

**Цимбалістова О.А.**

викладач

Кременчуцького льотного коледжу  
Національного авіаційного університету

## ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ТА ШЛЯХИ СТИМУЛЮВАННЯ ІННОВАЦІЙНОЇ АКТИВНОСТІ АВІАКОМПАНІЙ В УКРАЇНІ

У статті розглянуто стан інноваційної діяльності вітчизняних авіакомпаній та заходи її стимулювання. Нині успішність та конкурентоспроможність авіакомпанії залежать від того, наскільки вона швидко здатна адаптуватися до постійно змінюваних вимог та очікувань ринку, покращувати характеристики послуг, що пропонуються, та їх номенклатуру, вдосконалювати виробничі процеси, що ґрунтується на веденні авіакомпанією активної інноваційної діяльності. Проведено аналіз показників інноваційної діяльності авіакомпаній України на підставі статистичних даних, виконано дослідження її активності, розглянуто основні напрями інновацій. Встановлено основні форми державної підтримки інноваційного розвитку авіаційної галузі. Приділено особливу увагу особливостям інноваційної діяльності різних типів авіакомпаній. Зроблено висновки щодо стану інноваційної діяльності авіакомпаній України, визначено заходи щодо стимулювання її активності.

**Ключові слова:** авіакомпанія, інновації, інноваційна діяльність, фінансування, структура, розвиток.

В статье рассмотрено состояние инновационной деятельности отечественных авиакомпаний и мероприятия по ее стимулированию. Сегодня успешность и конкурентоспособность авиакомпании зависят от того, насколько она быстро способна адаптироваться к постоянно меняющимся требованиям и ожиданиям рынка, улучшать характеристики предлагаемых услуг и их номенклатуры, совершенствовать производственные процессы, что основывается на ведении авиакомпанией активной инновационной деятельности. Проведен анализ показателей инновационной деятельности авиакомпаний Украины на основании статистических данных, выполнено исследование ее активности, рассмотрены основные направления инноваций. Установлены основные формы государственной поддержки инновационного развития авиационной отрасли. Уделено особое внимание особенностям инновационной деятельности разных типов авиакомпаний. Сделаны выводы относительно состояния инновационной деятельности авиакомпаний Украины, определены мероприятия, направленные на стимулирование ее активности.

**Ключевые слова:** авиакомпания, инновации, инновационная деятельность, инновационная активность, финансирование, структура, развитие.

**Постановка проблеми.** Головною передумовою інноваційної діяльності є необхідність періодичного оновлення всього фізично та морально застарілого, що гальмує та створює бар'єри до ефективного розвитку авіакомпанії. Завдяки реалізації інновацій авіакомпанії отримують можливість забезпечити свої послуги конкурентними перевагами, пов'язаними з новими або покращеними характеристиками, сучасними засобами та технологіями, розширити мережу маршрутів та покращити фінансові показники своєї діяльності. Нині авіаційна галузь України перебуває в глибокому кризовому стані, викликаному економічною, політичною та соціальною кризою в країні, що ускладнюється посиленням конкуренції з боку іноземних авіаперевізників. Розвиток повітряного транспорту є обов'язковою умовою реалізації інноваційної моделі економічного розвитку країни, фактором покращення рівня життя

населення та конкурентоспроможності вітчизняної економіки. За такої ситуації актуальним є переведення авіаційної галузі України на інноваційний шлях розвитку.

### **Аналіз останніх досліджень та публікацій.**

Дослідженню інноваційної діяльності в Україні та світі присвячено наукові роботи О. Амоши [2], І. Висоцької [6], В. Геєця [7], І. Перлаки [16], С. Смерічевської [21], Л. Федулової [23], Й. Шумпетера [24]. Питаннями економіки, організації та управління в авіаційній галузі займалися Б. Артамонов [4], В. Афанасьєв [5], О. Костроміна [12] та ін. Проблемам реформування авіаційної галузі присвячено праці О. Ареф'євої [3], О. Жеребіна [9], О. Ільєнко [10], Д. Ківи [11], А. Муравського [15] та ін. Однак вимагає додаткового дослідження питання сучасного стану інноваційної діяльності вітчизняних авіакомпаній.

**Мета статті** – дослідження сучасного стану інноваційної діяльності авіакомпаній України

та встановлення шляхів стимулювання її активності.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Сфера інновацій передбачає як використання на практиці результатів науково-технічних досліджень та винаходів, так і зміни в послугах, процесах маркетингу, управлінні. Інновація виступає явним фактором змін, результатом діяльності, втіленої в покращений або абсолютно новий продукт, технологічні процеси, нові послуги та нові шляхи задоволення наявних соціальних потреб [13].

На інноваційну діяльність авіакомпаній впливає низка особливостей:

- відсутність стадії дослідно-конструкторських робіт із розроблення авіатехніки: авіакомпанії використовують наявні повітряні судна, авіоніку, системи продажу послуг та інші технічні засоби, розроблені спеціалізованими дослідно-конструкторськими інститутами;

- специфічна функціональна спрямованість авіакомпаній на авіаперевезення пасажирів, вантажів та диверсифікацію своєї діяльності;

- використання дорогої нової авіатехніки в поєднанні з обмеженістю фінансових ресурсів, популяризацією лізингу;

- нестабільна кон'юнктура ринку авіаперевезень та висока конкуренція в авіаційній галузі [19].

Слід відзначити, що за період 2010–2015 рр. ринок авіаційних перевезень в Україні мав нестабільний характер (табл. 1).

Протягом 2010 р. український ринок авіаперевезень почав демонструвати стабільні темпи відновлення втрачених в період кризи позицій, успішно розвивався ринок як пасажирських, так і вантажних авіаперевезень. Позитивна тенденція нарощування обсягів надання авіапослуг зберігалася і протягом 2011–2012 рр., у результаті чого в 2012 р. обсяги перевезення пасажирів становили 8 106,3 тис. ос. (на 33% більше порівняно з 2009 р.), перевезення вантажів – 122,6 тис. т (на 39% більше проти показників 2009 р.). Із погіршенням політичної, економічної та соціальної ситуації в країні після подій 2013 р. авіаційна галузь знову увійшла в кризовий стан. Протягом 2013–2015 рр. щорічно спостерігалось зменшення обсягів виконуваних авіаперевезень, попит на послуги зменшувався, погіршувався фінансово-економічний стан авіакомпаній, які втрачали свої позиції на ринку. За даний період обсяги перевезення пасажирів зменшилися на 22%, обсяги перевезення вантажів – на 30%. У підсумку результати діяльності галузі в 2015 р. мали гірші показники порівняно з 2010 р.: обсяги перевезення пасажирів зросли всього на 3% проти показника 2010 р., обсяги перевезення вантажів зменши-

Таблиця 1

Показники діяльності авіаційної галузі України за 2010–2015 рр. [17]

Показник	Одиниці виміру	Роки						Відхилення 2015/2010	
		2010	2011	2012	2013	2014	2015	од.	%
Перевезено пасажирів	млн. ос.	6,1	7,5	8,1	8,1	6,5	6,3	0,2	3
Перевезено вантажів та пошти	тис. т	87,9	92,1	122,6	99,2	78,7	69,1	-18,8	-21
Виконано комерційних рейсів	тис.	98,9	105,3	106,1	96,0	74,8	66,3	-32,6	-33

Таблиця 2

Показники діяльності авіаційної галузі в Україні та світі за 2010–2015 рр. [14; 17]

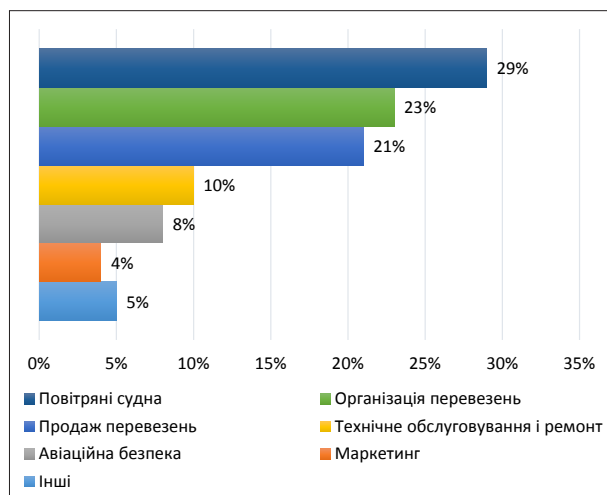
Показник	Роки						Відхилення 2015/2010 (+/-)
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
Пасажиропотік, млн. ос.							
У світі (ІАТА)	2 681	2 845	2 977	3 129	3 299	3 513	+31%
СНД	75,5	86,1	98,3	105,3	110,3	107,2	+42%
Росія	57,0	64,1	74,0	84,6	93,2	92,1	+62%
Україна	6,1	7,5	8,1	8,1	6,5	6,3	+3%
Вантажопотік, млн. т							
У світі (ІАТА)	43,6	43,3	42,6	43,2	45,4	46,4	+6%
СНД	1,221	1,299	1,406	1,441	1,478	1,441	+18%
Росія	0,926	0,981	0,988	1,001	1,036	1,064	+15%
Україна	0,088	0,092	0,123	0,099	0,079	0,069	-21%

лися на 21%, кількість виконаних комерційних рейсів зменшилася на 33%.

Для порівняння: за 2010–2015 рр. обсяги перевезення пасажирів авіакомпаніями – членами IATA збільшилися на 31%, країн СНД – на 42%, Росії – на 62% (табл. 2), обсяги перевезення вантажів авіакомпаніями – членами IATA збільшилися на 6%, країн СНД – на 18%, Росії – на 15%.

За несприятливих умов функціонування авіаційної галузі України, зростання рівня конкуренції, підвищення вимог споживачів до послуг, що надаються, одним із головних способів забезпечення конкурентоспроможності вітчизняних авіакомпаній, підвищення рівня якості їх послуг, удосконалення виробничо-організаційних процесів є активне ведення інноваційної діяльності.

Нині основними напрямками розвитку авіатранспортного виробництва в авіакомпаніях України є: освоєння нових перевезень, покращення комерційних характеристик та розширення традиційних перевезень, скорочення або відмова від перевезень унаслідок несприятливої кон'юнктури. Згідно з діаграмою, наведеною на рис. 1, для вітчизняних авіакомпаній найбільш характерні інновації, пов'язані з оновленням повітряних суден, організацією та продажем перевезень.



**Рис. 1. Напрями інноваційної діяльності вітчизняних авіакомпаній за 2005–2015 рр.**

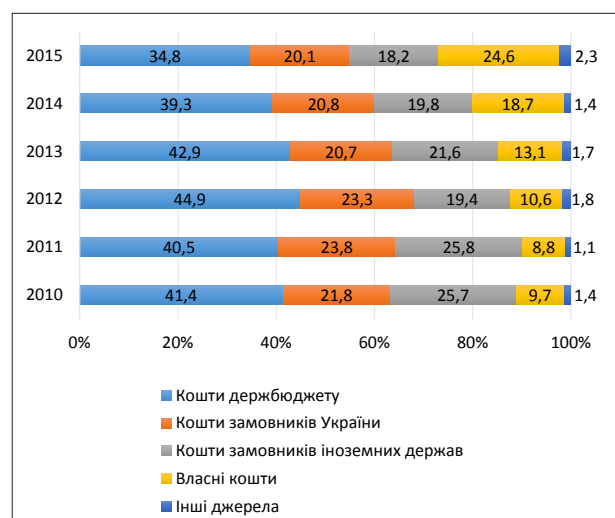
Джерело: [20, с. 36]

Авіаційна промисловість – єдина сфера оборонно-промислового комплексу України, яка, незважаючи на всі негаразди, певною мірою зберегла свій науково-технічний потенціал, достатній для збільшення обсягів розроблення і виробництва авіаційної техніки, зокрема регіональних пасажирських і транспортних літаків, авіаційних двигунів та агрегатів, бортового радіоелектронного обладнання й устаткування. Але авіаційна промисловість перебуває в залежності

від участі держави в даному процесі, а саме, наданні державних преференцій. Авіаційні країни здійснюють щодо авіаційної промисловості протекціоністські заходи шляхом державного замовлення авіаційної техніки, а також надання державних гарантій, зменшення вартості кредитів, хеджуванні експортних і кредитних ризиків, сприяння лізинговим операціям.

У такий спосіб було розроблено та виведено на ринок літаки компаній Airbus, Embraer, Bombardier, Boeing. Аналогічно діяли Росія і Китай у процесі виведення на ринок своїх нових регіональних пасажирських літаків SSJ-100 та ARJ-21 відповідно.

За принципом будь-якої виробничої діяльності фінансування НДДКР побудоване на основі оптимізації видатків, тому має тенденцію перетікати з високорозвинених країн у менш розвинені. Більшість міжнародних компаній заощаджує на видатках, які не дають швидкої окупності. До речі, дана тенденція позначилася й на Україні: з кінця 2005 р. одночасно з падінням рівня державної підтримки наукової діяльності та зменшенням обсягів замовлень із боку вітчизняного бізнесу зросла кількість іноземних замовлень. Проте впродовж останніх декількох років надходження іноземних замовлень українським дослідникам на проведення НДДКР стало скорочуватися. Так, за 2010–2015 рр. зменшення іноземного фінансування становило 7,5% (рис. 2). Закордонні замовлення на наукоємні розробки давали можливість заробляти і тим самим підтримувати діяльність багатьом академічним науководослідним інститутам. За умов стабільності світового обсягу НДДКР це свідчить про те, що здатність вітчизняної науки задовольняти



**Рис. 2. Динаміка структури фінансування наукової і науково-технічної діяльності в Україні за джерелами в 2010–2015 рр., %**

Джерело: [22]

потреби іноземних замовників знизилася. Такі замовлення стали отримувати інші країни, які збільшують свій науковий потенціал: Китай, Індія, Сінгапур.

Структуру джерел фінансування наукових та науково-технічних робіт в Україні становлять вітчизняні (держбюджет, власні кошти, кошти замовників підприємств і організацій України, кошти місцевих бюджетів, позабюджетних фондів, інших джерел) та іноземні ресурси (кошти замовників іноземних держав). З аналізу наведених у табл. 3 даних можна зробити висновок про те, що основна частка фінансування НДДКР в авіаційній сфері припадає на власні кошти.

Нині провідні авіаційні компанії підвищують рівень інвестування в НДДКР. Витрати на нові розробки становлять 12–15% від обсягу продажів. До того ж половина цих витрат – інвестування з державних бюджетів. Скажімо, на російський літак Superjet 100 за бюджетні кошти працюють декілька російських науково-дослідних інститутів. В ЄС виконуються так звані рамкові програми НДДКР у галузі авіації. Обсяги річного фінансування на нові розробки на одного працівника досягають у США 100 тис. доларів, в Європі – 20 тис. доларів. Західні авіаційні компанії одержують від своїх урядів різного роду преференції, які компенсують

Таблиця 3

**Структура фінансування наукових та науково-технічних робіт за джерелами в 2010–2014 рр., % [8]**

Роки	У тому числі за рахунок вітчизняного ресурсу				У тому числі за рахунок іноземного ресурсу
	держбюджету	власних коштів	коштів замовників підприємств, організацій України	інші (кошти місцевих бюджетів, позабюджетних фондів, інших джерел)	кошти замовників іноземних держав
Промисловість					
2010	16,3	14,0	27,3	0,6	41,8
2011	40,2	8,9	23,8	1,3	25,8
2012	45,2	10,6	23,3	1,5	19,4
2013	43,2	13,2	20,7	1,3	21,6
2014	39,6	18,7	20,9	1,0	19,8
Переробна промисловість					
2010	15,0	14,6	24,3	0,8	45,3
2011	15,4	12,5	25,3	0,7	46,1
2012	4,6	11,0	35,2	1,2	48,0
2013	7,9	38,6	6,8	0,0	46,7
2014	5,3	21,5	24,8	1,0	47,4
з неї, виробництво машин та устаткування (у т. ч. авіаційного призначення)					
2010	9,2	16,5	24,0	0,4	49,9
2011	5,2	33,9	29,5	0,0	31,4
2012	12,0	28,8	43,5	0,0	15,7
2013	0,0	35,1	2,3	0,0	62,6
2014	6,0	54,3	14,2	2,1	23,4

Таблиця 4

**Динаміка інвестицій в основний капітал підприємств авіаційного транспорту за 2010–2015 рр., млн. грн. [8]**

Показники	Роки					
	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Діяльність транспорту та зв'язку	19 591,7	25 976,6	32 807,9	18 833,3	15 498,2	18 704,0
Діяльність авіаційного транспорту	616,9	853,4	775,4	540,5	410,2	647,8
Питома вага, %	3,1	3,3	2,4	2,9	2,6	3,5

до 70% витрат на НДДКР. А в Україні НДДКР практично фінансують тільки самі розробники (табл. 4). І рівень витрат на одного працівника у нас на порядок нижчий, ніж в Європі. Без ефективної підтримки держави авіапромисловість нашої країни не втримається на сучасному науково-технічному рівні.

За проаналізований шестирічний період (2010–2015 рр.), згідно з даними табл. 4, в авіаційну галузь України вкладено 3 844,2 млн. грн., або 2,9% усіх інвестицій в основний капітал галузі транспорту і зв'язку. На нашу думку, такий низький рівень інвестицій є однією з головних причин недостатньо активного розвитку авіаційної галузі та всіх її складників.

За таких умов доцільно розглянути основні форми державної підтримки, що практикуються в країнах із розвинутою авіаційною галуззю: США, країнах ЄС, КНР, Росії. Як видно з табл. 5, основними складниками державної підтримки є: надання субсидій та податкових пільг, надання інвестицій за рахунок бюджету, програми пільгового кредитування, розвиток лізингу, підтримка експорту.

Практика реалізації довгострокових програм розвитку авіаційної галузі за підтримки держави широко застосовується у розвинутих країнах (табл. 6).

Слід відзначити, що в Україні також є практика реалізації довгострокових державних про-

Таблиця 5

**Форми державної підтримки галузі в країнах із розвинутою авіаційною промисловістю [18]**

Країна / Регіон	Форма підтримки
США	надання субсидій із боку уряду США; надання субсидій із боку окремих штатів і місцевої влади; надання податкових пільг на федеральному рівні і в окремих штатах; інвестування за рахунок державного бюджету в розроблення довгострокових проривних технологій; підтримка робіт молодих учених; підтримка програми створення революційно нових літальних апаратів; фінансування таких завдань: розроблення технологій для покращення прогнозування погоди; оптимізація повітряних пасажиро- і вантажопотоків; оптимізація роботи аеропортів; покращення системи зв'язку, навігації і супроводження літаків
Європейський Союз	надання поворотних інвестицій у розроблення літаків та інвестицій у НДР; фінансування робіт із запуску нових програм авіаційної техніки; виділення позичок та грантів або відшкодування понесених витрат на розроблення конкретних літаків і двигунів або для технічного переоснащення виробничих потужностей
Китайська Народна Республіка	забезпечення пільгового кредитування вітчизняних виробників і закордонних покупців, надання міжнародних гарантій; сприяння розвитку китайського експорту та інвестицій у галузі високотехнологічної продукції; забезпечення експорту, імпорту, лізингу і технічного обслуговування літаків, двигунів, обладнання та інших складових частин літака, а також спеціальних транспортних засобів; підтримка експорту та імпорту пов'язаної з авіацією продукції та сировини; забезпечення внутрішніх та зовнішніх інвестицій та фінансування; технічні консультації та навчання; організація виставок та авіашоу; розвиток спільного виробництва; фінансування авіаційної логістики
Російська Федерація	надання державних гарантій для підтримки експорту; компенсація експортерам витрат на оплату процентів за кредитами, отриманими в російських кредитних організаціях; компенсація лізинговим компаніям витрат на обслуговування цільових кредитів, отриманих у російських кредитних організаціях, на закупівлю літаків; компенсація лізинговим компаніям витрат на придбання повітряних суден російського виробництва на умовах лізингу або кредиту, що були отримані в російських кредитних організаціях; надання субсидій виробникам авіаційної техніки на здешевлення процентів за кредитами

грам розвитку авіаційної галузі. Так, у 2001 р. було розроблено державну комплексну програму розвитку авіаційної промисловості України на період до 2010 р. (Програма-2010). Програма зіграла свою певну позитивну роль у підтриманні підприємств та організацій авіаційної промисловості України у цей період. Наявність та реалізація Програми-2010 дали змогу:

- мати підстави для отримання коштів державного бюджету та залучення власних коштів виконавців і кредитних ресурсів для реалізації завдань та заходів програми;

- здійснити значний крок у напрямі освоєння нової конкурентоспроможної авіаційної техніки – вітчизняного регіонального реактивного літака сімейства Ан-148 із двигунами Д-436-148;

- створити умови для збільшення обсягу серійного виробництва та продажу в Україні та Росії літаків сімейства Ан-148, що дало значний економічний ефект, зберегти і підтримати деякою мірою схему науково-технічної

та виробничої кооперації з розроблення та виготовлення літака, його агрегатів, систем та обладнання;

- здійснити окремі дії в напрямі вдосконалення структури виробництва, розвитку наукового потенціалу та виробничих потужностей, оновлення основних фондів виробників авіаційної техніки;

- підтримати певною мірою фінансово-економічний стан двох вітчизняних серійних літакобудівних заводів у найважчий період рецесії.

Розроблення проекту наступної державної цільової науково-технічної програми розвитку авіаційної промисловості України на період 2011–2020 рр. здійснювалося з урахуванням недоліків реалізації Програми-2010, а також для створення на базі підприємств авіаційної промисловості України конкурентоспроможного, інтегрованого у світову авіаційну промисловість цілісного авіабудівного комплексу, здатного задовольнити потреби держави в сучасній

Таблиця 6

**Державні довгострокові програми розвитку авіаційної галузі у світі [18]**

Країна / Регіон	Програма та її зміст
Європейський Союз	<p>Країни Європейського Союзу фінансують коштами державного бюджету дослідження, спрямовані на покращення життя людини та збереження навколишнього середовища. Зокрема, протягом 2000–2020 рр. передбачено виконати трирамкову програму досліджень. Основними завданнями, що вирішуються за цим напрямом, є: покращення екологічності авіаційного транспорту; підвищення ефективності повітряного руху в часі; забезпечення задоволення і безпеки клієнта; покращення вартісної ефективності; захист повітряного судна і пасажирів; проривні дослідження повітряного транспорту майбутнього.</p> <p>За результатами виконання програми передбачається досягти таких результатів:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- на 80% знизити емісії оксидів азоту;</li> <li>- удвічі зменшити шум від повітряного судна;</li> <li>- у п'ятеро зменшити кількість аварій;</li> <li>- збільшити ємність системи управління повітряним рухом до 16 млн. рейсів на рік;</li> <li>- удвічі зменшити емісії оксидів вуглецю на пасажиро-кілометр;</li> <li>- виконання 99% рейсів не мають виходити за межі 15 хвилин від розкладу</li> </ul>
Російська Федерація	<p>Державна програма РФ «Розвиток авіаційної промисловості» на 2013–2025 рр. Програма розрахована на виконання протягом 13 років і спрямована на формування глобально конкурентоспроможної авіаційної галузі Росії. Поставлені у програмі завдання спрямовані на:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- створення корпорацій світового рівня в ключових сегментах авіабудування;</li> <li>- створення науково-технічного доробку, що забезпечує світове лідерство в авіаційних технологіях;</li> <li>- вдосконалення нормативно-правової бази авіаційної промисловості;</li> <li>- розвиток людського капіталу в авіабудівній галузі;</li> <li>- просування продукції вітчизняних авіаційних компаній на зовнішніх ринках, локалізацію сучасних виробництв провідних іноземних компаній галузі та імпортозаміщення.</li> </ul> <p>Програма виконуватиметься за напрямками літакобудування, вертольотобудування, авіаційного двигунобудування, авіаційного агрегатобудування, авіаційного приладобудування, малої авіації, авіаційної науки і технологій</p>

авіаційній техніці, а також забезпечити її експорт на зовнішні ринки.

Проект Програми-2020 було розроблено наприкінці 2009 р. і доопрацьовано в 2010–2012 рр. (рис. 3).

Головними цілями реалізації Програми-2020 визначено:

- забезпечення зростання обсягів промислового виробництва в машинобудуванні, зокрема виробництва авіаційної техніки;

- збереження близько 60 тис. робочих місць в авіаційній промисловості, розширення їх кількості і підвищення професійного рівня у майбутньому;

- вихід на беззбиткове серійне виробництво пасажирських літаків Ан-148/158;

- відновлення серійного виробництва модернізованих літаків Ан-124 із двигунами Д-18Т;

- розроблення нових транспортних літаків Ан-140Т, Ан-178, вертольоту злітною масою 3–7 т, безпілотних літальних апаратів і модернізації наявних типів пасажирських та транспортних літаків і вертольотів;

- вихід галузі на режим саморозвитку у майбутньому;

- підвищення якості виробництва та системи підтримання льотної придатності повітряних суден вітчизняного виробництва за рахунок упровадження міжнародних систем сертифікації;

- розширення взаємодії держави і приватного бізнесу та створення умов для залучення

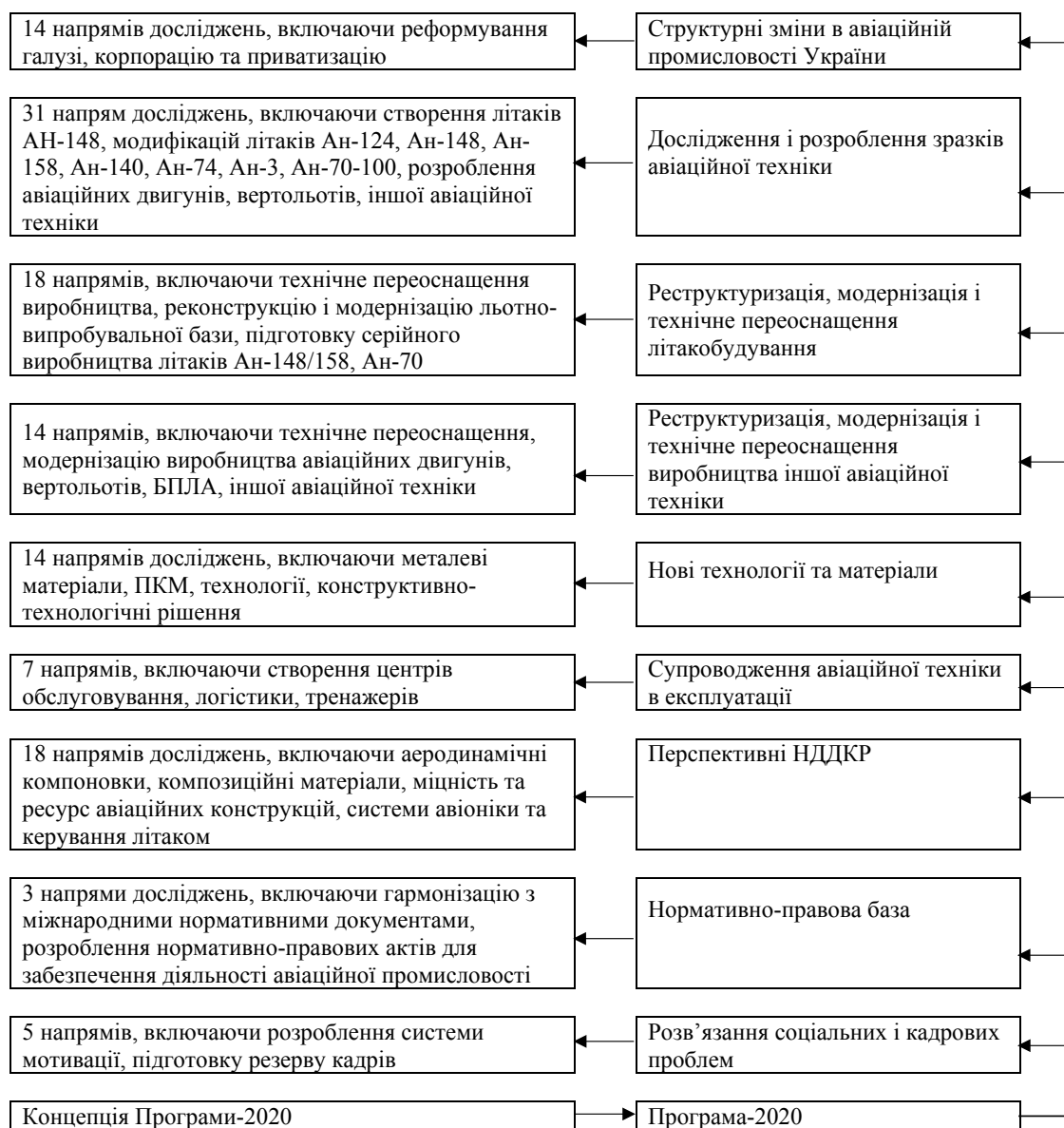


Рис. 3. Структура державної цільової науково-технічної програми розвитку авіаційної промисловості України на період до 2020 р. [1]

приватного капіталу для інвестування розвитку галузі;

- розвиток співробітництва в галузі авіабудування з країнами Європейського Союзу, Індією, Китаєм, Казахстаном, іншими країнами;

- випуск до 2020 р. літаків, авіаційних двигунів та іншої авіаційної техніки на загальну суму близько 100 млрд. грн., що дасть змогу спрямувати до бюджетів різних рівнів близько 30–35 млрд. грн. і забезпечити зростання заробітної плати зайнятих у галузі у два-три рази.

На даний момент авіакомпанії, які діють на ринку авіаційних послуг, можна поділити на

три основні типи: авіакомпанії повного циклу (традиційні), авіакомпанії-дискаунтери (low-cost) та вертолітні авіакомпанії (ділова авіація). Зазначені типи авіакомпаній мають свої особливості та характерні відмінності, які можна поділити на такі групи: цінова політика, шляхи розповсюдження, способи реєстрації на рейс, обслуговуючі аеропорти, система маршрутів, інтенсивність використання повітряних суден, строк підготовки повітряних суден, послуги, головний фокус, цільова група (табл. 7).

На підставі встановлених характеристик та особливостей традиційних авіакомпаній,

Таблиця 7

**Особливості авіакомпаній повного циклу,  
дискаунтерів та вертолітних авіакомпаній (власна розробка)**

<b>Характеристика</b>	<b>Авіакомпанія-дискаунтер (low-cost)</b>	<b>Авіакомпанія повного циклу (традиційна)</b>	<b>Вертолітна авіакомпанія</b>
Ціна	Проста будова ціни	Складна будова ціни	Складна будова ціни
Розповсюдження	Інтернет	Інтернет, туристичні фірми, пряме замовлення	Інтернет, туристичні фірми, пряме замовлення, державне замовлення
Реєстрація на рейс	Без квитка (роздрукування з Інтернету)	Квиток та без квитка (роздрукування з Інтернету)	Квиток, угода, контракт
Обслуговуючі аеропорти	Другорядні	Основні	Всі типи аеропортів, вертолітні майданчики, будь-яка місцевість, що дає можливість технічно виконати зліт/посадку
Система маршрутів	Прямі короткі рейси без пересадок (від точки до точки)	Тривалі перельоти з пересадками (hubandspoke)	Відсутність постійних маршрутів (летять куди замовлено)
Використання повітряних суден	Інтенсивне	Середня інтенсивність	Середня інтенсивність
Підготовка повітряних суден	Швидка (до 25 хвилин) міжрейсова підготовка літака завдяки використанню другорядних аеропортів	Тривала (до 1 години) міжрейсова підготовка літака через великий трафік у крупних аеропортах	Швидка підготовка повітряного судна
Парк повітряних суден	Використання повітряних суден одного типу (частіше Boeing або Airbus)	Різні типи повітряних суден (Boeing, Airbus, Embraer, Bombardier, Comac та інші)	Різні типи повітряних суден (вертольоти, мала авіація, БПЛА)
Послуги	Обмежений набір послуг, зазвичай декілька продуктів	Різноманітність послуг, що пропонуються, велика кількість інтегрованих продуктів	Різноманітність послуг, що пропонуються
Головний фокус	Польоти	Польоти, обслуговування інших літаків, вантажні перевезення	Польоти, обслуговування інших вертольотів, вантажні перевезення, рятувальні операції та спецроботи
Цільова група	Туристи	Туристи та бізнесмени	Туристи, бізнесмени, підприємства та організації, держава



lowcost та вертолітних авіакомпаній дійшли висновку, що, обравши дані визначення, за основу можна виділити різницю в їх інноваційному розвитку (табл. 8).

Дослідивши відмінності різних типів авіакомпаній (табл. 8) за чотирма основними характеристиками – диверсифікація послуг, розвиток мережі, оновлення парку, модернізація повітряних суден, – дійшли висновку, що традиційні та авіакомпанії low-cost є більш сталими (стали

маршрути, сталий парк повітряних суден, сталий контингент клієнтів) на відміну від компаній ділової авіації, які потребують постійної інноваційної діяльності, постійного оновлення. Вертолітні авіакомпанії мають своєчасно та гнучко реагувати на зміни попиту та запити споживачів, оскільки вони не мають сталого характеру та постійно змінюються.

**Висновки.** Аналіз динаміки та структури вітчизняного ринку авіаційних перевезень свід-

Таблиця 8

**Відмінності в інноваційному розвитку різних типів авіакомпаній (власна розробка)**

Характеристика	Авіакомпанія-дискаунтер	Авіакомпанія повного циклу	Вертолітна авіакомпанія
Диверсифікація послуг	Відсутність необхідності в розширенні бази послуг виходячи з бізнес-моделі компанії, спрямованої на надання обмеженої кількості послуг	Пошук шляхів розширення бази послуг з метою створення додаткових переваг для клієнтів, розвиток продажу мультимодальних послуг, послуг сфери туризму та ін.	Необхідність диференціації послуг в залежності від характеру виконуваних робіт (перевезення пасажирів і вантажів, туристичні послуги, тушіння пожеж і т. п.), території виконання польотів та сезонності
Розвиток мережі	Метою не є побудова розгалуженої мережі маршрутів, головною ціллю є налагодження декількох маршрутів із постійним високим трафіком	Побудова розгалуженої мережі маршрутів та її поступове розширення з метою забезпечення доставки пасажирів та вантажів практично в будь-яку точку світу	Відсутність постійно діючої мережі маршрутів. Виконання рейсів у тих напрямках, які замовляє клієнт або робота в тих регіонах, де на даний момент є попит на їх послуги (внутрішній або зовнішній ринок)
Оновлення парку	Використання нових літаків, оскільки постійне технічне обслуговування та заміна деталей уживаних літаків дорого коштує. Вигідніше регулярно оновлювати парк, найчастіше вік літаків таких компаній не більше 5 років. Обираються літаки однієї моделі або модифікації, так зручніше обслуговувати парк	Використання декількох типів повітряних суден. Оновлення парку економічно ефективне, оскільки дає змогу підвищувати рентабельність рейсу за рахунок більш економічного витрачання палива та більш низьких витрат на ремонт. За обмеженості фінансових ресурсів можливе придбання уживаних літаків	Надаючи різні послуги, працюючи в різних кліматичних умовах та рельєфах місцевості вимушені використовувати різні типи вертольотів. Оновлення парку повітряних суден проходить аналогічно до традиційних авіакомпаній
Модернізація повітряних суден	Не потребують проведення модернізації літаків, оскільки використовують сучасні повітряні судна	Проведення модернізації літаків малохарактерне	Мають високий показник та потенціал модернізації повітряних суден, установлюючи додаткове обладнання або замінюючи залежно від потреб один тип обладнання (устаткування) на інший, що дає змогу виконувати різні типи завдань за різних умов одним і тим же вертольотом

чить про відсутність стабільності в розвитку галузі. Позитивні зрушення були зафіксовані в 2010 р., і дана динаміка продовжувала зберігатися до 2013 р. У результаті загальнодержавної кризи за 2013–2015рр. почали проявлятися негативні тенденції до зменшення обсягів вантажних та пасажирських перевезень, зменшення частки вітчизняних авіакомпаній на міжнародному ринку авіапослуг. Ринок авіаційних перевезень характеризується високим рівнем конкуренції, а кількість конкуруючих авіакомпаній є досить високою.

За даних умов перед вітчизняними авіакомпаніями постає гостра необхідність у пошуків інноваційної діяльності. Проведене дослідження інноваційної активності вітчизняного авіаційного

сектору дало змогу встановити, що авіакомпанії приділяють недостатню увагу інноваціям, рівень фінансування НДДКР значно нижчий порівняно з країнами ЄС та Росією. Для стимулювання та підтримки інноваційної діяльності вітчизняних авіакомпаній необхідною є підтримка держави у формі реалізації розробленої цільової програми, зменшенні податкового навантаження, здешевлення кредитних ресурсів, наданні субсидій та прямого інвестування, захисту інтересів вітчизняних науково-дослідницьких та дослідницько-конструкторських інститутів.

На фоні існування різних типів авіакомпаній – традиційних, low-cost та вертолітних – встановили відмінності в аспектах їх інноваційної діяльності, потребах та напруженнях.

#### Список використаних джерел:

1. Розпорядження КМУ «Про схвалення Стратегії розвитку вітчизняної авіаційної промисловості на період до 2020 року» № 1656-р від 27.12.2008 (із змінами та доповненнями) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1656-2008-%D1%80>.
2. Амоша А.И. Инновационный путь развития Украины: проблемы и решения / А.И. Амоша // Экономист. – 2005. – № 6. – С. 26–29.
3. Ареф'єва О.В. Сучасний стан та ключові загрози для розвитку підприємств авіаційної галузі в Україні / О.В. Ареф'єва, А.М. Штангрет // Проблеми системного підходу в економіці. – 2011. – № 1 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://www.nbu.gov.ua/e-journals/PSPE/2011\\_1/index.html](http://www.nbu.gov.ua/e-journals/PSPE/2011_1/index.html).
4. Артамонов Б.В. Авиатранспортный маркетинг / Б.В. Артамонов, Л.А. Лебедева. – Москва : ЛАРС, 2013. – 294 с.
5. Афанасьев В.Г. Аэрополитика и регулирование международного воздушного транспорта : [монография] / В.Г. Афанасьев. – М. : АвиашколаАэрофлота, 2014. – 414 с.
6. Высоцкая И.Б. Состояние и проблемы инновационной деятельности в промышленности Украины / И.Б. Высоцкая // Научный вестник НЛТУ Украины. – 2008. – № 18/10. – С. 279–285.
7. Гальчинский А.С., Геец В.М. Инновационная стратегия украинских реформ / А.С. Гальчинский, В.М. Геец. – К. : Знання України, 2002. – 326 с.
8. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
9. Жеребин А.М., Кропова В.В. Оценка эффективности и устойчивости функционирования научно-производственной базы создания авиационной техники / А.М. Жеребин, В.В. Кропова // Труды МАИ. – 2012. – № 55 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [https://www.mai.ru/upload/iblock/511/otsenka-effektivnosti-i-ustoychivosti-funktsionirovaniya-nauchno\\_proizvodstvennoy-bazy-sozdaniya-aviatsionnoy-tekhniki.pdf](https://www.mai.ru/upload/iblock/511/otsenka-effektivnosti-i-ustoychivosti-funktsionirovaniya-nauchno_proizvodstvennoy-bazy-sozdaniya-aviatsionnoy-tekhniki.pdf).
10. Ільєнко О.В. Організація управління партнерськими відносинами підприємств у логістичних ланцюгах авіаційних перевезень : дис. ... канд. екон. наук : спец. 08.00.04 «Економіка та управління підприємствами» / О.В. Ільєнко. – К., 2008. – 198 с.
11. Кива Д.С., Гребеников А.Г. Научные основы интегрированного проектирования самолетов транспортной категории : [монография] / Д.С. Кива, А.Г. Гребеников. – Х. : НАУ, 2014. – Ч. 1. – 439 с.
12. Костромина Е.В. Управление экономикой авиакомпании / Е.В. Костромина. – М. : Авиабизнес, 2007. – 410 с.
13. Кулаковская М.В. Анализ современного состояния инновационной деятельности России / М.В. Кулаковская // Таврический научный обозреватель. – 2016. – № 2(7) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://tavr.science/stat/2016/02/Kulakovskaya.pdf>.
14. Межгосударственный статистический комитет Содружества Независимых Государств [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.cisstat.com/>.
15. Муравський А. Авіакомпанії та авіабудівельники / А. Муравський [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.day.kiev.ua/>.
16. Перлаки І. Нововведення в організаціях / І. Перлаки ; пер. Со словац. ; предисл. Н.І. Лапіна. – М. : Економіка, 1980. – 144 с.
17. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2015 рік [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.avia.gov.ua>.
18. Проблеми та перспективи розвитку ринку пасажирських авіаційних перевезень в Україні: інформаційно-аналітичний огляд. – К. : Міжнародний центр перспективних досліджень, 2005. – 21 с.

19. Сидоров Д.А. Организация инновационной деятельности в авиакомпании / Д.А. Сидоров // Научный вестник МГТУ ГА. – 2006. – № 104 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://cyberleninka.ru/article/n/organizatsiya-innovatsionnoy-deyatelnosti-v-aviakompanii>.

20. Сидоров Д.А. Инновационная деятельность в авиакомпаниях и аэропортах / Д.А. Сидоров // Инновации в гражданской авиации. – 2016. – № 1. – С. 36–37.

21. Смерічевська С. В. Формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки: стратегічні імперативи : [монографія] / С.В. Смерічевська. – Херсон : Гельветика, 2015. – 320 с.

22. Стан розвитку науки і техніки: результати наукової, науково-технічної, інноваційної діяльності, трансферу технологій за 2015 рік. Аналітична довідка / Український інститут науково-технічної і економічної інформації [Електронний ресурс]. – Режим доступа : <http://mon.gov.ua/content>.

23. Федулова Л.И. Развитие национальной инновационной системы Украины / Л.И. Федулова, М.Т. Пашута // Экономика Украины. – 2005. – № 4(521). – С. 35.

24. Шумпетер Й. Теория экономического развития. Капитализм, социализм и демократия / Й. Шумпетер ; предисл. В.С. Автономова. – М. : ЭКСМО, 2007. – 864 с.

**Tsymbalistova E.A.**

## **TRENDS AND WAYS OF PROMOTING OF AVIATION COMPANIES' INNOVATION ACTIVITY IN UKRAINE**

This article is devoted to the analysis of innovation activity of domestic aviation companies and encouragement measures. As of today, based on the introduction of active innovation activity by an aviation company, its success and competitiveness depend on how flexible it is to new requirements and market expectations, whether it can improve the characteristics of service provided and their nomenclature, as well as streamline production processes.

The analysis of dynamics and structure of the domestic airline market has been carried out, showing the absence of stability in the branch development. Improvements were fixed in 2010 and the momentum was maintained up to 2013, as evidenced by the stable tendency towards increasing the volumes of cargo and passenger transportation. As a result of countrywide crisis, over 2013-2015 negative tendencies towards decreasing the volumes of cargo and passenger transportation and reducing the share of domestic aviation companies on the international aviation market took place. The high level of competitiveness, as well as the rate of competing companies are high enough.

Under the given conditions, the domestic aviation company feels a pressing need to recover innovation activity. According to the survey of domestic aviation sector innovation activity, aviation companies give insufficient attention to innovations, level of funding of research and development (R&D) is much more lower in comparison to the EU countries and Russia, and the volume of realized innovations is small in the total volume of sales.

A special attention was given to the features of innovation activity of different aviation company types – traditional, low-cost and helicopter. The discrepancies in the aspects of their innovation activity, needs and directions have been established.

It was concluded that to encourage and support the innovation activity of domestic airports, the state assistance in the implementation of the developed target program, reduction of tax burden, cost-cutting of credit resources, and protection of interest of domestic R&D institutes. While developing the measures to support the innovation activity, the features of different aviation company types should be taken into account.

**Keywords:** airline, innovation, innovation, funding, structure, development.