

Список використаних джерел:

1. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-p>.
2. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
3. Експорт, імпорт та транзит за 2012 рік // Статистичний бюлетень. Державна служба статистики України / Київ. – 2013.
4. Альошинський, Є.С. Аналіз проблем та перспектив розвитку інфраструктури припортових залізничних вузлів [Текст] / Є. С. Альошинський, С. О. Світлична // Сборник научных трудов Материалы международной научно-практической конференции «Перспективные инновации в науке, образовании, производстве и транспорте ‘2012». – Выпуск 1. Том 1. – Одесса: КУПРИЕНКО, 2012 – С. 3-7.
5. Альошинський, Є. С. Дослідження етапів розподілу процесу переробки міжнародних вантажопотоків при змішаних перевезеннях [Текст] / Є. С. Альошинський, С. О. Світлична, Ю. Ю. Виборнова // Технологічний аудит та резерви виробництва. – 2013. – №4/1(12). – С. 27-33.
6. Про схвалення Стратегії розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року [Текст] : розпорядження Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. N 1555-р // Урядовий кур’єр. – 2009. – 22 грудня. – С. 16.

Фарбота Г.Р.

студентка,

Науковий керівник: Гесць І.О.

кандидат економічних наук, доцент,

доцент кафедри міжнародної економіки,

Національний авіаційний університет

ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ СВІТОВОГО РИНКУ АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ

Ефективна діяльність авіаційного транспорту забезпечується цілим рядом фахівців: авіакомпаній, наземних служб аеропортів, службами управління повітряним рухом, співробітниками агентств з продажу авіаційних перевезень тощо. Від рівня підготовки персоналу цих організацій залежить безпечне, надійне та якісне надання послуг з перевезення пасажирів авіаційним транспортом.

На думку директора прогнозування та досліджень концерну Airbus, на даний час використання послуг у сфері авіатранспорту став реальною потребою, незалежно від соціального класу, – будь то для іммігрантів з Бангладеш, які працюють на будівництві в Дубаї, або для німецького інженера, який направляється в Китай, або ж для африканського студента, що прямує до медичної школи в Монпельє. Обсяги пасажирських авіап перевезень будуть збільшуватися і надалі.

За даними дослідників, зростання пасажирських авіап перевезень безпосередньо залежить від зростання ВВП в окремих країнах та регіонах. Зростання ВВП веде до поліпшення добробуту населення, що в свою чергу й до збільшення чисельності середнього класу.

На думку Д. Прево, сучасний ринок авіап перевезень зобов'язаний збільшенню чисельності середнього класу. За європейськими мірками, до середнього класу належить будь-яка людина з денним доходом від \$ 10 до \$ 100. Таким чином, в 2013 р. на частку середнього класу доводилося 30 % світового населення. За його прогнозами, через 20 років середній клас складе 60 % людства і незважаючи на деяке гальмування демографічного зростання в Європі, США і країнах СНД; цей процес динамічно прогресує в Азіатсько -Тихоокеанському регіоні. Очікується, що з 756 млн осіб в 2013 р. його частка досягне 3,4 млрд осіб в 2031 р. Всі ці люди збільшать обсяг міжнародних перевезень і створять додатковий попит на внутрішніх авіалініях, навіть якщо поїздка буде нетривалою.

Додатковим фактором впливу на авіап перевезення є урбанізація, оскільки городяни характеризуються тенденцією подорожувати більше, ніж жителі сільської місцевості. Дослідники довели наявність відчутної залежності між урбанізацією і кількістю поїздок на душу населення. Як наслідок цього процесу можна очікувати збільшення концентрації авіатрафіку на окремих популярних маршрутах, а також посилення навантаження на окремі авіавузли («хаби»).

Так, зараз у світі налічується 42 міста, які відносяться до категорії авіамегаполісов («хабів»). Вони характеризуються потоком, що налічує від 10 тис. пасажирів на добу.

Трійку найбільших авіамегаполісов в 2013 р. очолив Лондон, за ним – Нью -Йорк і Токіо. До 2031р. очікується, що в трійку лідерів можуть ввійти Дубаї та Сінгапур.

Саме «хаби» охоплюють 90% пасажирських перевезень, і протягом наступних 20 років цей показник може збільшитися до

95%. При цьому, авіамегаполіси залишатимуться природними ринками для широкофюзеляжних авіалайнерів Airbus A380 і Boeing 747-8.

У цілому ж прогнозується, що обсяг ринку авіаперевезень в найближчі 20 років збільшиться вдвічі.

Однак, незважаючи на певні тенденції до зростання попиту на авіаперевезення, відкриття нових маршрутів буде залишатися відносно низьким, в середньому це 4 тис. до 2031 року. Тобто в глобальному вимірі приріст складе тільки 10%. Тим часом, передбачається динамічна тенденція збільшення кількості рейсів: на 50% між розвиваються регіонами, на 30 % між країнами з економікою, що розвивається і лише на 20 % між розвиненими країнами.

На думку Д. Прево, авіакомпанії, що базуються в перевантажених аеропортах, не зможуть отримати нові “слоти” через необхідність збільшення пропускної здатності існуючих ліній. Тому очікується зростання попиту на нові, великі за місткістю літаки. Подібна тенденція спостерігається з 2000 р., коли частка малих середньомагістральних літаків (A319 або B737 – 700) склала 56% замовлень проти 33% для великих літаків A320 і 11% для ще більших A321. Сьогодні ж частка замовлень на літаки A319 і B737 – 700 на 9% менше частки A320 і A321, яка становить 76%. Також, питанням часу залишається створення літаків на 3-5 тис. пасажирських місць, які можливе вже 2050р.

Реальним завданням для авіаційної промисловості на найближчі 20 років залишатиметься здатність злітно – посадкових смуг, насиченість повітряного простору та пошук рішень, які дозволять оптимально і ефективно управляти авіаційним простором.

Важливим фактором у розвитку авіації залишається прогноз ICAO. В найближчі 20 років авіакомпанії будуть поповнювати свій авіапарк на 25 тис. нових літаків до поточного 17 тис. флоту авіаційних суден на даний час. Для обслуговування та управління цією технікою до 2026 знадобиться 480 тис. нових техніків для підтримки цих літаків і більше 350 тис. пілотів для керування ними.

До того ж у період з 2005 р. по 2015 р. 73% американських авіадиспетчерів отримають право виходу на пенсію.

Для вирішення завдання підготовки фахівців ICAO розробило програму «Підготовки авіаційних фахівців наступного покоління (NGAP)».

При збільшенні світового парку повітряних суден попит на кваліфіковані кадри в авіаційній індустрії зростатиме. Однак ринки, що розвиваються виявилися не в змозі оперативно задовольнити локальний попит на досвідчених пілотів і технічний персонал і були змушені наймати необхідних фахівців з-за кордону.

На думку Антона Тисова, менеджера з комунікацій Avia Solutions Group, що стрімко розвиваються економіки країн Азії та Близького Сходу внесли істотний внесок у розвиток світової авіаційної галузі в останні роки. Сьогодні, за оцінками експертів, ситуація з кваліфікацією місцевих фахівців технічного обслуговування і ремонту (ТОiP), нарешті, починає змінюватися в позитивну сторону.

Збільшення потужностей у сфері ТОiP повітряних суден – справа не одного дня. Це вимагає значних інвестицій в інфраструктуру і технології, а також у створення необхідних навчальних закладів для підготовки технічних фахівців. За оцінками авіа корпорації “Boeing”, до 2023 р. у світі потрібно близько 601 тис. нових фахівців ТОiP. Для ринків це тривожний сигнал, оскільки продовжувати наймати вже існуючих професіоналів з інших регіонів стане складніше.