасажирів повітряним транспортом у світі. Досліджено країни-лідери світового ринку авіаційних перевезень. Розглянуто прогноз світового пасажирообороту до 2036 року.

Ключові слова: повітряний транспорт, авіаційні послуги, пасажиропотік, пасажирські авіаперевезення, пасажирооборот, економічне зростання.

Вступ та постановка проблеми. В умовах глобалізації світової економіки авіаційний комплекс держави стає важливим елементом інтеграції країн в сучасну систему міжнародних економічних зв'язків. Він має особливе значення для розв'язання соціально-економічних задач, підвищення якості життя населення країни та належить до стратегічно важливих секторів економік держав. Розвиток та вдосконалення повітряно-транспортної системи дає змогу налагодити тісні соціальні та економічні взаємозв'язки з іншими країнами, розширити потенційні ринки збуту авіабудівної продукції, забезпечити участь авіапідприємств у виконанні іноземних проектів та посісти гідне місце у глобальному конкурентному середовищі авіатранспортних послуг.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню проблеми розвитку міжнародних авіаційних перевезень присвячено наукові праці провідних вітчизняних та зарубіжних учених, зокрема О.Ф. Аксенова, І. Ансоффа, В.Д. Бордунова, О.А. Гуревича, Р.Р. Гудими, К.І. Загребмо, Т.О. Коломоїця, В.К. Колпакова, С.П. Корольова, Л.К. Каденюка, Ф. Котлера, В.С. Лукінського, Л.Б. Міротіна, А.Г. Некрасова, В.І. Сергєєва, А.І. Семеновко, Л.В. Фролової, Дж. Чойа, Н.І. Чухрай, Ш.К. Шкарпури, В.В. Щербакова.

Проте, незважаючи на такий значний обсяг досліджень у цій сфері, ціла низка аспектів цього напрямку ще недостатньо вивчена з позицій змін світового ринку авіаційних послуг в умовах глобальних трансформацій.

Метою роботи є дослідження трансформаційних змін світового ринку авіаційних послуг в умовах глобалізації.

Результати дослідження. Авіаційний транспорт нині є однією з найбільш важливих галузей світової економіки, технічні та сервісні досягнення якого роблять його високоефективним інструментом розвитку сучасного суспільства. Прямий щорічний економічний ефект від діяльності світового цивільного повітряного флоту становить понад 700 млрд. дол. США. Щорічне зростання пасажиропотоку останніми роками становить 6–7%. Реалізація продукції майже 25% компаній у світі залежить від повітряного транспорту, при цьому для 70% представників бізнесу використання цивільних літаків є ключовим фактором розширення ринку [1].

Постійно зростаюча потреба в різних видах авіаційних перевезень привела до створення комплексної повітряної транспортної системи нового покоління, що володіє достатньою гнучкістю та економічною ефективністю. Під час побудови перспективної транспортної системи вирішення завдання досягнення максимальної мобільності в повітряному просторі стає одним з основних факторів, що впливають на подальший розвиток галузі. Нова конфігурація повітряного простору вимагає розроблення літаків поліпшеної конструкції, здатних виконувати польоти по складних траєкторіях в умовах інтенсивного повітряного руху [2].

Жорсткі стандарти побудови повітряної транспортної системи наступного покоління також висувають особливі вимоги до розвитку наземної інфраструктури аеропортів і до самих авіакомпаній.

Для подальшого зниження тимчасових і фінансових витрат по послугах, що надаються службам аеропор-

тів, необхідно в перспективі вирішувати такі завдання: формувати нові бізнес-моделі щодо розподілу «вікон в розкладах» для авіаперевізників та управління графіком повітряного руху; впроваджувати максимально автоматизовані комплекси обробки пасажирських і вантажопотоків; створювати більш ефективну систему управління рухом по льотному полю і координації часу злетів/посадок.

В умовах зростаючої конкуренції у сфері повітряних перевезень авіакомпанії зіткнуться з необхідністю надавати великі обсяги послуг для пасажирів і під час доставки вантажів. Введення поїздок за схемою “gate-to-gate” дає змогу об’єднати всі етапи польоту пасажирів і переміщення вантажів. Водночас основними критеріями комфорту для пасажирів залишається зручний розклад і його точне дотримання, якісні послуги на борту, наявність компенсацій за можливі затримки в розкладі зльоту/посадки [1].

Темпи зростання показників світової економіки, необхідність створення нових робочих місць, задоволення майбутнього попиту на повітряні перевезення, надання якісних послуг відповідно до потреб пасажирів та вимог авіакомпаній, а також підтримка іміджу авіації як найбільш екологічного і безпечного виду транспорту в про-

гнозний період будуть ключовими факторами, що впливають на динамічний розвиток ринку авіаційних перевезень.

Відповідно до очікувань більшості експертів основне економічне зростання в майбутні десятиліття (2017–2036 роки) пов’язується з Китаєм та Азійсько-Тихоокеанським регіоном загалом, які будуть демонструвати темпи зростання, що суттєво випереджають середньосвітовий рівень. Лише регіони Близького Сходу, Африки та Латинської Америки вийдуть на рівень, який вище середньосвітових темпів зростання ВВП. Північна Америка, Європа та Росія за темпами зростання ВВП будуть значно поступатися лідерам і відставати від середньосвітового рівня [2] (рис. 1).

Згідно з прогнозними даними IATA (Міжнародна асоціація повітряного транспорту) в “Economic performance of the airline industry” у 2017 році понад 4 млрд. осіб скористалися послугами повітряного транспорту для виконання ділових і туристичних поїздок. Порівняно з 2016 роком кількість перевезених пасажирів збільшилася на 7,5%, згідно з поточними прогнозами, до 2018 року має перевищити 4,3 млрд. осіб. Тобто у 2017 році авіарейсами скористалися рекордні 4,081 млрд. людей по всьому світі, а авіакомпаніями було виконано близько 37 млн. рейсів [3] (рис. 2).

Згідно з даними ІКАО імпульс розвитку авіаперевезень у 2017 році додав збільшення обсягу інвестицій в економіку країн, що розвиваються, а також вплинув на зростання кількості лоукостерів, що пропонують квитки за мінімальними цінами з мінімальним рівнем обслуговування. Лоукостери у 2017 році перевезли 1,2 млрд. пасажирів, що становить близько 30% від загальної кількості. Вантажні перевезення у 2017 році збільшилися на 9,6%, що дало змогу заявити про суттєві обсяги зростання [2].

Варто зазначити, що низька ціна на нафту дала змогу авіакомпаніям стримати зростання цін, отже, стимулювати перевезення. Ціна на авіагаз у 2017 році збільшилася на 25% порівняно з 2016 роком та стала найнижчим показником за останні десять років [4].

Розгляд ретроспективи світового пасажирообороту в період з 1970 по 2016 роки демонструє, що раніше відзначалися періоди уповільнення загального зростання, які були пов’язані зі складними процесами загальносвітового значення в економічній (паливна криза 70-х років ХХ ст. або банківська криза 2008 року) та геополітичній сферах (криза в Перській затоці початку 90-х років, терористична атака 9/11, війна в Іраку). Прогноз динаміки пасажирообороту до 2036 року передбачає зростання із 7 до 17 трлн пас./км в тому разі, якщо нові драматичні події не втрутяться в поточні прогнозні очікування [1].

Якщо порівняти динаміку міжнародних і внутрішніх перевезень

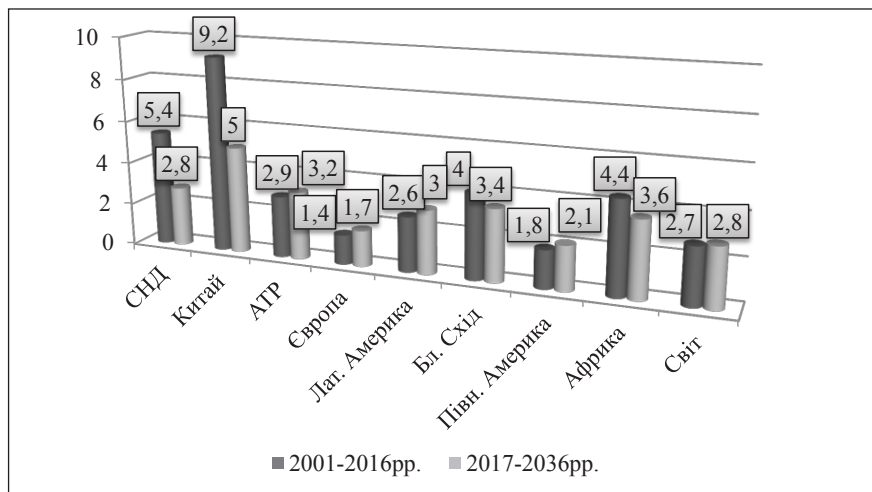


Рис. 1. Регіональне зростання світового ВВП у 2001–2016 роках, прогноз на 2017–2036 роки (%)

Джерело: розроблено авторами за даними джерела [2]

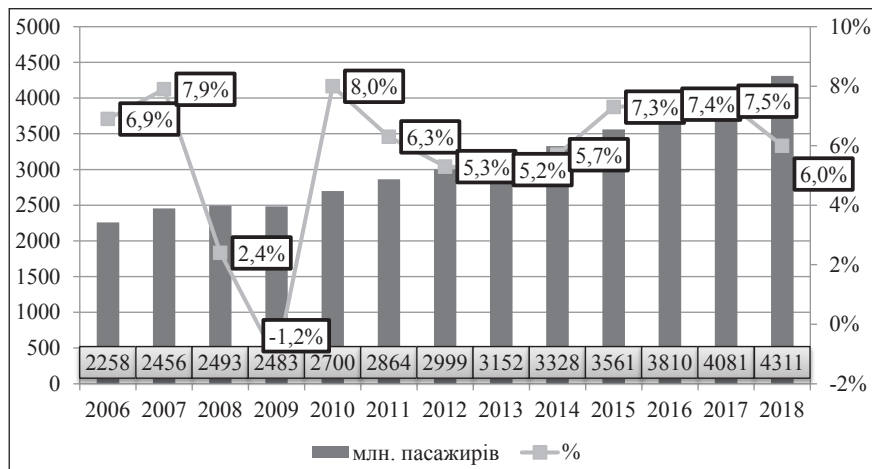


Рис. 2. Динаміка перевезень пасажирів та темпи зростання/спадання повітряним транспортом у світі у 2006–2017 роках, прогноз на 2018 рік (млн. пасажирів, %)

Джерело: розроблено авторами за даними джерела [3]

пасажирів у світі у 2006 та 2016 роках, то можна помітити, що кількість пасажирів за досліджуваною період зросла майже в 2 рази. Загальна кількість пасажирів, перевезених на регулярних рейсах у 2016 році, зросла до 3,81 млрд. пасажирів, що на 7,4% більше, ніж у попередньому році, а кількість відправлень повітряних суден у 2016 році досягла 35,4 млн., що на 3,7% більше, ніж у 2015 році [5].

Обсяг регулярних пасажирських авіаперевезень, виражений у виконаних комерційних пасажиро-кілометрах (КПК), показав приріст на 7,4%, склавши 7 124 млрд. КПК, виконаних у 2016 році. Згідно з прогнозними даними ІКАО у 2021 році він становитиме 9 трлн. пас./км, у 2026 році – 11,5 трлн. пас./км, у 2031 році – рівно в 2 рази більше, ніж у 2016 році, а саме 14,2 трлн. пас./км. Рекордним обсяг пасажирських авіаперевезень буде в 2036 році, а саме 17,1 трлн. пас./км [2] (рис. 3).

Пасажирські авіаперевезення одними з перших реагують на зміну макроекономічного клімату. Динаміку розвитку індустрії авіаперевезень уже давно визнано одним із ключових індикаторів економічного благополуччя конкретних регіонів і світу загалом. Внаслідок цього світовий повітряний транспорт характеризується високою концентрацією регіональних перевезень.

За географічним розподілом у 2017 році Європа залишається найбільшим авіаринком світу, займаючи 37% від загального обсягу перевезень і демонструючи стійке зростання у 8,1% до 2016 року [4] (рис. 4).

Друге місце посідає Азійсько-Тихоокеанський регіон з часткою в 29% та приростом у 9,6%. Близький Схід складає 14% та 11,2% темпів зростання у 2017 році. Північна Америка займає 13% глобального ринку, демонструючи найповільніше зростання в 4,9% серед інших регіонів. На Латинську Америку і Карибську зону разом припадають 4% світових авіаперевезень, при цьому регіон зростає швидше за інших, маючи збільшення в 10% до 2016 року. Африка займає 3% світового ринку, демонструючи зростання в 7,6%, що трохи краще за попередні показники [3].

Традиційно найбільший обсяг світового парку повітряних суден зосереджений в мережевих авіакомпаніях. Водночас низькобюджетні авіаперевізники останніми роками також розвиваються досить динамічно. Однією з останніх тенденцій стало взаємопроникнення елементів різних бізнес-моделей авіакомпаній, що призвело до ускладнення їх класифікації по групах.

Варто зазначити, що 2017 рік став найбезпечнішим за всю історію авіації. З 1 січня до полудня 31 грудня 2017 року у світі відбулось 9 авіакатастроф, в результаті яких загинули 67 осіб. Це найнижчі показники за всю історію авіації, про що повідомляє "Aviation Safety Network" (ASN) [6].

Можливості населення щодо використання повітряного транспорту в найближчі 20 років продовжать рости:

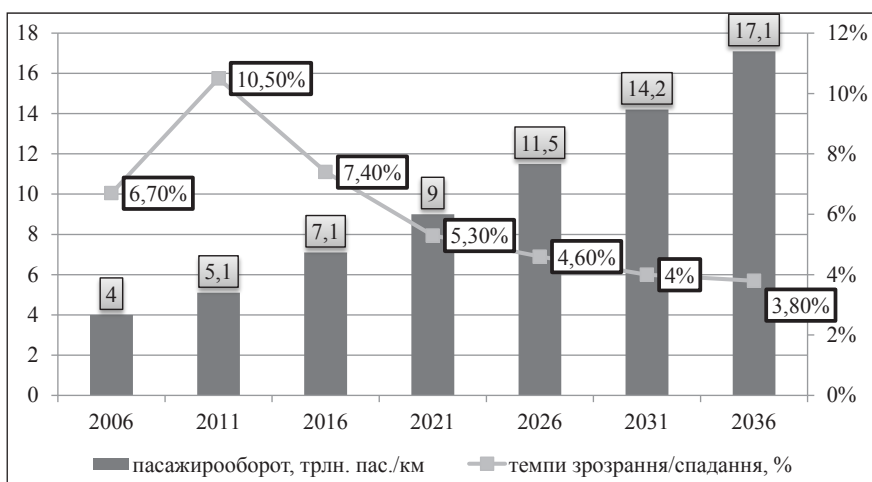


Рис. 3. Динаміка світового пасажирообороту та темпи зростання/спадання у 2006–2016 роках, прогноз на 2017–2036 роки (трлн. пас./км, %)

Джерело: розроблено авторами за даними джерела [2]

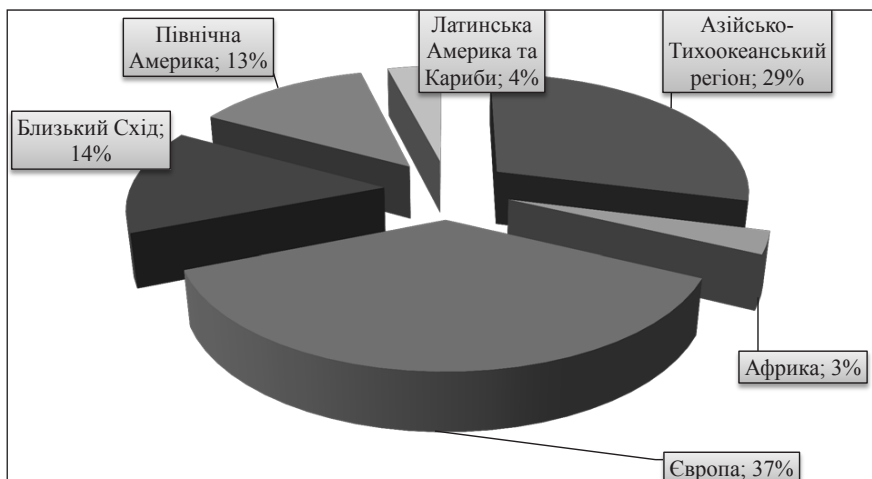


Рис. 4. Регіональний розподіл повітряних перевезень пасажирів у світі у 2017 році (%)

Джерело: розроблено авторами за даними джерела [3]

лідерами зростання стануть КНР, країни Латинської Америки і Близького Сходу, при цьому загальносвітові темпи зростання авіамобільності трохи сповільняться порівняно з попереднім десятиліттям, що пов'язане з процесами насичення ринку [7].

Згідно з даними IATA в регіональному прогнозі галузі до 2022 року Китай обжене США за обсягом перевезень вантажів і пасажирів, а також стане лідером світового авіарейтингу. Останнім часом китайські авіакомпанії значно розширили свої міжнародні напрямки. Розширення авіаринку змушує чиновників розвивати інфраструктуру, а виробників – створювати нові повітряні судна. Уряд КНР поставив за мету за 2016–2020 роки побудувати 44 нові аеропорти до тих 30, які споруджують зараз [7].

Згідно з даними IATA в найближчі 20 років вплив Європи на світовий ринок авіаперевезень падатиме, а Азії – посилюватиметься. У десятку країн-лідерів увійдуть «азійські новачки», а саме Індія, Індонезія, Таїланд і Туреччина, а Франція та Італія позбудуться головних позицій в авіарейтингу [8].

У 2017 році цей рейтинг ще очолюють США, на другому місці КНР, третіми йдуть ОАЕ. Також до п'ятірки лідерів входять Великобританія та Німеччина [3] (рис. 5).

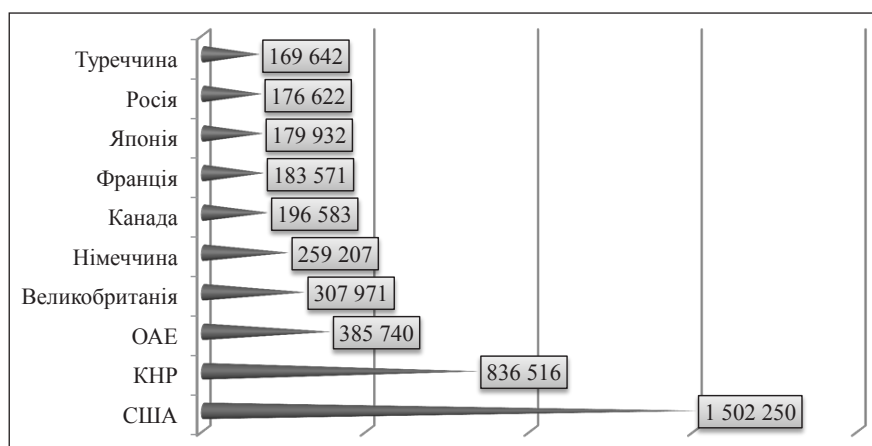


Рис. 5. Країни-лідери світового ринку авіаційних перевезень у 2017 році (млн. пас./км)

Джерело: розроблено авторами за даними джерела [3]

Зазначимо, що за допомогою міжнародних авіаційних організацій забезпечується нормальне функціонування міжнародної цивільної авіації, створення та розвитку норм міжнародного повітряного права. Провідне місце серед них посідають Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) та Міжнародна асоціація повітряного транспорту (ІАТА), які вже багато років вносять свій вклад у стабільний та безпечний розвиток міжнародних авіаційних перевезень у світі. Так, під безпосереднім контролем ІКАО та ІАТА відбувається близько 95% пасажирських авіаперевезень по всьому світі.

Висновки. Отже, згідно з оцінками таких двох найавторитетніших міжнародних авіаційних організацій, як Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) та Міжнародна асоціація повітряного транспорту (ІАТА), світова авіаційна галузь у 2017 році мала тенденції до стабільного зростання.

Згідно з попередніми підсумками ІАТА у 2017 році понад 4 млрд. осіб скористалися послугами повітряного транспорту для виконання ділових і туристичних поїздок, що на 7,5% більше, ніж у 2016 році, а до 2018 року ця кількість має перевищити 4,3 млрд. осіб.

Список використаних джерел:

1. Обзор рынка 2017–2036. URL: <http://uacrussia.ru/upload/iblock/9f3/9f381b3b71c64fc49e94e91076549c2d.pdf>.
2. Офіційний сайт Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО). URL: <http://www.icao.org>.
3. Офіційний сайт Міжнародної асоціації повітряного транспорту (ІАТА). URL: <http://www.iata.org>.
4. Офіційний сайт Європейської конференції цивільної авіації. URL: <http://www.ecac-ceac.org>.
5. IATA-Economic-Performance-of-the-Industry-end-year-2017-report.pdf. URL: <http://www.iata.org>.
6. Офіційний сайт Федеральної Авіаційної Адміністрації США (ФАА). URL: <http://www.faa.gov>.
7. Regional Briefing - Asia-Pacific - December 2017. URL: <http://www.iata.org/Reports/regional-reports/Asia-Pac-Dec17.pdf>.
8. G20 leaders (and IATA) call for action on trade facilitation. URL: <http://www.iata.org/Reports/chart-of-the-week/chart-of-the-week-12-jan-2018.pdf>.
9. Passenger load factor rises above 82% for the first time. URL: <http://www.iata.org/Reports/chart-of-the-week/chart-of-the-week-19-Jan-2018.pdf>.
10. What's the outlook for regional financial performance in 2018? URL: <http://www.iata.org/Reports/chart-of-the-week/chart-of-the-week-12-jan-2018.pdf>.

ТРАНСФОРМАЦИОННЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ МИРОВОГО РЫНКА АВИАЦИОННЫХ УСЛУГ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ

Аннотация. В статье исследовано развитие мирового рынка авиационных услуг в условиях глобальных трансформаций. Оценен региональный рост мирового ВВП. Проанализирована динамика перевозок пассажиров воздушным транспортом в мире. Исследованы страны-лидеры мирового рынка авиационных перевозок. Рассмотрен прогноз мирового пассажирооборота до 2036 года.

Ключевые слова: воздушный транспорт, авиационные услуги, пассажиропоток, пассажирские авиаперевозки, пассажирооборот, экономический рост.

Варто зазначити, що світовий ринок авіаційних перевезень у 2017 році отримав валовий чистий прибуток у розмірі 34,5 млрд. дол. США. Згідно з прогнозами ІАТА прибутки світової індустрії авіаперевезень на поточний 2018 рік досягнуть 38 млрд. дол. США, що пов'язане з рекордною завантаженистю авіарейсів та успішними діями авіакомпаній щодо скорочення витрат. Крім того, середня ціна нафти знизилася цього року, що дало змогу стримати витрати на паливо авіаперевізників [10].

ІАТА прогнозує, що авіакомпанії в усіх регіонах світу будуть беззбитковими у 2018 році, але обсяги й темпи зростання прибутку будуть різнитися. Основними чинниками зростання залишаються сильний

попит в Китаї та інтерес до далекомагістральних перевезень. Рентабельність компаній у Північній Америці підтримують серйозні структурні реформи [10].

Щодо прогнозу на 2018–2036 роки, то світове економічне зростання (ВВП) очікується в середньому щорічно на 2,8% в реальному вираженні. Найбільший показник зростання пасажирських перевезень, який дорівнює 5% щорічно в перебігу періоду до 2036 року, буде у авіакомпаній КНР, за якими слідують перевізники Азійсько-Тихоокеанського регіону та Африки зі щорічними середніми темпами зростання 3,6% та 3,2% відповідно [1].

Таким чином, темпи зростання показників світової економіки, необхідність створення нових робочих місць, задоволення майбутнього попиту на повітряні перевезення, надання якісних послуг відповідно до потреб пасажирів та вимог авіакомпаній, а також підтримка іміджу авіації як найбільш екологічного і безпечного виду транспорту в прогностичний період будуть ключовими факторами, що вплинуть на динамічний розвиток ринку авіаційних перевезень.

TRANSFORMATION CHANGES IN THE WORLD MARKET OF AVIATION SERVICES IN GLOBALIZATION CONDITIONS

Summary. The development of the world market of aviation services in the conditions of global transformations was analyzed in the article. The regional growth of world GDP was estimated. The dynamics of passenger transportation by air transport in the world also was analyzed. The countries-leaders of the world market of aviation transportations were investigated. The forecast of the world passenger traffic up to 2036 was considered.

Key words: air transport, aviation services, passenger traffic, passenger air transportation, passenger turnover, economic growth.

УДК 336.027

Галайко А. М.

*аспірант кафедри фінансів, грошового обігу і кредиту
Львівського національного університету імені Івана Франка*

Halaiko A. M.

*Postgraduate Student at the Department of finance, money and credit
Ivan Franko National University of Lviv*

ДЕРЖАВНА ПІДТРИМКА СТРАХУВАННЯ ПРОДУКЦІЇ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКИХ ПІДПРИЄМСТВ

Анотація. Стаття присвячена дослідженню державної підтримки страхування сільськогосподарської продукції в Україні. Розкрито особливості державної фінансової підтримки страхування продукції сільськогосподарських підприємств. Проаналізовано проблеми реалізації державної фінансової допомоги у страхуванні сільськогосподарської продукції. Наведено напрями реформування державної підтримки страхування продукції сільськогосподарських фірм. Запропоновано світовий досвід вирішення проблем в реалізації державної підтримки страхування сільськогосподарської продукції.

Ключові слова: страхування, сільськогосподарське підприємство, страхова премія, страхова компанія, державна підтримка.

Вступ та постановка проблеми. Державна підтримка страхування є складовою частиною фінансової політики розвитку аграрного сектору економіки України і здійснюється шляхом субсидування частини страхових платежів. Цей вид державної фінансової підтримки сьогодні має велике значення, оскільки забезпечує реалізацію одного з найризикованіших видів страхування. Відшкодування частини страхових платежів з боку держави зміцнює фінансовий стан страхувальників і створює сприятливі умови діяльності для страховиків.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідження державної підтримки страхування сільськогосподарської продукції здійснювали М.І. Ібатуллін, Т.Д. Кривошлик, О.О. Непочатенко, В.К. Юдін та багато інших українських вчених-економістів. Попри численні наукові дослідження, сьогодні залишається необхідним вдосконалення механізму державної часткової компенсації страхових платежів.

Незважаючи на широке висвітлення проблем державної підтримки страхування сільськогосподарської продукції, за умов динамічних змін в економіці України необхідно систематизувати й узагальнити систему державної підтримки страхування продукції сільськогосподарських виробників, яка б дала змогу сформулювати практичні рекомендації, які можуть забезпечити належну якість державної підтримки. Залишається необхідним вдосконалити механізм державної часткової компенсації страхових платежів з прив'язкою до фінансових результатів діяльності страхувальників.

Метою роботи є дослідження та формулювання практичних рекомендацій щодо вдосконалення державної

підтримки страхування сільськогосподарської продукції в Україні.

Результати дослідження. Державною підтримкою страхування продукції сільськогосподарських підприємств виступає надання з державного бюджету сільськогосподарським виробникам фінансових ресурсів у вигляді субсидій на компенсацію частини страхових платежів, яка фактично відшкодована за договорами страхування сільгоспвиробників. Перелік сільськогосподарських страхових ризиків, об'єктів страхування і частина страхових премій, що субсидуються із державного бюджету, визначаються урядом за подання Міністерства аграрної політики та продовольства України [1].

Фінансування з бюджету здійснюється з метою захисту майнових інтересів сільгоспвиробників від ризику знищення сільськогосподарських культур через часткове відшкодування страхових платежів і забезпечення стабільності виробничого процесу в сільському господарстві. Фінансові ресурси з бюджету також спрямовуються на погашення бюджетної кредиторської заборгованості, яка зареєстрована в органах Державної казначейської служби України [2].

Державну підтримку страхування продукції отримують сільськогосподарські підприємства, які виробляють сільськогосподарську рослинницьку продукцію в Україні; уклали зі страховиком стандартну угоду страхування сільськогосподарських рослинницьких товарів з державною підтримкою від виробничих ризиків сільськогосподарського походження; сплатили страховикам страхові платежі за угодами страхування в розмірах, що розраховані