

## Структурно-динамічні особливості авіатранспортної системи України

*Роботу виконано на кафедрі  
країнознавства і туризму ІМВ НАУ*

Розглянуто структурно-динамічні особливості сучасного розвитку національної авіатранспортної системи України, проаналізовано стан розвитку інфраструктури, виявлено структурні диспропорції.

**Ключові слова:** національна авіатранспортна система, міжнародні та внутрішні перевезення, аеропорти, динаміка пасажироперевезень.

### **Борисюк О. А. Структурно-динамические особенности авиатранспортной системы Украины.**

Рассматриваются структурно-динамические особенности современного развития национальной авиатранспортной системы Украины, анализируется состояние развития инфраструктуры, выявляются структурные диспропорции.

**Ключевые слова:** национальная авиатранспортная система, международные и внутренние перевозки, аэропорты, динамика пассажироперевозок.

**Borvsiuk O. A. Structural and Dynamic Features of the Air Transport System of Ukraine.** Reveal structural and dynamic features of the modern development of the national air transportation system of Ukraine, and analyzes the state of infrastructure, identifies structural imbalances.

**Key words:** national air transport system, international and domestic transportation, airport, the dynamics of passenger traffic.

**Постановка наукової проблеми та її значення.** У сучасних умовах транспорт відіграє неабияку, а в окремих випадках – визначальну роль у житті та господарській діяльності суспільства. Важливим елементом національної транспортної системи є авіатранспорт, значення якого щороку зростає. Це зумовлено, насамперед, швидким розвитком глобалізаційних процесів у світовому співтоваристві та інтеграцією України до цієї системи. За прогнозом Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), у період з 2010 до 2020 рр. загальний попит на авіаперевезення в середньому щороку зростатиме на 4,5 %. Прогнозований обсяг повітряних перевезень в Україні становитиме у 2015 р. 38,3 млн, а у 2020 р. – 70,6 млн пасажирів. Тому виникає необхідність у дослідженні структурно-динамічних характеристик, які є важливим параметром її соціально-економічної ефективності.

**Аналіз останніх досліджень із цієї проблеми** Кількість та змістовна якість публікацій наукового та навчального характеру, де розкриваються питання структурно-динамічного розвитку національної авіатранспортної системи, далека від сучасних запитів практики управління та практичних потреб розвитку транспорту. З наявних видань слід виділити комплексні навчальні посібники М. Комарова, О. Топчієва, монографії І. Смирнова та Л. Чернюк, які відображають суттєві аспекти сучасного розуміння географічного вивчення транспорту. Проблеми функціонування та розвитку національного авіатранспорту досліджували такі вчені, як В. Г. Коба [3], Ю. Ф. Кулаєв, О. М. Ложачевська, Ю. А. Паламарчук, О. Р. Шевченко та ін. У зазначених публікаціях розкриваються важливі аспекти функціонування вітчизняного авіатранспорту, проте наукові дослідження з погляду його структурно-динамічного аспекту практично відсутні.

У зв'язку з актуальністю досліджуваної тематики виникає потреба виявити закономірності (тенденції) динаміки та структури авіатранспортної системи України. **Мета** дослідження – проаналізувати діяльність авіаперевезень, динаміку пасажироперевезень у розрізі аеропортів та виявити структурні диспропорції у функціонуванні авіатранспортної системи України.

**Виклад основного матеріалу й обґрунтування отриманих результатів дослідження.** Сьогодні авіатранспорт займає одне з останніх місць у транспортному комплексі України: у структурі пасажирських перевезень його частка становить 0,15 %, у структурі перевезень вантажів – 0,01 % [1].

За пасажирооборотом у світі Україна займає 54 місце серед країн-членів ІКАО, хоча частка її у загальній кількості міжнародних авіапереvezень – 0,2 % [5].

Процес еволюції вітчизняного ринку авіапереvezень можна поділити на п'ять основних фаз [3]:

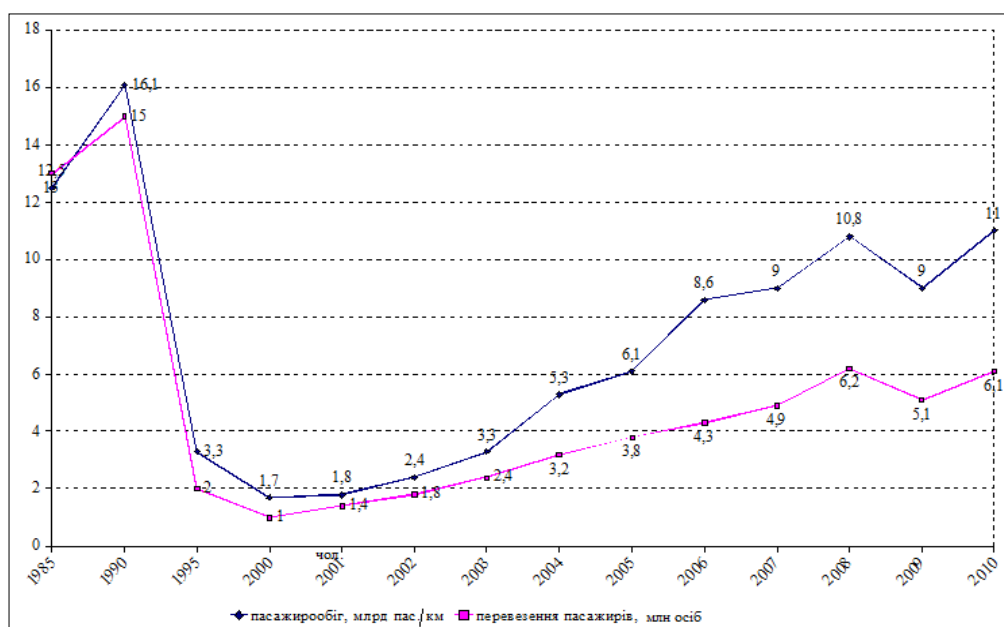
– перша фаза – різкого спаду (1991–1995 рр.) – пов'язана із здобуттям незалежності та розвитку ринкових відносин (рис. 1);

– друга – повільного спаду (1996–1999 рр.) – характеризується фактичним зникненням ринку внутрішніх авіапереvezень, що призвело до поступового занепаду регіональних аеропортів;

– третя – стабільного функціонування з деяким підйомом (2000–2008 рр.) – пов'язана із позитивними змінами в економіці країни, зростанням купівельної спроможності населення, подальшим розвитком ділових та культурних зв'язків;

– четверта – фаза спаду, пов'язана зі світовою фінансово-економічною кризою (2009 р.), що позначилася зменшенням попиту на послуги авіатранспорту з боку провідних вантажоформуючих галузей економіки і населення. Наприкінці періоду Україна покращила показники стану безпеки: піднялася в рейтингу Єврокомісії з безпеки авіапереvezень з 17 на 35 місце та відновили польоти до Європи авіакомпанія Volage, «Українська авіаційна транспортна компанія» та авіакомпанія «Мотор Січ», що належали до списку заборонених у ЄС [7];

– п'ята – зростання (2010–2011 рр.), починаючи з 2010 р. всі показники мали позитивну динаміку (рис. 1 і табл. 1).



**Рис. 1.** Динаміка перевезень пасажирів та пасажирообіг авіаційного транспорту в Україні за 1985–2010 рр. [1; 7; 8]

Особливо успішно розвивався ринок пасажирських авіапереvezень у 2010 р.: 32 вітчизняні авіакомпанії подолати шестимільйонну позначку. Значне збільшення загальних обсягів пасажирських перевезень забезпечено, насамперед, за рахунок розвитку сектору міжнародних повітряних перевезень. Якщо у 1990-ті роки міжнародні авіапереvezення становили лише 10 % загального обсягу, то у 2000 р. – вже 78 %, в 2001 р. – 81,9 %, а в 2010 р. – 84 %. Міжнародні перевезення пасажирів і вантажів дали змогу наповнювати внутрішній ринок товарами повсякденного вжитку та іншими, які вітчизняні виробники майже перестали виробляти.

Регулярні пасажирські перевезення у 2010 р. виконували 10 українських авіакомпаній за 128 маршрутами до 46 країн світу. Слід зазначити, що за підсумками року кількість перевезених пасажирів на регулярних міжнародних лініях збільшилася не тільки порівняно з минулим 2009 р. (на 27,7 %), а також майже на 21 % перевищила рівень «докризового» 2008 р. та становила 3046,7 тис. осіб.

## Підсумки діяльності авіаційної галузі України у 2009–2010 рр.\*

Показник	Одиниці виміру	Всього			У т. ч. міжнародні перевезення		
		2009 р.	2010 р.	2010 р. у % до 2009 р.	2009 р.	2010 р.	2010 р. у % до 2009 р.
Перевезення пасажирів	тис. чол.	5131,1	6106,5	+19,0	4135,9	5144,3	+24,4
у т. ч. на регулярних лініях	тис. чол.	3309,9	3950,2	+19,3	2385,8	3046,7	+27,7
Пасажирообіг	млрд пас./км	9,0	11,0	+22,2	8,4	10,4	+23,8
у т. ч. на регулярних лініях	млрд пас./км	5,9	7,0	+18,6	5,3	6,5	+22,6
Перевезено вантажів та пошти	тис. т	85,1	87,9	+3,3	84,4	87,5	+3,7
Вантажообіг	млн т/км	350,9	379,1	+6,0	19,2	23,3	+21,4
у т. ч. на регулярних лініях	млн т/км	58,7	76,9	+8,0	350,5	378,9	+8,1
Виконано комерційних рейсів	тис.	84,2	98,9	+17,5	58,2	71,4	+22,7
у т. ч. на регулярних лініях	тис.	53,2	66,0	+24,1	33,1	45,0	+36,0

\* Складено за: [7].

Цей рік відзначився розвитком мережі маршрутів вітчизняних авіакомпаній. Упродовж року українськими авіаперевізниками було розпочато експлуатацію на регулярній основі 22 нових міжнародних повітряних ліній, що з'єднали міста України із столицями та діловими центрами світу, а також всесвітньо відомими курортами. Однак, не дивлячись на значне зростання у цьому році інтенсивності руху на міжнародних авіалініях, на багатьох регулярних рейсах вітчизняних перевізників спостерігалася висока пасажирська завантаженість (66,1 %).

Упродовж 2010 р. до України виконували регулярні польоти 52 іноземні авіакомпанії з 34 країн світу за 83 маршрутами. До столиці України розпочали регулярні польоти авіакомпанії «Air Malta», «Air Moldova», «Tajik Air», «RusLine», «Yakutiya», у I півріччя 2011 р. – три нові російські авіакомпанії «AviaNova», «VIM Airlines», «Kontinent» і таджицька авіакомпанія «Somon Air». Послугами іноземних регулярних авіаперевізників за 2010 р. скористалося близько 3,2 млн пасажирів (у 2009 р. – 2,9 млн). Частка українських авіакомпаній у загальних обсягах перевезень на регулярних лініях між Україною та країнами світу становила 49 %, а це майже на 4 % більше ніж показник у 2009 р. На сьогодні найбільші обсяги пасажирських перевезень здійснюються між Україною та Росією, Німеччиною, Чехією, Великобританією, Угорщиною, Австрією, Ізраїлем, США, Туреччиною, Францією, Нідерландами, Польщею та Італією.

Позитивними виявилися зусилля вітчизняних пасажирських перевізників при здійсненні міжнародних чартерних авіаперевезень, які збільшилися порівняно з 2009 р. майже на 20 % і досягли 2,097 млн пасажирів. Значне зростання пасажирських перевезень рейсами на замовлення спостерігалось в авіакомпаніях «Міжнародні авіалінії України» (на 7,8 %), «Роза вітрів» (на 67,2 %), «Донбасаеро» (на 21,6 %) та «Дніпроавіа» (на 6,9 %). Також упродовж року активно розвивала чартерні пасажирські перевезення авіакомпанія «Ютейр-Україна», яка розпочала польоти наприкінці 2009 р.

Щодо внутрішніх перевезень, які для іноземних перевізників є економічно не вигідними, а для вітчизняних дають змогу дозавантажити виробничі потужності, то на перешкоді відкриттю нових регіональних маршрутів виникають такі причини: непридатна інфраструктура багатьох регіональних аеропортів; брак пасажиропотоку на рейси, що створює небажання авіакомпаній відкривати рейси у регіони; брак парку маломістких повітряних суден у більшості авіакомпаній. Через це, враховуючи загальну позитивну динаміку, пасажироперевезення на внутрішньому ринку у 2010 р. зменшилися

порівняно із попереднім на 3,32 % і становили 962,2 тис. пасажирів, з яких 93,9 % перевезено регулярними рейсами [8].

Регулярні польоти між містами України здійснювали 8 авіакомпаній за 20 маршрутами до 13 міст. Необхідно зазначити, що майже 55 % загальних обсягів перевезень на регулярних лініях у межах України у 2010 р. забезпечено авіакомпанією «Дніпроавіа», яка зосередила свої ресурси на розвитку внутрішніх перевезень та досягла більш як 70 % зростання пасажирських потоків. На сьогодні авіакомпанія «Дніпроавіа» здійснює перевезення пасажирів на внутрішніх лініях із 11 міст України. Активізувала свою діяльність на внутрішньому ринку також авіакомпанія «Міжнародні авіалінії України», кількість перевезених нею пасажирів зросла порівняно з попереднім 2009 р. майже на третину. У звітному році авіакомпанією встановлено пряме регулярне повітряне сполучення між Донецьком та Львовом, а також розпочато виконання польотів із Борисполя у Донецьк й Одесу.

Авіаційний транспорт активно використовувався в *авіаперевезеннях вантажів та пошти*. За 2010 р. перевезено 87,9 тис. т порівняно з показником 85,1 тис. т, який виконано у минулому році. Вантажні перевезення у цьому році здійснювали 18 вітчизняних авіакомпаній, як і раніше, більша частина – це перевезення чартерними рейсами в інших державах у рамках гуманітарних та миротворчих програм ООН, а також згідно контрактів та угод з іншими замовниками. Близько 90 % загальнодержавних перевезень вантажів та пошти сьогодні забезпечують вісім авіакомпаній: АНТК «Антонов» (збільшення обсягів перевезень порівняно з минулорічним показником на 3 %), «Міжнародні авіалінії України» (на 25,8 %), «Аеросвіт» (на 33,3 %), «Урга» (на 19,4 %), «АероВіз» (на 36,4 %), «Южмашавіа» (на 41,7 %), Кримське ДАП «Універсал-авіа» (на 11,8%), «Аеро-Чартер» (зменшення на 21,3 %).

Втім, потрібно відзначити зростання зацікавленості провідних вітчизняних авіакомпаній у здійсненні міжнародних поштовантажоперевезень на регулярній основі. За підсумками 2010 р. на цих лініях перевезено 23,3 тис. т вантажів та пошти, що на 21,4 % більше, ніж рік тому. Питома вага цих перевезень становить 26,5 % загальнодержавних обсягів (за 2009 р. – 22,6 %). Зокрема, авіакомпаніям «Аеросвіт» та «Міжнародні авіалінії України» вдалося збільшити обсяги регулярних поштовантажоперевезень відповідно на 36,1 % та 23,8 %.

Комерційні рейси вітчизняних та іноземних авіакомпаній у 2010 р. обслуговували 28 українських аеропортів та аеродромів. За статистичними даними пасажиропотоки через вітчизняні аеропорти зросли на 14,4 %, поштовантажопотоки – на 7,1 % та склали відповідно 10,2 млн пасажирів та 42,5 тис. т вантажів.

За даними Державної авіаційної адміністрації станом на 16.08.2011 р., у реєстр аеропортів України включено 30 аеропортів та 15 аеродромів, здатних забезпечувати перевезення вантажів та пасажирів [5]. Сьогодні 18 вітчизняних аеропортів (60 % до загальної кількості аеропортів) передано у комунальну власність міст та областей. Вони можуть бути структурними підрозділами авіапідприємств. Це такі аеропорти, як «Вінниця», «Донецьк», «Ізмаїл», «Запоріжжя», «Керч», «Київ» (Жуляни), «Кривий Ріг», «Луганськ», «Миколаїв», «Одеса», «Полтава», «Рівне», «Суми», «Тернопіль», «Ужгород», «Хмельницький», «Черкаси», «Чернівці». У державній власності перебувають три аеропорти (10 % до загальної кількості аеропортів) – «Бердянськ», «Бориспіль», «Львів», до корпоративної власності належать такі аеропорти, як «Маріуполь», «Дніпропетровськ», «Бельбек» (Севастополь) тощо (табл. 2).

Таблиця 2

#### Структура організаційно-правової форми аеропортів України

Організаційно-правова Форма	Аеропорти України	
	Кількість підприємств, одиниць	% від загальної кількості
Державне підприємство	3	10
Комунальне підприємство	18	60
Відкрите акціонерне товариство	4	13
Товариство з обмеженою відповідальністю	5	17
<b>Всього</b>	<b>30</b>	<b>100</b>

Зараз стан аеропортів України щодо їх оснащення, пропускної спроможності і технічного стану не зовсім відповідає вимогам, які висуваються міжнародними організаціями цивільної авіації. Предметом державної уваги ця ситуація стала після набуття Україною права проведення ЄВРО-2012. Концепцією розвитку цивільної авіації України передбачається модернізація аеропортів, їх реконструкція і технічне переоснащення відповідно до міжнародних стандартів, правил та норм [4]. Найкращі перспективи розвитку мають лише вісім українських аеропортів: ДМА «Бориспіль», МА «Київ» (Жуляни), а також аеропорти міст Сімферополя, Донецька, Харкова, Дніпропетровська, Одеси й Львова. Саме на ці аеропорти у 2010 р. припадало близько 97 % всіх пасажиропотоків та 83 % пошто- та вантажопотоків. Найбільша частка ринку аеропортів України належить аеропорту «Бориспіль» – 65,4 %, на другому та третьому місцях зі значним відставанням перебувають аеропорти «Сімферополь» та «Одеса» – 8,2 % та 7,0 % відповідно. Далі зазначено аеропорти «Донецьк» – 6,0 %, «Львів» – 4,7 % та «Дніпроавіа» – 3,3 % (рис. 2). Такий розподіл ринку свідчить про монополістичне становище аеропорту «Бориспіль» на цьому ринку, навіть другий аеропорт Києва – «Жуляни» зменшує обсяги роботи.

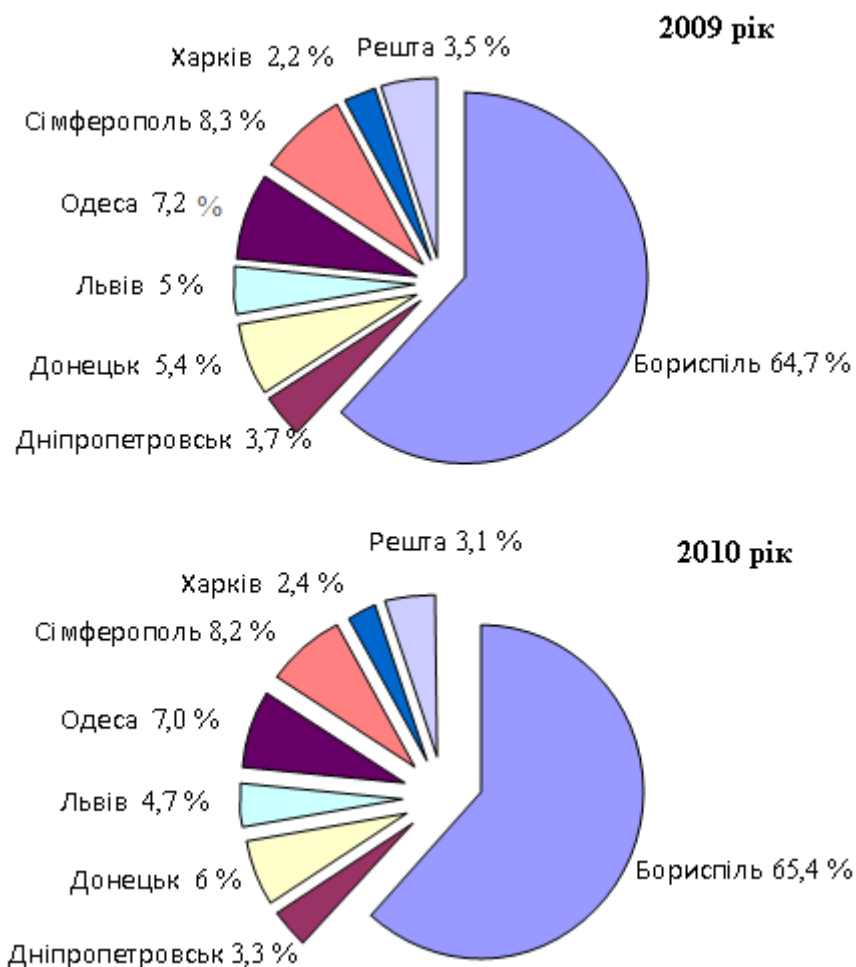


Рис. 2. Частки аеропортів у загальному пасажиропотоці України

Майже така ж ситуація спостерігається і за напрямом вантажних та поштових авіаперевезень. Тут, як і в обсягах пасажиропотоків, левову частку займає аеропорт «Бориспіль» – 75,1 %, а друге місце займає аеропорт «Антонов» – 13,5 %, третє і четверте місця посідають «Дніпроавіа» та «Запоріжжя» – 5,0 % та 3,2 % відповідно [5].

Оновлена інфраструктура у найбільших аеропортах України дає змогу приймати та обслуговувати все більше і більше пасажирів. За даними Державіаслужби за 11 місяців 2011 р., українські аеропорти обслужили 11,6 млн пасажирів – на 21 % більше, ніж минулого року [5].

За 2011 р. у «Борисполі» завершено реконструкцію терміналу «В» та майже побудовано термінал «Д», де встановлюється найсучасніше обладнання, впроваджуються новітні технологічні схеми обслуговування пасажирів. Введено в експлуатацію новий термінал в аеропорту «Харків» та експлуатуються дві злітно-посадкові смуги – нова, завдовжки 2,5 тис. м (отримала сертифікат 25.11.2011). Також введено в експлуатацію одну з найкращих у Європі штучну злітно-посадочну смугу у КП «Міжнародний аеропорт „Донецьк”», яка повністю відповідає всім міжнародним стандартам і здатна приймати всі види літаків, зокрема, Airbus-380 та Боїнг-747. Із 21 грудня 2011 р. аеродром Донецьк отримав III А категорію ІКАО. Це означає, що захід на посадку в Міжнародному аеропорту «Донецьк» може здійснюватися практично за будь-якої погоди, навіть при нульовій видимості. Тривають роботи з реконструкції злітно-посадкової смуги у Львові.

Інші аеропорти перебувають на межі банкрутства (відправляють по 1–3 тис. пасажирів або майже не виконують ні однієї льотної операції) і виживають за рахунок диверсифікаційної діяльності.

Більшість регіональних аеропортів належить до комунальній власності. Обмежений обсяг авіаційних перевезень у цих аеропортах обумовлює низький рівень фінансових надходжень від основної діяльності, що не дозволяє аеропортам за власний рахунок не тільки розвивати аеропортову інфраструктуру, а й підтримувати свою сертифікаційну придатність на належному рівні. Зараз ці аеропорти функціонують частково за рахунок підтримки місцевих бюджетів. Заходи щодо їх розвитку також фінансуються завдяки власним коштам та коштом місцевих бюджетів. За відсутності фінансової спроможності місцевих бюджетів, для збереження авіатранспортної мережі аеропорти «Маріуполь», «Івано-Франківськ», «Северодонецьк» передано у власність великих підприємств, при умові збереження авіаційної діяльності.

**Висновки й перспективи подальших досліджень.** Таким чином, за останні роки Україна має порівняно високі темпи розвитку авіаційної галузі. При ефективному державному управлінні аеропортами, належному розвитку інфраструктури на умовах державно-приватного партнерства, створенні сприятливого інвестиційного клімату в Україні, сформується передумови нарощування обсягів авіаперевезень. Такі особливості розвитку авіатранспортної системи України зумовлюють поглиблене вивчення їх територіальної організації як важливого чинника соціально-економічної ефективності, зокрема формування авіатранспортних центрів та вузлів, обґрунтування раціональних радіусів їх впливу, регіональних авіатранспортних систем тощо.

#### *Список використаних джерел*

1. Державний комітет статистики [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
2. Дудник І. М. Суспільно-географічні засади дослідження авіаційного транспорту / І. М. Дудник, О. А. Борисюк // Географія і сучасність : зб. наук. пр. – К. : Вид-во НПУ ім. М. П. Драгоманова, 2011. – Вип. 25. – С. 11–17.
3. Коба О. В. Стан і перспективи розвитку авіакомпаній України / О. В. Коба // Пробл. інформатизації та управління : зб. наук. пр. Вип. 6. – К. : НАУ, 2002. – С. 53–56.
4. Концепція Державної програми розвитку міжнародного аеропорту «Бориспіль» на період до 2020 року : Розпорядження Кабінету міністрів України від 11.01. 2007 р. № 5-р (із змін. і допов., внесеними розпорядженням КМУ від 11 серпня 2010 року № 1635-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://search.ligazakon.ua/>.
5. Офіційний сайт Державної авіаційної служби України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://avia.gov.ua>.
6. Офіційний сайт Міжнародної організації цивільної авіації [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.icao.int/>.
7. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2009 рік [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [www.ukraviatrans.gov.ua](http://www.ukraviatrans.gov.ua).
8. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2010 рік [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://avia.gov.ua/>.

Адреса для листування:  
03680, м. Київ, просп.  
Космонавта Комарова, 1, НАУ,  
e-mail: [imv2008@ukr.net](mailto:imv2008@ukr.net).

Статтю подано до редколегії  
06.02.2012 р.