

УДК:656.7.073:005.44 (045)

Малахівська Г.В., Шевченко А.В.

## **АНАЛІЗ БЕНЕФІЦІАРІВ ТА ФЛОТУ УКРАЇНСЬКИХ АВІАКОМПАНІЙ**

*В статті надано огляд бенефіціарів та флоту українських авіаперевізників, а також найбільш проблемних питань Угоди про спільний авіаційний простір з ЄС.*

*Ключові слова: авіакомпанія, маршрути, економічне регулювання, монополія, спільний авіаційний простір.*

*В статті изложено обзор бенефициаров и флота украинских авиаперевозчиков, а также наиболее проблемных вопросов Соглашения о совместном авиационном пространстве с ЕС.*

*Ключевые слова: авиакомпания, маршруты, экономическое регулирование, монополия, совместное авиационное пространство.*

*The article provides Ukrainian airlines beneficiaries and fleet overview, main problem issues of Common Aviation Area Agreement with EU analysis.*

*Keywords: airline, routes, economical regulation, monopoly, common aviation area.*

**Постановка проблеми:** Авіація – одна з галузей, яка перебуває під постійним впливом тих чи інших політичних сил та прямо залежить від політичного напрямку розвитку країни. Отже за останні пів року через зміни на політичній арені країни в авіації України відбуваються події, які впливають на її подальший розвиток та пріоритети.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Політичний та економічний вплив на розвиток авіаційної галузі України є предметом дослідження багатьох вчених, та знаходять своє відображення у працях наступних науковців: Гудима Р. [6], Риндич І. [10], Коссе І. та ін.

**Невирішена частина загальної проблеми.** Авіація, як одна з найзалежних від політики галузей, стрімко реагує на зміни на політичному фронті. Сьогодні вкрай необхідно постійно моніторити політичні та економічні процеси в країні та оцінювати ступінь їх впливу на всі складові авіаційної галузі України.

**Метою статті** є проведення моніторингу актуального стану політичної та економічної ситуації в країні та її впливу на подальший розвиток авіаційної галузі.

**Виклад основного матеріалу.** Наразі, Україна знаходиться на межі інтеграційного процесу з Європейським союзом. В розрізі всієї економічної системи, авіаційний ринок України проходить свої, специфічні йому, етапи зближення функціонування та діяльності із стандартами та нормами ЄС. У 2011 році сертифікацію відповідно до Європейських правил сертифікації експлуатантів JAR-OPS 1 пройшли 9 українських перевізників:

«Донбасаеро», «Авіа Експрес», «Роза вітрів», «Буковина», «Українсько-Середземноморські Авіалінії», «Бізнес Джет Тревел», «Південні Авіалінії», «Марс РК», «ЗетАвіа». Сьогодні реєстр українських цивільних літаків, що має діючий сертифікат реєстрації нараховує біля тисячі повітряних суден (ПС). Більше половини з них експлуатуються авіакомпаніями, що здійснюють пасажирські перевезення.

Щодо розподілу ринку авіаперевезень України між бенефіціарами, маємо зазначити, що біля 65% українського ринку авіаперевезень контролює губернатор Дніпропетровської області Ігор Коломойський. Раніше він був власником ще двох авіакомпаній – Донбасаеро та Аеросвіт. Однак, їх штучно довели до банкрутства структури групи Приват. За даними джерел Комерсант, Коломойський став власником МАУ наприкінці 2012 року [5].

Продовжує роботу та розвиток при новій владі й перевізник Урга, який контролюється родиною экс-міністра енергетики Едуарда Ставицького. Після того, як на початку травня «дочка» однієї з найбільших російських авіакомпаній UTair Україна припинила польоти по ряду внутрішніх маршрутів, її місце швидко зайняла Урга, у планах якої лізинг нових літаків та розвиток перспективних напрямків польотів [3]. 95% акцій Урги належать фірмі Сіріус 2013 Ігоря Іванченка, якого пов'язують з Едуардом Ставицьким, наглядову раду підприємства очолює його батько – Анатолій Ставицький [9]. Авіапарк компанії нараховує 13 літаків, серед яких 8 шведських SAAB.

Малознайома авіакомпанія Шовковий Шлях, парк якої нараховує лише 2 Ан-12, також відмітилась зв'язками з першими обличчями, але не України, а Азербайджана, компанія є «дочкою» однієї з найбільших азербайджанських авіакомпаній Silk Way Airlines, що входять у Silkway Holding [1].

З 2013 року на українському ринку з'явилася нова невелика авіакомпанія Yanair. Нічим особливим вона не відрізняється, окрім свого власника – Олександра Янчука, який за даними Forbes [2], разом із своїми співвітчизниками Євгеном Храповим та Петром Іванником були співвласниками компанії Eastok Avia (OAE). Навесні 2009 року, після конфлікту між партнерами, Храпова було вбито. Після двох років судових тяжб Шаріатський суд Шарджи визнав Янчука винним у вбивстві та засудив до страти. З цих пір OAE намагається добитися екстрадиції бізнесмена, який за їх даними мешкає у Німеччині.

Крім того, свої авіакомпанії мають бізнесмени Дмитрій Фірташ – DF Aviation, Олександр Ярославський – Авіалінії Харкова та Костянтин Григоришин – Константа. Інші авіакомпанії належать менш відомим бізнесменам, компаніям та державним структурам, які наведені у табл. 1.

Таблиця 1 – Бенефіціари та флот українських авіакомпаній

Авіакомпанія	Бенефіціар	Флот
UM Air	Бізнесмен, громадянин Лівана Родриг Мерхеж	3 BAe 146-300
Буковина	Бізнесмен, громадянин Лівана, Еліас Мерхеж	8 DC-9-82
Роза Вітрів	Ігор Коломойський	8 A320
Саві	Екс-генпрокурор Геннадій Васильєв і бізнесмен Віктор Нусенкінс	2 VIP-літаки MYSTERE FALCON 50
Авіалінії Харкова	Бізнесмен Олександр Ярославський	2 Boeing 737, 1 Boeing 767
Аероджет	Одесити Олег Фрідрик, Віктор Яришкіна, Анатолій Мазуренко	3 VIP-літаки EMB-500 і 1 SAAB 340B
Аеро-чартер	Екс-голова Державіаадміністрації Михайло Семенов	3 VIP-літаки: 2 Cessna 525B і 1 Як-40
Елерон	Екс-міністр Павло Ігнатенко	1 Ил-76ТД
Бізнес Джет Тревел	Киянка Лариса Дмитрівса	7 літаків
Браво	Кияни А.Кірашенко та Л.Орловська	DC-9-83
Wizz Air Україна	Угорець Джозеф Вараді	3 A320
Україна	Державне управління справами	A319, 2 Ил-62, Ан-74ТК-300Д, 2 Ми-8VND-1
Дарт	Киянин Сергій Тамчани	4 VIP-літака типу AVRO 146-RJ, DC-9-83 та Learjet-60
Дніпроавіа	Ігор Коломойський	5 EMB-145EU
Антонов	Міністерство промислової політики України	12 літаків Ан різноманітної модифікації
Зетавіа	Росіяни Ігор Павлушев та Олег Сергєєв	5 Ил-76ТД
Кавок Ейр	Киянин Валерій Бедокуров	3 Ан-12 і 1 Ан-74
Колумбус	Кияни Анна Колесник та Тетяна Челнокова	Model C90A
Константа	Бізнесмен Константин Григорішин	5 Як-40
Максимус Ейрлайнз	Максимус зйр ЭлЭлСи (ОАЕ)	2Ил-76ТД і 1 Ан-124
МАУ	Ігор Коломойський	33 Boeing-737 і 5 EMB ERJ190
Меридіан	Фонд держмайна	1 Ан-12БК
Мотор Січ	Нардеп від Партії регіонів В'ячеслав Богуслаєв	7 літаків Ан, 2 Як-40 та 13 гелікоптерів Ми-2
Украерорух	Міністерство інфраструктури	
Україна-Аероальянс	Євген Марчук - син екс-секретаря нацбезпеки та оборони С.Марчука	7 Ан-12БК
Урга	Екс-міністр енергетики Едуард Ставицкий	Cessna 172R, 5 Ан-26Б і 8 SAAB 340B
Хорс	Сергій Тамчани, який також володіє авіакомпанією Дарт	DC-9-83
Центравіа	Екс-президент Віктор Янукович	Falcon-900
Челендж аеро Юкрейн	Сергій Нікіфоров – бізнес-партнер Олександра Шепельова	Falcon-900 та 5 гелікоптерів Bell-407
Шовковий шлях (Silkway)	Джахангир Аскеров – президент азербайджанського Держ. концерну Азал	2 Ан-12
Ютейр Україна	Російський мільардер, президент Сургутнафтогазу Володимир Богданов	8 ATR 42-300, 4 Boeing-737 та 3 CL-600
Yanair	Олексій Янчук - російський бізнесмен	1 A320 і 2 SAAB SF340A
AtlasJet Ukraine	Atlas Jet Airlines, Туреччина	2 A320

З метою прозорості дій, створення конкурентного середовища, знищення корумпованості у сфері надання та анулювання прав на експлуатацію повітряних ліній українським авіаперевізникам Державіаслужба України планує змінити правила у цій сфері. Цей нормативний акт буде діяти і має державний інтерес в умовах перехідного періоду до роботи за вимогами Угоди про Спільний авіаційний простір з ЄС [4]. Слід зазначити, що ці нововведення з'явились після призначення головою Державіаадміністрації України Дениса Антонока, який до призначення з 1997 р. працював на різних посадах в авіакомпанії МАУ [7]. Автори нового наказу, розробленого Державіаслужбою, в пояснювальній записці до проекту правил стверджують, що вони спрямовані на захист конкуренції та інтересів авіаперевізників, але серед професіоналів авіаційної галузі вони викликають реальну стурбованість з багатьох питань.

Україна знаходиться зараз напередодні підписання та ратифікації Угоди про спільний авіаційний простір, парафування документа відбулося 28 листопада 2013 року у Вільнюсі. Аналізуючи цей документ, слід звернути увагу на те, що європейські авіаперевізники зможуть виконувати польоти між містами України.

Протягом перехідного етапу документ передбачає зняття обмежень для авіаперевізників обох сторін на кількість рейсів та маршрутів між містам ЄС та містами України. Після повного введення Угоди в дію авіакомпанії європейського союзу зможуть виконувати внутрішні перевезення між містами України. Українські авіакомпанії аналогічні права, які дозволяють виконувати польоти між містами ЄС не отримують, що визиває реальну стурбованість [8].

Перехід від одного перехідного етапу до другого буде залежати від імплементації Україною нового законодавства та норм ЄС, які стосуються безпеки польотів, прав пасажирів, організації повітряного руху та інших питань, пов'язаних із функціонуванням галузі.

**Висновки.** Галузь авіаційних комерційних перевезень здебільшого належить в Україні представникам бізнес-структур та пов'язаних з ними чиновників, в залежності від політичної ситуації змінюється й лідируючі позиції тих чи інших перевізників, шляхом політичного тиску на економічне регулювання галузі – звідси й появлення час від часу законів, спрямованих на монополізацію ринку. Загалом, така ситуація послаблює галузь комерційних перевезень в Україні та всіх її гравців. А в Умовах дії Угоди про Спільний авіаційний простір, коли Україна бере на себе серйозні зобов'язання щодо перебудови своєї авіаційної законодавчої системи на європейський лад та не у всьому вигідні для українських авіаперевізників економічні умови, ситуація може призвести до катастрофічних наслідків і повної або часткової втрати власної авіаційної галузі.

**Список використаних джерел**

1. AzadliqRadiosu.az [web resource] / Тайны «Шелкового пути». – Режим доступу: <http://www.azadliq.org/content/article/2127318.html>
2. Forbes Україна [електронний ресурс] / Бизнесмен, приговоренный к казни в ОАЭ, открыл авиакомпанию в Украине? Что известно о россиянина Алексее Янчуке и его компании Yanair. – Режим доступу: <http://forbes.ua/business/1356462-biznesmen-prigovorenyj-k-kazni-v-oae-otkryl-aviakompaniyu-v-ukraine>
3. Hubs [web resource] / Эдуард Ставицкий захватывает украинское небо. – Режим доступу: <http://hubs.com.ua/business/eduard-stavitskiy-zahvatyivaet-ukrainskoe-nebo.html>
4. Верховна рада України [електронний ресурс] / Порядок надання і анулювання прав на експлуатацію повітряних ліній. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/z0765-13>
5. Газета Коммерсант Україна [електронний ресурс] / Полет с пересадкой. Михаил Табачник вышел из состава акционеров МАУ. – Режим доступу: <http://www.kommersant.ru/doc/2105640>
6. Гудима Р.Р. «Спільний авіаційний простір між Україною і ЄС» [Текст.] // Журнал «Економіст», 2009. – № 2. – С. 15-18.
7. Державна авіаційна служба України [електронний ресурс] / Керівництво. – Режим доступу: <http://avia.gov.ua/documents/Pro-nas/Kerivnytstvo/24255.html>
8. Державна авіаційна служба України [електронний ресурс] / Парафова Угода про Спільний Авіаційний Простір (САП). – Режим доступу: <http://avia.gov.ua/documents/Miznarodnadiyalnist/%D0%84vropejska%20%D1%96ntegrac%D1%96ja/24215.html>
9. Наші гроші [електронний ресурс] / Олександрійські мільйонери часів Ставицького. – Режим доступу: <http://nashigroshi.org/2013/09/19/oleksandrijski-miljionery-chasiv-stavytskoho/>
10. Риндич І. О. «Наслідки приєднання України до спільного авіаційного простору з європейським союзом» [Текст.] // Наука і молодь. Гуманітарна серія, 2012. – № 11-12. С. 31-34.

Malakhivska G.V., Shevchenko A.V.

**THE ANALYSIS OF UKRAINIAN AIRLINES BENEFICIARIES  
AND FLEET OVERVIEW**

Aviation – one of the areas which are under the constant influence of certain political forces and depends on the political direction of the country. So for the last six months, due to changes in the Ukrainian political arena, aviation events occur that affect its future development and priorities. Ukraine is now on the eve of the signing and ratification of the Agreement on Common Aviation Area. In the context of the entire economic system, air market of Ukraine is its specific him stages of operation and convergence with EU standards and norms.

Areas of aviation commercial traffic mostly belongs to Ukraine representatives of businesses and related officials, depending on the political situation changes and the leading position of certain carriers, through political pressure on the economic regulation of the industry – hence the appearance of occasional laws aimed at monopolizing the market. In general, this situation weakens the commercial shipping industry in Ukraine and all its players. And in terms of the Agreement on a Common Aviation Area, when Ukraine assumes serious commitment to restructuring its aviation legal system to the European system and not entirely beneficial for Ukrainian airlines economic conditions, the situation can lead to disastrous consequences and total or partial loss of own aviation industry.

УДК 339.128

Тофанчук А.Т.

### **НЕОБХІДНІСТЬ В ЗАСТОСУВАННІ ЕФЕКТИВНИХ МАРКЕТИНГОВИХ КОМУНІКАЦІЙ АВІАКОМПАНІЄЮ**

*Обґрунтовано необхідність і особливості використання маркетингових комунікацій в авіатранспортній сфері.*

*Ключеві слова: поведінка споживача, маркетинг, авіація, маркетингові комунікації.*

**Постановка проблеми.** Комунікації пронизують всі сфери ринкової економіки, а особливо сферу авіаперевезень. Від ідеї створення послуги з перевезення до її остаточної реалізації комунікація виступає однією з творючих сил. Своєчасне використання концепції маркетингу прямо впливає на ефективність та результати комерційної діяльності авіакомпаній. Комплексні маркетингові комунікації об'єднують всі аспекти маркетингу для просування послуг з авіаперевезень в потрібний час і в потрібному місці серед кінцевих користувачів. Вони потрібні для просування своєї продукції і для створення максимального рівня обізнаності кінцевих користувачів, що у свою чергу повинно надати почуття спокою та довіри в момент користування послугою з авіаперевезення.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** В Україні проблемі застосування маркетингових комунікацій у різних сферах економічної діяльності присвячені теоретичні та практичні розробки відомих у цій сфері учених: Г. Багиев, Я. Бронштейна, А.Войчака, В. Королька, Т. Лук'янець, В. Моїсєєва, Г. Почепцова, та ін. Аналіз праць цих та інших учених показав, що в Україні потребують поглибленого вивчення питання