

АВІАЦІЙНИЙ ТРАНСПОРТ ЯК ОБ'ЄКТ СТАТИСТИЧНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ

Н.Г.Фатюха,

*кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри фінансів та банківської справи
Запорізького національного технічного університету*

Об'єктивний аналіз масових явищ в авіаційній галузі потребує наукових методів збору, обробки та інтерпретації отриманих результатів. При статистичному вивченні цієї галузі, насамперед аналізують її роботу, тобто діяльність аеропортів та авіакомпаній, яка відображається статистичними показниками. Комплексне уявлення про стан справ авіаційного транспорту залежить від методології та інформаційно-статистичного забезпечення, що впливає в кінцевому підсумку на повноту та достовірність наданої інформації.

Метою дослідження є з'ясування методологічного забезпечення системи показників, що характеризують авіаційні перевезення.

За статистичною класифікацією видів економічної діяльності (КВЕД ДК 009:2005) діяльність транспорту подається у секції I "Діяльність транспорту та зв'язку". Авіаційний транспорт сформований у групі 62 (табл.1).

Таблиця 1

Структура групи "Діяльність авіаційного транспорту" [1, С.137,138]

Код КВЕД		Найменування групування
Розділ Група Клас	Підклас	
1	2	3
62		Діяльність авіаційного транспорту Цей розділ включає: -пасажирські та вантажні перевезення за допомогою авіаційного та космічного транспорту
62.1		Авіаційні регулярні перевезення
62.10		Авіаційні регулярні перевезення
	62.10.1	Авіаційні регулярні пасажирські перевезення Цей підклас включає: -перевезення пасажирів авіаційним транспортом за встановленими маршрутами та розкладом

1	2	3
62.2		Авіаційні нерегулярні перевезення
62.20		Авіаційні нерегулярні перевезення
	62.20.1	Авіаційні нерегулярні пасажирські перевезення <i>Цей підклас включає:</i> -перевезення пасажирів авіаційним транспортом не підпорядкованим розкладу -здавання під найм та в довготермінову оренду засобів повітряного транспорту з екіпажем
	62.20.2	Авіаційні нерегулярні вантажні перевезення <i>Цей підклас включає:</i> -перевезення вантажів авіаційним транспортом усіх видів сполучення не за розкладом -оренду авіаційних транспортних засобів з екіпажем <i>Цей підклас включає також:</i> -регулярні чартерні перевезення

З 1 січня 2012р. набуває чинності затверджений Держспоживстандартом (наказ від 11 жовтня 2010 р. № 457 із змінами від 29 листопада 2010 року № 530) національний класифікатор України ДК 009:2010 “Класифікація видів економічної діяльності” (КВЕД), який повністю відповідає європейській Класифікації видів економічної діяльності (NACE, rev.2). Інформацію стосовно КВЕД (ДК 009:2010) можна знайти на веб-сайті Держкомстату за адресою www.ukrstat.gov.ua під іконкою “Проекти статистичних класифікацій (номенклатур)” у рубриці “Класифікація видів економічної діяльності (КВЕД)”.

Згідно нової редакції КВЕД діяльність транспорту подається у секції Н “Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність”. Авіаційний транспорт сформований у групі 51 (табл.2).

Таблиця 2

Структура групи “Авіаційний транспорт” [2]

Код	Назва
51	Авіаційний транспорт
51.1	Пасажирський авіаційний транспорт <i>Цей клас включає:</i> - пасажирські перевезення повітряним транспортом за стандартним маршрутом та у відповідності зі стандартним розкладом; - чартерні рейси для пасажирів; - польоти з метою огляду визначних пам'яток.

Продовження табл. 2

Код	Назва
	Цей клас також включає: - оренду повітряно-транспортного устаткування з метою здійснення пасажирських перевезень; - авіаційні послуги загального характеру, такі як: • пасажирські перевезення, організовані аероклубами з метою інструктажу або розваги. Цей клас виключає: - оренду повітряно-транспортного устаткування без оператора, див. 77.35
51.10	Пасажирський авіаційний транспорт
51.2	Вантажний авіаційний транспорт та космічний транспорт Цей клас включає: - вантажні перевезення повітряним транспортом за стандартним маршрутом та у відповідності зі стандартним розкладом; - позапланові вантажні перевезення повітряним шляхом. Цей клас також включає: - оренду повітряно-транспортного устаткування з оператором з метою здійснення вантажних перевезень
51.21	Вантажний авіаційний транспорт
51.22	Космічний транспорт

За наведеними таблицями розподіл авіаційних перевезень відбувається на пасажирські та вантажні регулярні та нерегулярні перевезення.

Розглянемо інформаційно-статистичну базу авіаційної галузі.

Статистика авіаційної галузі відповідно до міжнародних стандартів спирається на дані державних статистичних спостережень підприємств та на адміністративні дані, одержані від виконавчої служби (з 2011 р. – Державна авіаційна служба Міністерства інфраструктури України). Названа система дає змогу отримання інформації щодо функціонування ринку вантажних і пасажирських авіаційних перевезень; прибуття і відправлення пасажирів (вантажів); наявності рухомого складу.

Головне управління статистики у Запорізькій області проводить суцільні спостереження за двома групами показників та доповнюються адміністративними даними про наявність повітряного парку (див. рис.1) [3].

Щомісячно на адресу ГУС надходить оперативна інформація про комерційні перевезення вантажів, пошти та пасажирів від БАТ “АК Константа”, БАТ “Мотор Січ”, а також виконаний пасажиро, - вантажооборот

та про відправлення пасажирів та вантажів, які здійснюють ДП “Міжнародний аеропорт Запоріжжя” . Звіт складають за місяць та з початку року 4 числа після звітного періоду. Раз на рік на адресу ГУС надходить інформація про наявність парку повітряного транспорту від Держкомстату України.

Авіаційний транспорт не відіграє істотної ролі в загальному обсязі вантажних і пасажирських перевезеннях області. Тільки в структурі пасажирообороту його частка складала лише 1,6% у 2005 р. та 0,3% у 2009 р.[4, С.29]. Основними причинами цього була висока собівартість, а відповідно і ціна квитка та в цілому низька платоспроможність населення. В таких умовах значне перевищення цін на авіаквитки над тарифами залізничного та автомобільного транспорту фактично залишало авіацію поза конкуренцією на внутрішньому ринку пасажирських перевезень.

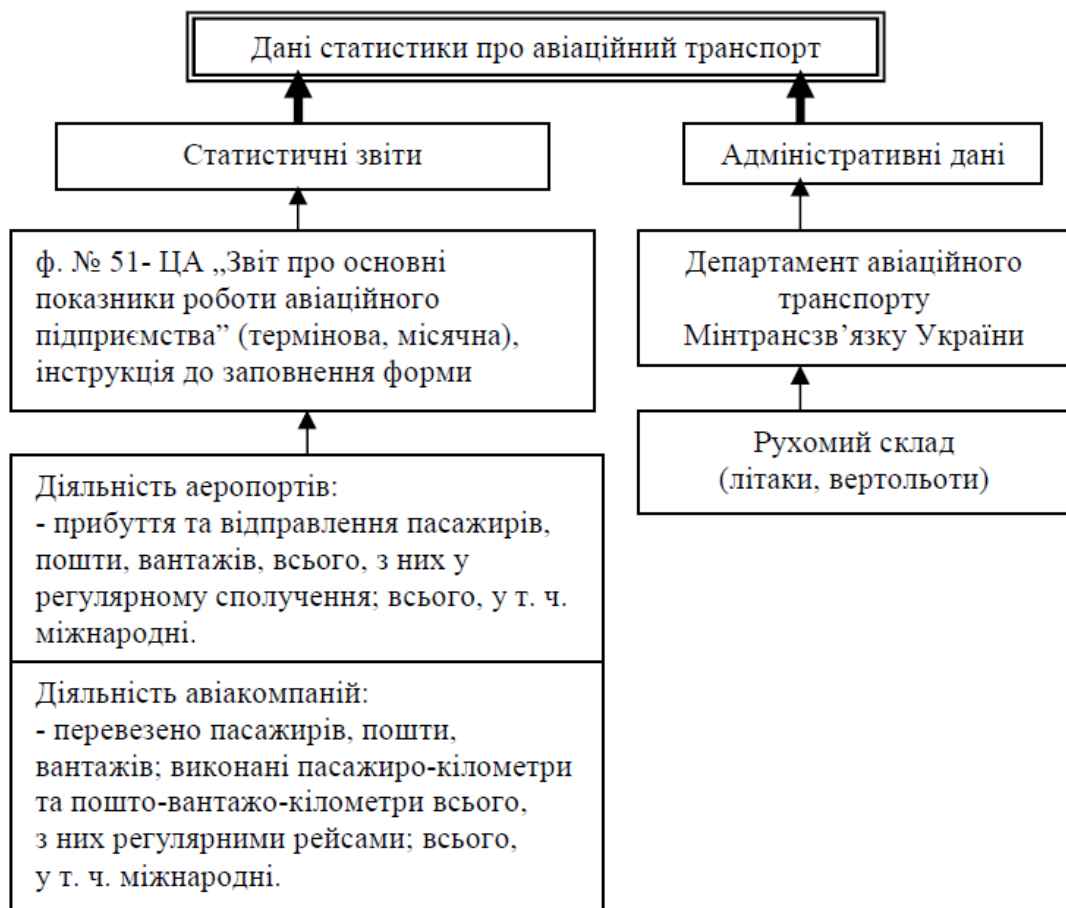


Рис. 1 Джерела формування статистичних даних про авіаційний транспорт

Проте він поза конкуренцією серед інших видів транспорту у відношенні швидкості доставки як пасажирів так і вантажів на великі відстані (середня відстань доставки авіаційним транспортом 1 пасажирів та 1 тонни вантажу складала у 2009 р. 678,8 та 1227,3 км [4, С.31, 20] відповідно, що значно більше аналогічного показника в найближчого конкурента - залізничного транспорту. В 2010 р. цей показник склав відповідно 560 та 3472,8 км [5]. Саме він є домінантним у визначенні перспектив розвитку авіаційного транспорту. Найбільш широко авіаційний транспорт використовується на міжнародних видах сполучення для перевезення пасажирів. Основні показники роботи авіаційних підприємств представлено в табл. 3.

Таблиця 3

Основні показники роботи авіаційних підприємств [4, С.27; 5]

	2000	2005	2008	2009	2010
Перевезено пасажирів, тис.	32,2	70,0	39,3	16,5	15,0
Пасажирооборот, млн. пас. км	23,5	69,5	33,9	11,2	8,4
Перевезено вантажів, т	823,7	13063,1	1263,0	1173,1	501,9
Вантажооборот, тис. ткм	2474,3	11753,3	3134,9	1472,7	1743,0
Відправлено пасажирів, тис.	18,4	45,2	63,5	34,0	33,4
Відправлено вантажів, т	42,5	557,0	768,7	552,0	315,8
Прибуло пасажирів, тис.	–	45,2	63,9	34,1	34,3
Прибуло вантажів, т	–	1084,0	1471,6	1514,9	377,9

Аналіз динаміки експлуатаційних показників авіаційного транспорту свідчить, про нерівномірність розподілу вантажних перевезень та вантажообороту і в порівнянні з базовим періодом у 2010 р. спостерігалось погіршення цих показників; в порівнянні з 2009 р. зменшення перевезення вантажів відбулося на 57,2% та збільшення вантажообороту на 18,4% (див.рис.2) і склали відповідно 501,9 т та 1743,0 тис. ткм.

(до попереднього року, відсотків)

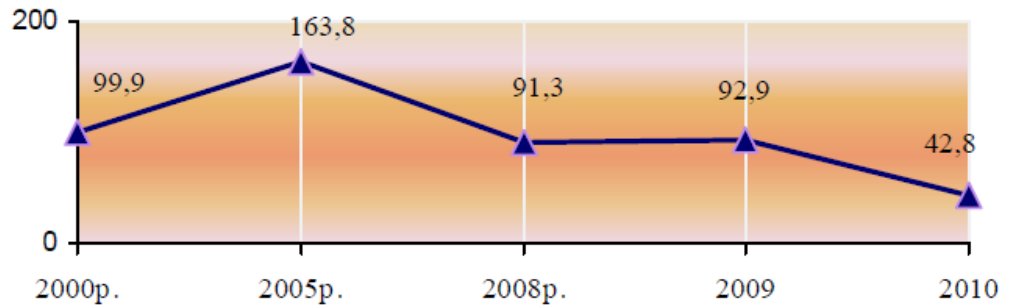


Рис. 2 Динаміка перевезення вантажів

Подібна ситуація спостерігалася і на пасажирських авіаперевезеннях. За 2010 р. транспортною авіацією області перевезено 15,0 тис. пасажирів та виконано пасажирську роботу в обсязі 8,4 млн. пас. км. В порівнянні з 2009 р. перевезення пасажирів та пасажиро-кілометри зменшились відповідно на 9,1 (див. рис. 3) та на 25,0%.

(до попереднього року, відсотків)

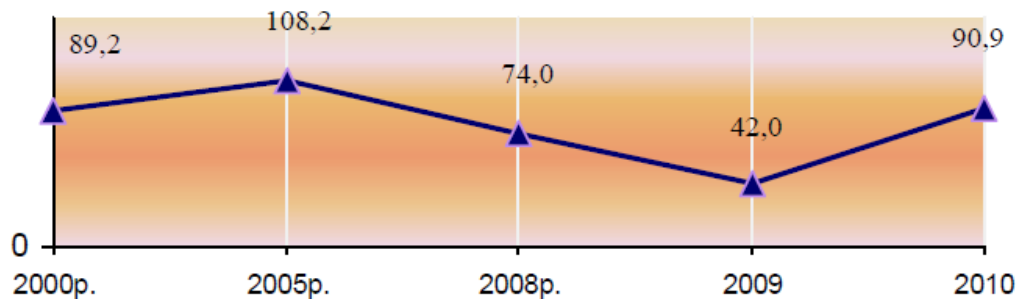


Рис.3 Динаміка перевезення пасажирів

Показники економічного відродження авіаційної галузі за ці роки забезпечувалися міжнародними авіаперевезеннями. За даними Головного управління статистики у Запорізькій області у 2010 р. питома вага перевезень вантажу та вантажообороту в міжнародному сполученні складала відповідно 85,7 та 97,8%. Для пасажирських перевезень цей показник був лише на рівні 0,7% та 1,2% склав пасажирооборот [5].

Значне зростання собівартості авіаційних перевезень призвело до того, що авіаційний транспорт є доступним тільки для незначної кількості населення з високою платоспроможністю. Це, в основному, ділові люди і туристи.

Із загального обсягу перевезень пасажирів і вантажів на регулярні рейси у 2010 р. припадало відповідно 87,3 та 13,8%. У міжнародному сполученні регулярні рейси по перевезенню пасажирів та вантажів не виконувались. Перевезення пасажирів внутрішніми рейсами збільшилось на 36,7% і склало 14,9 тис., вантажів – на 20,1% і склало 71,7 т. Це свідчить про те, що українські авіакомпанії мають не стабільні позиції на міжнародному ринку авіаперевезень при зростанні внутрішнього ринку.

На сучасному етапі відбувається дещо покращення ситуації в авіаційній галузі. За січень-лютий 2011 р. транспортною авіацією області перевезено 1,7 тис. пасажирів та виконано пасажирську роботу в обсязі 0,9 млн. пас. км. В порівнянні з січнем-лютим 2010 р. перевезення пасажирів та пасажирооборот збільшились відповідно в 1,9 рази та на 50,0%.

Перевезення вантажів збільшилось у 2,8 рази і склало 101,8 т, вантажооборот, виконаний в обсязі 292,5 тис. ткм, збільшився у 2,3 рази.

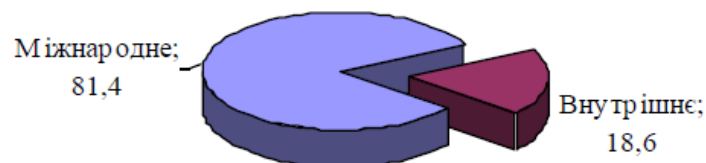
Із загального обсягу перевезень пасажирів і вантажів на регулярні рейси в 2011р. припадало відповідно 94,1% та 5,5%. У міжнародному сполученні регулярні рейси по перевезенню пасажирів та вантажів не виконувались.

Перевезення пасажирів внутрішніми рейсами збільшилось у 2,0 рази і склало 1,6 тис., вантажів – на 40,4% і склало 7,3 т [6].

Аналізуючи відправлення та прибуття вантажів і пасажирів маємо негативну динаміку (див. табл.1).

З аеропортів області у 2010 році відправлено 33,4 тис. пасажирів та 315,8 т вантажів, у т.ч. у міжнародному сполученні – відповідно 27,2 тис. та 293,7 т (рис.4). Відправлення пасажирів зменшилось на 1,8%, вантажів – на 42,8%.

Відправлення пасажирів, %





Більшість рейсів в міжнародному сполученні носили нерегулярний характер – 88,0%, чи 23,8 тис. пасажирів та 90,5%, чи 265,8 тонн вантажу.

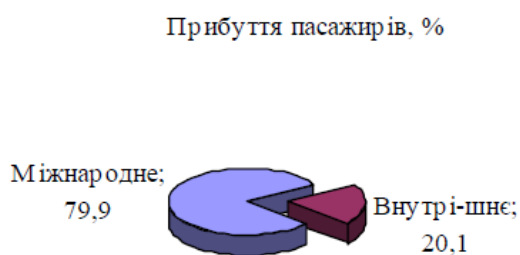
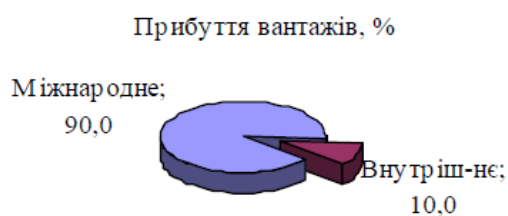


Рис. 4 Розподіл пасажиро-вантажопотоку в аеропортах області за видами сполучення

В аеропорти області прибуло 34,3 тис. пасажирів та 377,9 т вантажів, у т.ч. міжнародними рейсами – відповідно 27,4 тис. та 340,1 т. Прибуття пасажирів збільшилось на 0,6%, вантажів – зменшилось на 75,1%.

Як і за відправленням, в міжнародному сполученні транспортована нерегулярними рейсами – 85,8%, чи 23,5 тис. пасажирів та 90,8%, чи 308,5 тонн вантажу [5].

За січень-лютий 2011 р. з аеропортів області відправлено 1,4 тис. пасажирів та 13,5 т вантажів, у т.ч. у міжнародному сполученні – відповідно 0,7 тис. та 11,8 т. Відправлення пасажирів зменшилось на 56,2%, вантажів – на 55,6%.

В аеропорти області прибуло 1,5 тис. пасажирів та 9,7 т вантажів, у т.ч. міжнародними рейсами – відповідно 0,9 тис. та 7,0 т. Прибуття пасажирів зменшилось на 53,1%, вантажів – на 73,1% [6].

Основним фактором, що зумовлює низьку конкурентоспроможність авіакомпаній, є стан парку повітряних суден. Його зменшення відбувається, в основному, за рахунок фізичного спрацювання і морального старіння. Поряд з фізичним спрацюванням авіаційної техніки спостерігається тенденція до зниження рівня її справності, що зумовлено, в основному, відсутністю коштів на відновлення авіаційної техніки і механізму нагромадження коштів на капітальний ремонт і закупівлю запасних частин. Як наслідок – кількісне її зменшення. Ціни на нові літаки як вітчизняного, так й іноземного виробництва є недоступними навіть для провідних українських компаній, які працюють рентабельно. Система і законодавчі умови лізингу авіаційної техніки роблять його майже недоступними для більшості компаній.

Авіакомпанії області в своєму розпорядженні мають вантажні літаки наступних типів: АН-12, АН-32, АН-74, пасажирські – АН-24, ЯК-40, ЯК-42, майже всі вони експлуатуються більше 10 років. Область у 2009 р. мала 20 літаків та вертольотів проти 50 одиниць у 2000 р. (темп зменшення 40%) [3, С.35].

Проведене дослідження дає змогу зробити наступні висновки:

1. В сучасних умовах транспорт є одним із найважливіших складових економічної системи національної економіки, від функціонування якого залежать усі сфери суспільного виробництва і соціальний клімат у державі.

2. Джерелами формування статистичних даних є статистична інформація та адміністративні дані, за якими надається інформація щодо функціонування ринку вантажних і пасажирських авіаційних перевезень; прибуття і відправлення пасажирів (вантажів); наявності рухомого складу, що комплексно характеризує авіаційну галузь.

3. Отримана статистична інформація характеризує діяльність авіакомпаній та аеропортів області.

За січень-лютий 2011 р. транспортною авіацією області перевезено 1,7 тис. пасажирів та виконано пасажирську роботу в обсязі 0,9 млн. пас. км. В порівнянні з січнем-лютим 2010 р. перевезення пасажирів та пасажирооборот збільшились відповідно в 1,9 рази та на 50,0%. Перевезення вантажів збільшилось у 2,8 рази і склало 101,8 т, вантажооборот, виконаний в обсязі 292,5 тис. ткм, збільшився у 2,3 рази.

За січень-лютий 2011 р. з аеропортів області відправлено 1,4 тис. пасажирів та 13,5 т вантажів, у т.ч. у міжнародному сполученні – відповідно 0,7 тис. та 11,8 т. Відправлення пасажирів зменшилось на 56,2%, вантажів – на 55,6%. В аеропорти області прибуло 1,5 тис. пасажирів та 9,7 т вантажів, у т.ч. міжнародними рейсами – відповідно 0,9 тис. та 7,0 т. Прибуття пасажирів зменшилось на 53,1%, вантажів – на 73,1%.

4. Рухомий склад області має тенденцію зниження (темп зниження склав 40%) і за 2009р. у авіаційних підприємствах налічувалося 20 літаків та вертольотів.

Використані джерела

1. Класифікація видів економічної діяльності (ДК 009:2010). – К.: Держспоживстандарт України, 2010. – 190с. - (Національний класифікатор України).
2. Класифікація видів економічної діяльності (NACE, REV. 1.1 – 2002, MOD) ДК 009:2005 [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
3. Альбом форм державних статистичних спостережень на 2008 рік. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
4. Транспорт і зв'язок Запорізької області 2009: [стат. зб.] / [під заг. кер. В.П.Головешка]. – Запоріжжя: Головне управління статистики у Запорізькій області, 2010. – 79с.
5. Експрес-випуск Головного управління статистики у Запорізькій області „Про роботу авіапідприємств області” за 2010 рік.
6. Експрес-випуск Головного управління статистики у Запорізькій області “Про роботу авіапідприємств області” за січень-лютий 2011 року.

Анотація

В статті з'ясовані джерела формування статистичних даних про діяльність авіаційного транспорту, розглянуті основні показники, що відображають діяльність аеропортів та авіакомпаній.

Аннотация

В статье выяснены источники формирования статистических данных о деятельности авиационного транспорта, рассмотрены основные показатели, которые отображают деятельность аэропортов и авиакомпаний.

Summary

The sources of statistic data formation on the aviation transport activity are found out in the article. The main parameters reflecting the work of the airports and aviatic companies are also considered in it.