

МАКРОЕКОНОМІЧНИЙ ВПЛИВ НА РОЗВИТОК АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ ЧЕРЕЗ ВАЖЕЛІ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ

THE MACROECONOMIC IMPACT ON THE DEVELOPMENT OF AVIATION TRANSPORT IN UKRAINE TAKING INTO ACCOUNT STATE POLICY

Досліджено теоретичні питання макроекономічного впливу на функціонування авіатранспортного ринку. Визначено основні тенденції світового ринку авіатранспортних послуг. Проаналізовано стратегічні цілі держави у процесах формування механізмів сталого зростання транспортної галузі України. Проаналізовано мету, завдання та пріоритетні напрями реалізації Авіаційної транспортної стратегії України.

Ключові слова: макроекономіка, державне регулювання, авіаційний транспорт, транспортна стратегія.

устойчивого роста транспортной отрасли Украины. Сделан анализ целей, задач и приоритетных направлений реализации Авиационной транспортной стратегии Украины.

Ключевые слова: макроэкономика, государственное регулирование, авиационный транспорт, транспортная стратегия.

This study seeks to provide insights into the theoretical issues of macroeconomic impact on the functioning of the air transport market. The paper considers the current situation on the air transportation market in Ukraine. The author analyzed the strategic goals in the processes of formation mechanisms of sustainable growth of the transport industry of Ukraine. In-depth cases study the main goal and priority directions of implementation Aviation transport strategy in Ukraine was conducted.

Key words: macroeconomics, state regulation, aviation transport, transport strategy.

УДК 330.101.541:629.73:001.12/.18(477)(045)

Мізюк С.Г.

к.е.н., доцент кафедри економіки повітряного транспорту
Національний авіаційний університет

Исследованы теоретические вопросы макроэкономического влияния на функционирование авиатранспортного рынка. Определены основные тенденции мирового рынка авиатранспортных услуг. Проанализированы стратегические цели государства в процессах формирования механизмов

Постановка проблеми. Основними суб'єктами економіки в мікроекономічній теорії є міжнародний сектор економіки, держава, виробник та споживач. Взаємодія суб'єктів економіки здійснюється через механізм функціонування конкретних ринків. Як відомо, будь-який ринок розвивається відповідно до загальних економічних законів та принципів на макрорівні та відповідно до своїх специфічних закономірностей, що утворюють суб'єкти мікрорівня. На ринку відбуваються такі процеси, що якщо їх не регулювати, то ринок перейде в стихійну неконтрольовану стадію. Це може зашкодити будь-якій національній економіці та окремим господарським суб'єктам.

Ринок транспортних послуг, зокрема авіаційних, є специфічним через те, що він виступає як самостійна частина світового ринку послуг, але й водночас як інфраструктурний елемент впливає на інші сегменти світового ринку і залежить від них. Тому додержання пропорційного та сталого розвитку системи світового ринку і міжнародного сектору економіки уможливорює регулювання та розумне контролювання процесів, що відбуваються на мікро- та макрорівнях.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У науковій літературі питанням теоретичного та практичного розвитку транспортного сектору економіки приділяється багато уваги, що пов'язано з необхідністю забезпечення ефективної роботи національної транспортної системи. Т. Блудова Т. [1] і А. Новикова [2] приділяють увагу питанням інтеграції національної транспортної системи до європейської, розвитку транзитного потенціалу країни, О. Ложачевська – управлінню організаційно-еко-

номічним розвитком транспортного комплексу регіону [3], І. Садловська – формуванню стратегії економічного розвитку авіатранспортних підприємств [4], І. Мягих – проблемі розвитку авіатранспортних підприємств [5], С. Мізюк – проблемам ефективності системи економічної безпеки авіатранспортних підприємств [6], Мізюк В. – формуванню економічного механізму забезпечення авіаційної безпеки авіатранспортних підприємств [7], І. Геєць – стратегічному розвитку авіакомпанії [8], К. Михайличенко – стратегіям розвитку транспортних систем [9].

Зараз є нагальна потреба в дослідженні сучасних підходів щодо державної політики в авіатранспортному секторі в Україні для забезпечення сталого та ефективного його розвитку в умовах вкрай нестабільного внутрішнього та зовнішнього середовища.

Постановка завдання. Метою дослідження є визначення стратегічних цілей та пріоритетів державної політики стосовно розвитку українського ринку авіатранспортних послуг як основи для стабілізації та подальшого розвитку національної економіки.

Виклад основного матеріалу дослідження. Сучасна економіка характеризується постійними технологічними інноваціями, мобільністю засобів виробництва. Повітряний транспорт є основним засобом поширення міжнародної торгівлі та економічно ефективного розповсюдження товарів.

Авіаційний транспорт в економіці кожної держави займає важливе місце. Значення його постійно зростає, що обґрунтовано як технологічним розвитком і новітніми розробками в авіаційній

галузі, так і глобалізацією та розвитком ділових і культурних зв'язків між різними країнами світу.

Авіаційному транспорту натепер притаманні такі світові тенденції:

- глобалізація трансконтинентальних авіаційних перевезень у межах потужних світових альянсів;
- зростання ролі дешевих («лоу-кост») авіаперевезень для прямих міжрегіональних сполучень;
- підвищення рівня безпеки авіаційного транспорту, посилення заходів захисту авіації від актів незаконного втручання;
- розвиток мультимодальних транспортних технологій та інфраструктурних комплексів під різні види транспорту, інтероперабельність;
- висока технологічна складність транспортних засобів та енергомічність, розвиток інтелектуальних транспортних систем, застосування інформаційних та електронних технологій, засобів супутникової навігації;
- підвищення доступності авіаперевезень для населення, розвиток міжнародного авіатуризму, міграція трудових ресурсів у більш віддалені регіони світу [10].

Сьогодні ринок авіаційних перевезень України починає своє відродження після періоду спаду активності протягом останніх декількох років.

Авіаперевезення в Україні у 2017 році здійснювали 32 вітчизняні авіакомпанії, якими виконано 93,0 тис. комерційних рейсів (на 17 відсотків більше порівняно з 2016 роком). Дев'ятнадцять авіакомпаній здійснюють пасажирські перевезення, шість із яких («Міжнародні авіалінії України», «Азур Ейр Україна», «Роза вітрів», «Браво» та ін.) виконують 85 відсотків загальних обсягів пасажирських перевезень. Між Україною та країнами світу регулярні польоти здійснюють 10 вітчизняних авіакомпаній до 42 країн світу та 28 іноземних авіакомпаній до 27 країн світу. Регулярні внутрішні пасажирські перевезення виконують 5 вітчизняних авіакомпаній між 9 містами України, перевезено 930,9 тис. пасажирів, що на 17,6 відсотка більше порівняно з 2016 роком.

Станом на початок 2018 року в Україні діє 66 міждержавних угод, які регулюють повітряне сполучення з іншими країнами світу. Аналіз цих угод свідчить про те, що 33,4 відсотка – це повністю лібералізоване сполучення (приклад: США, ОАЕ, Греція, Іспанія, Італія, Польща та ін.). Угоди, за якими зняті обмеження щодо кількості українських перевізників, – 77,3 відсотка.

За статистичними даними, кількість перевезених пасажирів у 2017 році збільшилася порівняно з попереднім роком на 27,5 відсотка та становила 10 555,6 тис. чоловік. Обсяги перевезень вантажів та пошти зросли на 11,4 відсотка та становили 82,8 тис. тонн. Пасажиропотоки через аеропорти України зросли на 27,6 відсотка та становили

16 498,9 тис. чоловік. За 2017 рік кількість обслугованих польотів становила 254 тис., що на 18,5 відсотка більше порівняно з 2016 роком [11].

Ринок авіапослуг складається не тільки з перевізників, що здійснюють сполучення між різними країнами, а й із транспортних терміналів (аеропортів та аеродромів), які є місцем перетину цих сполучень.

Комерційні рейси вітчизняних та іноземних авіакомпаній упродовж 2017 року обслуговували 20 українських аеропортів та аеродромів.

За статистичними даними, кількість відправлених та прибулих повітряних суден становила 159,9 тисяч, що на 20 відсотків перевищує показник попереднього 2016 року. Поштовантажопотоки збільшилися на 21,9 відсотка та становили 52,3 тис. тонн [11].

В Україні найбільшим та найпотужнішим авіатерміналом є ДП «Міжнародний аеропорт Бориспіль». Він забезпечує понад 67 відсотків авіаційних пасажирських перевезень України й обслуговує понад 10 млн. пасажирів на рік Аеропортом «Бориспіль» завдяки запровадженню «хабової» стратегії розвитку, яка передбачає залучення трансферного пасажиропотоку, досягнуто зростання кількості обслугованих пасажирів порівняно з 2016 роком на 22,1 відсотка.

Високі темпи приросту пасажиропотоків зафіксовано в провідних аеропортах: «Київ (Жуляни)» (64,2 відсотка), «Львів» (46,3 відсотка), «Харків» (34,7 відсотка), «Запоріжжя» (26,5 відсотка), «Одеса» (18,8 відсотка), а також у регіональних аеропортах, таких як «Кривий Ріг» (у 3,7 раза), «Чернівці» (в 3,5 раза), «Вінниця» (78,6 відсотка) та «Херсон» (64,7 відсотка). Серед провідних аеропортів лише в аеропорту «Дніпропетровськ» мало місце скорочення пасажиропотоку (на 2,8 відсотка).

Варто відмітити, що 98 відсотків загальних пасажиропотоків та поштовантажопотоків сконцентровані в 7 провідних аеропортах: «Бориспіль», «Київ (Жуляни)», «Одеса», «Львів», «Харків», «Дніпропетровськ» та «Запоріжжя». При цьому частка головного аеропорту країни «Бориспіль» в загальному обсязі пасажирських перевезень скоротилася з 67 відсотків у 2016 році до 64 відсотків у 2017 році за рахунок збільшення частки аеропортів «Київ (Жуляни)», «Львів» та «Харків».

Протягом останніх років розвиток світової цивільної авіації має також стійку тенденцію до зростання. Крім загальних глобалізаційних процесів та явищ, що стихійно відбуваються на ринку авіатransпортних послуг, спостерігаються наслідки реалізації макроекономічного (державного) впливу на ці процеси для гармонізації та ефективності авіасполучень. Державна політика регулювання авіатransпортної діяльності в країнах із розвинутою ринковою економікою спря-

мована на створення оптимального поєднання регулюючих і ринкових сил з метою пом'якшення загострення економічних і соціальних суперечностей на ринку транспортних послуг, а також на надання прогресивного характеру розвитку галузі в країнах.

За характером впливу на господарські суб'єкти державне регулювання економіки поділяється на дві форми: пряме та непряме (опосередковане). Пряме регулювання – це вплив держави на економічні процеси за допомогою безпосереднього використання відповідних регуляторів. Непряме регулювання економіки – це вплив держави на господарську діяльність через внесення відповідних змін в умови функціонування ринкового механізму. Воно досягається за допомогою правових та економічних інструментів. Застосовуючи ці інструменти, держава безпосередньо нічого не змінює в ринковому механізмі, а створює лише передумови для цих змін.

Державне регулювання базується на певній системі засобів впливу на ринок. Одним із таких засобів є стратегічне планування на макрорівні.

Стратегія ЄС стосовно розвитку транспортного сектору викладена в Білій Книзі, яка орієнтована насамперед на внутрішні потреби країн Європи [12]. Вона полягає у створенні найкращих умов для реконструкції транспортної системи у більш конкурентоспроможну та ресурсоефективну систему шляхом формування мультимодальної Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T). Задля блага всіх громадян, економіки і суспільства потрібно зробити європейську транспортну систему ресурсоефективною, економічно ефективною, фінансово стійкою, безпечною та екологічно дружньою. Згідно зі стратегічними положеннями, визначеними Білою книгою, на порядку денному стоїть 10 масштабних завдань поступового зникнення з вулиць міст автомобілів на звичайному пальному до 2050 р., 50-відсоткової переорієнтації пасажирських перевезень середньої дальності, вантажних перевезень середньої дальності та вантажних перевезень далекого сполучення з автомобільного на інші види транспорту з метою скорочення викидів вуглекислого газу на 60 відсотків та відповідного зменшення нафтозалежності.

Зважаючи на вищевикладене, можна зазначити, що для України дуже важливим є прийняття національної транспортної стратегії, яка в умовах конкурентної боротьби держав за міжнародне транс-логістичне домінування забезпечить реалізацію своїх національних інтересів у європейському просторі. Тому натеper потрібні систематизуючі дії з метою створення умов для формування механізмів подальшого сталого зростання авіатransпортної галузі України.

Зважаючи на інтенсивне зростання пасажирота вантажопотоків та на транспортну стратегію

ЄС, Міністерством інфраструктури України була розроблена «Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року», що презентована у квітні 2018 року, в якій визначено п'ять пріоритетів стратегічного розвитку транспорту України:

- ефективність державного управління транспортним сектором;
- надання якісних послуг із перевезень;
- забезпечення стабільного фінансування транспортної галузі;
- підвищення безпеки та надійності перевезень;
- поліпшення міської мобільності та регіональної інтеграції України [10].

Якщо згадати теорію стратегічного менеджменту, то маємо визначення, що стратегічне планування – це сукупність дій та рішень, які використовує керівництво для сприяння розробленню специфічних стратегій для досягнення цілей організації. Або стратегія – це визначення перспективних орієнтирів діяльності організації (будь-якого рівня) на основі оцінювання її потенційних можливостей і прогнозування розвитку зовнішнього середовища.

Досліджуючи основні положення стратегічного розвитку транспорту України, що зазначені в Національній стратегії, можна дійти висновку, що пріоритети розвитку транспортної галузі країни не досить чітко сформульовані, мають дуже загальний, концептуальний характер та потребують уточнення. Через це в Національній стратегії бракує конкретних дій та рішень для її успішної реалізації.

Для розвитку авіаційних перевезень та підвищення рівня їх доступності для населення у квітні 2018 року Міністерством інфраструктури України був розроблений та виставлений на обговорення проект Постанови Кабінету Міністрів України «Авіаційна транспортна стратегія України на період до 2030 року», визначено проблеми, які потребують розв'язання:

- низький рівень лібералізації міжнародних повітряних сполучень;
- недостатній рівень конкуренції та невідповідність європейським вимогам доступу до ринку авіатransпортних послуг;
- висока собівартість авіаперевезень;
- недоступність послуг авіаперевезення для більшості населення через низьку платоспроможність, а також через завищені ціни на квитки;
- нерозвинена мережа внутрішніх авіаційних перевезень та незапроваджені механізми реалізації і фінансування суспільно-важливих авіаперевезень [13].

Тому для авіатransпортного сектору економіки України, де спостерігаються позитивні тенденції динаміки росту авіаційних перевезень, було визначено основні напрями забезпечення страте-

гії розвитку цивільної авіації України. З цією метою Авіаційною транспортною стратегією передбачено такі напрями розвитку авіаційної галузі України:

1. Вдосконалення нормативно-правового та державного регулювання у сфері авіаційного транспорту;
2. Підвищення рівня безпеки авіаційного транспорту;
3. Розвиток авіаційних перевезень та підвищення рівня їх доступності для населення;
4. Розвиток та модернізація аеропортів, лібералізація доступу на ринок авіаційних послуг;
5. Розвиток мультимодальних перевезень, забезпечення швидкісного наземного транспортного сполучення між аеропортами та населеними пунктами, створення логістичних центрів та спрощення формальностей;
6. Розвиток аеронавігаційної системи;
7. Розвиток авіації загального призначення та безпілотних літальних систем;
8. Професійна підготовка кадрів, науково-дослідна робота.

Визначені напрями авіатранспортної стратегії мають зміцнити роль України як нового європейського авіатранспортного центру та забезпечити його роль у цьому регіоні.

Структура Авіаційної транспортної стратегії складається з набору проблем, що потребують розв'язання за кожним напрямом, та шляхів їх вирішення. Але ці шляхи знову сформульовані не точно, мають концептуальний характер і не дають конкретних рішень щодо подолання вищезгаданих проблем.

Позитивним у документі є розрахунок фінансового забезпечення стратегії, очікуваних результатів від її реалізації та сценаріїв впливу залучених інвестицій на економіку України. Від реалізації Авіаційної транспортної стратегії очікується досягнення таких показників:

- 1) зростання пасажиропотоку через аеропорти України до 2030 року – до 71,2 млн. пасажирів на рік (з розрахунку щорічного приросту пасажиропотоку – 15% до 2023, 10% – з 2023 по 2030 рік);
- 2) зростання частки пасажиропотоку через регіональні аеропорти – до 50% від загального обсягу;
- 3) збільшення частки пасажиропотоку, перевезеного авіакомпаніями лоу-кост – до 35% від загального обсягу;
- 4) збільшення показника кількості авіаподорожей на рік на душу населення – до 0,5–1;
- 5) зменшення мінімальної вартості квитка до 25–30 Євро;
- 6) збільшення мережі внутрішніх маршрутів утрити, міжнародних – удвічі;
- 7) залучення авіаційного транзитного вантажопотоку через столичні та регіональні аеропорти України;

8) створення мультимодальних комплексів у аеропортах;

9) збільшення транзитного потоку через повітряний простір України втричі;

10) зростання показника IFR movements в середньому на 5,1% щорічно до 2030 року;

11) залучення приватних інвестицій в інфраструктуру вітчизняних аеропортів – в сумі 500 млн. доларів.

Висновки з проведеного дослідження.

У проведеному дослідженні підтверджено, що один із ключових напрямів розвитку макроекономіки – встановлення способу впливу контрольованих сил на суб'єкти господарювання для стійкого їх функціонування в зовнішньому середовищі, яке динамічно змінюється. Державне регулювання є одним із таких засобів впливу на ринок авіатранспортних послуг.

Міжнародна цивільна авіація та міжнародні авіаперевезення є динамічним сектором світового господарства. Умови ринку постійно змінюються, і тому інновації, розвиток персоналу та інфраструктури можуть реалізовувати конкурентні переваги компаній та національних економік.

У дослідженні визначено, що для інтеграції українського авіаційного транспорту у світовий транспортний простір необхідно створювати відповідні умови на рівні держави. Такі вкрай важливі документи, як «Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року» та «Авіаційна транспортна стратегія України на період до 2030 року» безпосередньо є одним із ключових елементів основи економічної безпеки національної економіки. Отримані результати дослідження можуть бути використані для планування довгострокових та короткострокових заходів забезпечення авіатранспортної стратегії розвитку підприємств на мікро- та макрорівні, допоможуть транспортній галузі вийти на новий інноваційно-прогресивний рівень розвитку та бути достойним конкурентоспроможним партнером на світовому ринку.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Блудова Т. В. Транзитний потенціал України: формування та розвиток. Київ : НІПМБ, 2006. 274 с.
2. Новікова А. М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів. Київ : НІПМБ, 2003. 494 с. С. 78.
3. Ложачевська О.М. Управління функціонуванням та розвитком транспортного комплексу регіону. Монографія. К.: НАУ, 2002. 248 с.
4. Садловська І.П. Передумови формування стратегічних напрямів розвитку внутрішнього водного транспорту України. Зб. наук. праць ДЕТУТ. Сер. : Економіка і управління. 2013. Вип. 25. С. 169–173.
5. Мягких І.М. Аналіз і оцінка інвестиційної привабливості корпорацій та формування системи

управління інвестиційними ресурсами авіаційних підприємств. Зб. наук.праць: Формування ринкових відносин в Україні. – 2011. № 9. С. 62–66.

6. Мізюк С.Г. Ефективність системи економічної безпеки авіатранспортних підприємств. Проблеми системного підходу в економіці. Зб.наук.праць К.: НАУ, 2014. Вип. 50. С. 147–155.

7. Мізюк В.В. Фактори формування та особливості функціонування організаційно-економічного механізму забезпечення авіаційної безпеки. Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: Зб. наук. пр. К.: НАУ, 2010. Вип. 26. С. 258–267.

8. Геєць І.О. Стратегія виходу іноземної авіакомпанії “Continental Airlines” на ринок авіаційних перевезень. Стратегія розвитку України (економіка, соціологія, право): Зб. наук. праць. К. НАУ, 2012. №. С. 34–40.

9. Михайличенко К. Транспортна стратегія у національних інтересах України. Київ: Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право. 2017. № 2. С. 82–94.

10. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року. URL: <https://mtu.gov.ua/projects/115/>

11. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2017 рік. URL: <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-v-galuzi-aviatransportu.html>

12. Біла книга. Європейське врядування. Комісія європейських співтовариств. Брюссель, 25.7.2001 com (2001) 428 остаточна редакція. URL: http://pravo.org.ua/files/konstatyuc/WHITE_BOOK_UKR_REV.pdf

13. Авіаційна транспортна стратегія України на період до 2030 року. URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/NT3764.html

РОЗВИТОК КУЛЬТУРНО-ІСТОРИЧНОГО ТУРИЗМУ В МИКОЛАЄВІ

DEVELOPMENT OF CULTURAL AND HISTORICAL TOURISM IN MYKOLAIEV

УДК 338.48–6:7/8–043.86 (477.73)

Обозна А.О.

к.е.н., декан факультету менеджменту і бізнесу
Миколаївський факультет менеджменту і бізнесу
Київського університету культури

Мерлянов М.В.

заслужений працівник культури України,
доцент кафедри хореографії
Миколаївська філія
Київського національного університету культури і мистецтв
голова Миколаївського обласного творчого осередку
Національної хореографічної спілки України

Гаврилова О.В.

к.п.н., старший викладач кафедри культурології,
Миколаївська філія
Київського національного університету культури і мистецтв

У статті розкрито тенденції розвитку туристично-рекреаційної сфери Миколаївської області; подано культурно-історичний потенціал цього регіону, а також показано прояви інноваційної діяльності у сфері культурно-історичного туризму.

Ключові слова: культурно-історичний туризм, аспекти культурно-історичного туризму, культурно-історичний потенціал, інноваційна діяльність.

В статье раскрыты тенденции развития туристско-рекреационной сферы Николаевской области; представлен культурно-исторический потенциал этого региона, а также показано проявление инновационной

деятельности в сфере культурно-исторического туризма.

Ключевые слова: культурно-исторический туризм, аспекты культурно-исторического туризма, культурно-исторический потенциал, инновационная деятельность.

The article reveals the development tendencies of the tourist and recreational sphere of Mykolaiv region; represents the cultural and historical potential of the region, as well as the manifestation of innovative activities in the field of cultural and historical tourism.

Key words: cultural and historical tourism, aspects of cultural and historical tourism, cultural and historical potential, innovative activity.

Постановка проблеми. Потенціал Миколаївської області має перспективу розвитку культурно-історичного та інших видів туризму, але результативно використовується лише невелика частина цих ресурсів із причини економічної кризи, ескаляції військового конфлікту на сході країни й неефективності регіональної політики розвитку туризму і курортів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню розвитку туризму, інноваційної діяльності у сфері туризму присвятили свої роботи Г. Алейнікова, В. Васильєв, А. Гаврилюк, Н. Гуржій,

А. Загоруйкін, М. Ізотова, А. Клейменов, Н. Малахова, Ю. Мігущенко, В. Новіков, Т. Пінчук, М. Рега, О. Фастовець, В. Черникова та ін.

Миколаївська область є транзитною для сконцентрованого потоку туристів, які їдуть з інших областей України або Європи до Чорного моря. Ця територія завдяки рекреаційному потенціалу дає нагоду зацікавити мандрівників, створити позитивну емоцію.

Постановка завдання. Метою статті є дослідження перспективи розвитку культурно-історичного туризму в Миколаєві.