

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
«КИЇВСЬКИЙ АВІАЦІЙНИЙ ІНСТИТУТ»
ФАКУЛЬТЕТ ЕКОНОМІКИ ТА БІЗНЕС-АДМІНІСТРУВАННЯ
КАФЕДРА БІЗНЕС-АНАЛІТИКИ ТА ЦИФРОВОЇ ЕКОНОМІКИ

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ

Завідувач кафедри бізнес-аналітики
та цифрової економіки

_____ Наталія КАСЬЯНОВА
“ _____ ” _____ 2024 р.

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

(ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА)

ЗДОБУВАЧА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА
ЗІ СПЕЦІАЛЬНОСТІ 051 «ЕКОНОМІКА»
ОСВІТНЬО-ПРОФЕСІЙНА ПРОГРАМА «МІЖНАРОДНА ЕКОНОМІКА»

Тема: «Аналіз світового ринку авіаційних перевезень»

Виконавець: ДЕМИДЕНКО Наталія

Керівник: к.е.н., доцент КРАВЧУК Наталія

Нормоконтролер: ст. викладач ДИЯК Юлія

КИЇВ 2024

ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
«КИЇВСЬКИЙ АВІАЦІЙНИЙ ІНСТИТУТ»

Факультет економіки та бізнес-адміністрування
Кафедра бізнес-аналітики та цифрової економіки
Спеціальність: 051 «Економіка»
Освітньо-професійна програма: «Міжнародна економіка»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри бізнес-аналітики та
цифрової економіки

_____ Наталія КАСЬЯНОВА
« ____ » _____ 2024 р.

ЗАВДАННЯ
на виконання кваліфікаційної роботи

Демиденко Наталії Сергіївни

1. Тема кваліфікаційної роботи «Аналіз світового ринку авіаційних перевезень» затверджена наказом ректора від 18.07.2024 р. № 1265/ст
2. Термін виконання роботи: з 02.09.2024 р. по 15.12.2024 р.
3. Вихідні дані до роботи: плани, звіти, фінансова звітність, законодавчі та нормативні акти, статистичні дані, наукові та методичні праці вітчизняних та зарубіжних вчених, електронні інформаційні джерела.
4. Зміст пояснювальної записки: Вступ. Теоретичні основи світового ринку авіаційних перевезень. Аналіз розвитку світового ринку авіаційних перевезень. Перспективи розвитку світового ринку авіаційних перевезень. Висновки.
5. Перелік обов'язкових графічного (ілюстративного) матеріалу: 17 слайдів.

6. Календарний план-графік

№ пор.	Завдання	Термін виконання	Підпис керівника
1.	Отримання завдання на кваліфікаційну роботу	02.09.2024	
2.	Огляд літератури за темою	03.09.2024 – 16.09.2024	
3.	Написання розділу «Теоретичні основи світового ринку авіаційних перевезень.»	16.09.2024 – 30.09.2024	
4.	Написання розділу «Аналіз розвитку світового ринку авіаційних перевезень»	01.10.2024 – 08.10.2024	
5.	Написання розділу «Перспективи розвитку світового ринку авіаційних перевезень»	09.10.2024 – 16.10.2024	
6.	Аналіз отриманих результатів	17.11.2024 – 25.11.2024	
7.	Підготовка презентації та написання доповіді	26.11.2024 - 03.12.2024	
8.	Корегування роботи за результатами попереднього захисту	04.12.2024 – 07.12.2024	
9.	Остаточне оформлення кваліфікаційної роботи та слайдів	08.12.2024	
10.	Підписання відгуку та рецензії	09.12.2024	
11.	Захист кваліфікаційної роботи у ДЕК	12.12.2024	

7. Дата видачі завдання: 02.09.2024 р.

Керівник кваліфікаційної роботи

Наталія КРАВЧУК

Завдання прийняла до виконання

Наталія ДЕМИДЕНКО

РЕФЕРАТ

ДЕМИДЕНКО Наталія. Аналіз світового ринку авіаційних перевезень. – Кваліфікаційна робота зі спеціальності 051 «Економіка», ОПП «Міжнародна економіка». Державне некомерційне підприємство «Державний університет «Київський авіаційний інститут», м. Київ, 2024.

Пояснювальна записка до кваліфікаційної роботи містить 118 сторінок, 8 таблиці, 26 рисунків, список використаних джерел з 71 найменування.

Об'єктом дослідження є світовий ринок авіаційних перевезень.

Предметом дослідження є процеси розвитку світового ринку авіаційних перевезень.

Метою кваліфікаційної роботи є розкриття теоретико-методичних основ, методичних підходів та практичних рекомендацій щодо розвитку світового ринку авіаційних перевезень у світі та в Україні.

При написанні роботи використовувалися методи дослідження: системний підхід, також загальнонаукові та спеціальні економічні методи: історично-логічного та порівняльного аналізу, статистичного спостереження, графоаналітичні методи.

Ключові слова: *світовий ринок авіаційних перевезень, інтеграція, авіаційний транспорт, обсяг перевезень, конкурентоспроможність*

ABSTRACT

DEMIDENKO Nataliia. Analysis of the global air transport market. - Qualification work in speciality 051 'Economics', OPP 'International Economics'. State non-profit enterprise 'State University "Kyiv Aviation Institute"', Kyiv, 2024.

The qualification work consists of 118 pages, 8 tables, 26 figures, a list of references of 71 titles.

The object of research is the processes of development of the global air transport market.

The subject of the study is the theoretical, scientific, methodological and applied aspects of the organisation and functioning of the global air transport market.

The purpose of the qualification work is to reveal the theoretical and methodological foundations, methodological approaches and practical recommendations for the development of the global air transport market in the world and in Ukraine.

The following research methods were used in writing the work: systematic approach, general scientific and special economic methods: historical, logical and comparative analysis, statistical observation, graph analytical methods.

Keywords: *global air transport market, integration, air transport, traffic volume, competitiveness*

ЗМІСТ

ВСТУП.....	7
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ СВІТОВОГО РИНКУ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ.....	10
1.1. Еволюція авіаційного ринку	10
1.2. Поняття, сутність і структура світового ринку авіаційних перевезень	18
1.3. Регулювання світового ринку авіаційних перевезень	30
1.4. Чинники, що визначають функціонування світового ринку авіаційних перевезень.....	37
Висновок до першого розділу.....	43
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ РОЗВИТКУ СВІТОВОГО РИНКУ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ.....	45
2.1. Сучасні тенденції розвитку світового ринку авіаційних перевезень...	45
2.2. Особливості розвитку вітчизняного ринку міжнародних авіаперевезень.....	60
Висновок до другого розділу.....	72
РОЗДІЛ 3. ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ СВІТОВОГО РИНКУ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ	74
3.1. Стратегічні напрями розвитку найбільших авіакомпаній світу.....	74
3.2. Перспективи розвитку авіатранспортних підприємств України у воєнний та післявоєнний час.....	88
Висновок до третього розділу.....	100
ВИСНОВКИ.....	102
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	106

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. Актуальність розвитку світового ринку авіаційних перевезень зумовлена тим, що сучасний авіаційний ринок є одним із найдинамічніших та найскладніших секторів світової економіки. Він постійно змінюється, стикаючись з численними викликами і можливостями. Останніми роками ринок авіаперевезень зазнав значних потрясінь через такі фактори, як пандемія COVID-19, яка суттєво вплинула на зменшення попиту на квитки та зниження рентабельності авіакомпаній. Додатково, геополітична напруженість, зокрема війна в Україні, спричинила зростання цін на авіаційне паливо та інші витрати, а також ввела обмеження на польоти в певні регіони. Зміна клімату також стала важливим чинником, оскільки збільшення екстремальних погодних явищ призводить до частих затримок і скасування рейсів. Крім того, ринок авіаперевезень стає дедалі конкурентнішим через появу нових та бюджетних авіакомпаній, а також альтернативних видів транспорту.

Світовий ринок авіаперевезень є важливим елементом глобальної економіки і відіграє ключову роль у зміцненні міжнародних відносин. Повітряні перевезення є найбільш глобальними за своєю суттю, що відображається у їхній постійно зростаючій динаміці. З розвитком процесів глобалізації, інформаційних технологій та лібералізації змінюється і статус авіакомпаній. Успішна адаптація до змін є ключовою для успіху учасників ринку та зміцнення міжнародних позицій держав. Тому дослідження еволюційних змін та особливостей сучасного етапу світового ринку авіаперевезень є надзвичайно важливим та актуальним.

Дослідження розвитку світового ринку авіаційних перевезень є актуальним з кількох причин. По-перше, авіаційна галузь є важливою складовою світової економіки, що значно впливає на інші сектори, такі як туризм, торгівля та інвестиційна діяльність. По-друге, майбутнє світового авіаційного ринку є динамічним і залежить від численних факторів, таких як економічні умови, політична стабільність, ціни на паливо і технологічні інновації. Незважаючи на ці проблеми, світовий ринок авіаперевезень має значний потенціал для

довгострокового зростання. Очікується, що глобальне економічне зростання і збільшення попиту на ділові та туристичні поїздки сприятимуть значному зростанню попиту на авіаперевезення у найближчі роки.

Метою кваліфікаційної роботи є вивчення факторів, що впливають на діяльність світового ринку авіаційних перевезень, а також аналіз стратегічного розвитку найбільших авіакомпаній світу з метою розробки та обґрунтування стратегічних пріоритетів міжнародного співробітництва авіатранспортних підприємств України в воєнний та післявоєнний періоди.

Для досягнення мети дослідження передбачається виконання таких **завдань**:

- дослідити сутність та структуру світового ринку авіаційних перевезень;
- розглянути особливості регулювання світового ринку авіаційних перевезень;
- виявити фактори, що впливають на діяльність світового ринку авіаційних перевезень;
- проаналізувати сучасні тенденції розвитку світового ринку авіаційних перевезень;
- вивчити досвід стратегічного розвитку найбільших авіакомпаній світу;
- обґрунтувати стратегічні пріоритети міжнародного співробітництва авіатранспортних підприємств України в воєнний та післявоєнний періоди.

Об'єктом дослідження є процеси розвитку світового ринку авіаційних перевезень.

Предметом дослідження є теоретичні, науково-методичні та прикладні аспекти організації і функціонування світового ринку авіаційних перевезень.

В процесі дослідження використовувалися як загальнонаукові методи пізнання (індукція і дедукція, аналіз і синтез) так і спеціальні (методи порівняльного, факторного, фінансового, економічного і графічного аналізу, методи стратегічного аналізу).

Для досягнення поставленої мети у роботі застосовано системний підхід, а під час вирішення окремих завдань використані загальнонаукові та спеціальні

економічні методи: історично-логічного та порівняльного аналізу, статистичного спостереження, графоаналітичні методи.

Інформаційною базою дослідження є праці вітчизняних і зарубіжних дослідників з авіаційної галузі України, матеріали Держкомстату України, публікації міжнародних економічних організацій, асоціацій, рейтингових агентств, офіційні сайти Інтернету.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ СВІТОВОГО РИНКУ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

1.1. Еволюція авіаційного ринку

Транспорт у сучасному світі є основною складовою, що задовольняє численні потреби людей і об'єднує всі частини світу. Це ключовий інструмент для вирішення завдань, пов'язаних з переміщенням людей і товарів, як всередині окремих країн, так і між державами. З огляду на сучасний спосіб життя та економічні потреби, глобальна економіка не може функціонувати без авіаційної галузі, яка забезпечує швидкий і ефективний транспортний зв'язок.

Авіаційний сектор посідає важливе місце в житті суспільства, виконуючи різноманітні завдання – від перевезення пасажирів, пошти, вантажів і багажу до сільськогосподарських робіт та участі в будівництві. Як зазначає М. Оленко, розширення міжнародних зв'язків та процеси глобалізації економіки стимулюють розвиток авіаційних перевезень, підвищуючи попит на швидкий і зручний транспортний сервіс. Є.О. Вікторова підкреслює, що понад третину світової торгівлі в грошовому еквіваленті здійснюють саме за допомогою повітряного транспорту, що робить авіацію одним із ключових елементів глобального бізнесу [20].

Авіація надає єдину у світі швидку транспортну мережу, яка стає важливою умовою для розвитку бізнесу, зростання економіки, створення нових робочих місць, а також сприяє полегшенню міжнародної торгівлі й туризму. Окрім цього, авіаційний сектор активно розвивається завдяки технологічним інноваціям, таким як удосконалення літаків, оптимізація маршрутів і впровадження цифрових рішень для покращення сервісу. Завдяки цьому авіація підтримує не лише глобальні бізнес-зв'язки, а й сприяє культурному обміну та створює можливості для інвестицій.

Авіаційний сектор ґрунтується на сфері авіації – діяльності людини, що охоплює пересування в повітряному просторі за допомогою літальних апаратів, створених штучно, таких як літаки та вертольоти. Поняття авіації включає декілька ключових компонентів:

- персонал – до авіаційного складу належать пілоти, авіаційні техніки та інший обслуговуючий персонал, які забезпечують ефективну роботу галузі;

- організаційна структура управління польотами – поділяється на цивільну авіацію, військову авіацію та авіацію спеціального призначення, кожна з яких виконує певні функції;

- інфраструктура для обслуговування польотів – це аеропорти, аеровокзали, ангари, ремонтні приміщення та інші об'єкти, необхідні для технічної підтримки і обслуговування літальних апаратів;

- авіаційна наука – охоплює ряд спеціалізацій, таких як аеродинаміка, газодинаміка, виробництво літальних апаратів і двигунів, аеронавігація, балістика та історія авіації. Ці дисципліни формують теоретичну та практичну основу для розвитку авіаційних технологій.

Авіація є основою авіаційної діяльності, яка включає всі види діяльності, пов'язані з повітряним транспортом. Згідно зі статтею 1 Повітряного кодексу України, авіаційна діяльність охоплює дії фізичних та юридичних осіб у сфері авіації, а також організацію повітряного руху в Україні. Міжнародна організація цивільної авіації (ICAO) визначає авіаційну діяльність як усі операції цивільної авіації, регулярні та нерегулярні повітряні перевезення за винагороду чи наймом.

Нами авіаційна діяльність розглядається, виходячи з визначення І.С. Похиленка, як комплекс організаційних, виробничих, наукових та інших видів діяльності фізичних і юридичних осіб, спрямованих на створення умов для використання повітряного простору за допомогою літальних апаратів. Це поняття охоплює обслуговування повітряного руху, управління повітряним простором та потоками повітряного транспорту, з акцентом на безпеку, економічність та ефективність. Авіаційна діяльність передбачає постійну взаємодію між усіма зацікавленими сторонами, поєднуючи функції на борту

повітряних суден і на землі, що забезпечує безперервне обслуговування та оптимізацію повітряного руху [24].

До основних складових авіаційної діяльності належать різні види діяльності фізичних і юридичних осіб у сфері авіації, організація повітряного руху та раціональне використання повітряного простору з використанням повітряних суден. Світовий авіаційний транспорт являє собою складну систему взаємопов'язаних підприємств і організацій, що функціонують як єдиний інтегрований блок. Основні компоненти цієї системи включають авіакомпанії, аеропорти, підприємства з обслуговування та управління повітряним рухом, а також міжнародні організації в галузі цивільної авіації. Ця взаємодія між елементами системи та їхнім зовнішнім середовищем є складною і часто суперечливою, що істотно впливає на розвиток і динаміку глобального авіаційного сектору.

Цивільна авіація як частина загальної транспортної системи виконує завдання з організації транспортних зв'язків між країнами, задовольняючи потреби бізнесу й населення у пасажирських і вантажних перевезеннях як на національному, так і на міжнародному рівнях. Основна мета діяльності в авіаційній галузі - задовольнити потреби фізичних та юридичних осіб у безпечних, якісних та економічно ефективних авіаперевезеннях, а також захистити їхні права в цьому процесі.

Авіаційна діяльність поділяється на два основні напрями: цивільна авіація загального призначення та комерційна цивільна авіація. Авіація загального призначення здебільшого функціонує на безоплатній основі і включає польоти, які виконуються без отримання прибутку, як-от приватні польоти. Комерційна цивільна авіація, навпаки, спрямована на отримання доходу і передбачає оплату за перевезення пасажирів, багажу та вантажів. Комерційна авіація є основною складовою світового ринку повітряних перевезень, забезпечуючи зручний і швидкий транспортний сервіс для мільйонів людей і підприємств по всьому світу.

Дві світові війни стали потужними каталізаторами розвитку авіації, оскільки після їх закінчення багато країн почали використовувати військові літаки для комерційних потреб, таких як перевезення пошти, вантажів і пасажирів. Перші комерційні авіалінії виникли після Першої світової війни, коли невеликі компанії почали виконувати рейси для транспортування пошти, вантажів і пасажирів. Після Другої світової війни світовий авіаційний сектор отримав потужний поштовх: велика кількість сучасних літаків та інфраструктури, побудованої для військових цілей, була перенаправлена на обслуговування комерційних перевезень. Це стало передумовою для створення міжнародних авіакомпаній та стрімкого розвитку міжнародного повітряного транспорту [18].

Саме після Другої світової війни цивільний пасажирський авіатранспорт набув сучасного вигляду. Вивільнені виробничі потужності, створені для військової авіації, були перепрофільовані для потреб цивільного сектору. Замість подорожей на великі відстані морем і залізницею, які втратили популярність, пасажирів почали віддавати перевагу повітряному транспорту як швидшому й ефективнішому способу пересування.

Технічні інновації також відіграли важливу роль у розвитку авіації. Введення в експлуатацію турбогвинтових літаків на початку 1950-х років, а потім реактивних літаків наприкінці десятиліття, забезпечило більш швидке і комфортне перевезення пасажирів. У 1970-х роках з'явилися літаки з великими двигунами та підвищеною пропускнуою здатністю, що мали збільшений розмір, дальність польоту та ефективність. Завдяки цим досягненням цивільна авіація стала доступнішою для великої кількості пасажирів, а регулярні й економічні авіаперевезення на великі відстані стали нормою.

Зростання доходів населення і збільшення кількості вільного часу сприяли швидкому збільшенню попиту на авіаперельоти, завдяки чому повітряний транспорт став домінуючим для далеких пасажирських перевезень, особливо в економічно розвинених країнах. Сьогодні цивільна авіація займає ключову роль

у глобальній транспортній системі, забезпечуючи швидкий, надійний і доступний спосіб пересування для мільйонів пасажирів по всьому світу.

У період з 1978 по 1993 роки в багатьох країнах світу було здійснено процес дерегуляції авіаперевезень, що призвело до зняття ряду обмежень у діяльності національних авіакомпаній. Це стимулювало зростання конкуренції, сприяло зниженню тарифів та збільшенню завантаженості рейсів. Також цей період ознаменувався швидким розвитком низькобюджетних авіакомпаній, впровадженням хабової моделі перевезень і створенням різноманітних форм співпраці між авіакомпаніями, включаючи альянси та партнерські програми [20].

З 1993 року почалася лібералізація авіаційного ринку, яка полягала у поступовому знятті обмежень на доступ до міжнародних ринків, створенні спільного авіаційного простору, що сприяло посиленню міжнародної конкуренції. Цей процес також супроводжувався консолідацією авіакомпаній, що включала створення дочірніх структур і нових бізнес-моделей, адаптованих до глобалізованого ринку.

За даними Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO), до 2001 року авіаперевезення демонстрували помірний, але стабільний темп зростання. У період з 1994 до 2000 року середньорічний темп зростання світового пасажирообігу на регулярних авіалініях складав приблизно 6,3%, а вантажообігу – близько 7%. Зростання глобалізації світової економіки в останні роки призвело до того, що міжнародний ринок авіаперевезень зростав швидше за внутрішній, причому близько 50% міжнародних і внутрішніх авіаперевезень здійснювалися авіакомпаніями лише чотирьох країн: США (33,6%), Японії (5,9%), Великої Британії (5,5%) та Німеччини (4,6%) [49].

Ця тенденція свідчить про домінування кількох країн на світовому ринку авіаперевезень, що забезпечило їм значну частку ринку та дозволило впливати на його розвиток.

З початку 2000-х років авіакомпанії по всьому світу зіткнулися з низкою серйозних викликів, серед яких - терористичні атаки 11 вересня 2001 року в США, спалах епідемії SARS, військові конфлікти в Афганістані та Іраку, а також

глобальна фінансова криза. Перші ознаки відновлення авіаційної індустрії після кризи 2001 року стали помітні у 2004 році. Це відновлення було зумовлене швидким економічним зростанням у світі, активною інтеграцією країн Азії, Близького Сходу та Східної Європи в глобальну торгівлю, а також розширенням туристичного ринку. У підсумку пасажирообіг світового авіатранспорту у 2004 році зріс на 14%, що стало найвищим показником за останні 25 років [49].

Сучасний світовий ринок авіап перевезень має кілька основних характеристик. По-перше, він перебуває під впливом глобальних економічних та політичних змін, які призводять до коливань попиту та пропозиції. По-друге, для цього ринку характерна масовість і відкритість, що забезпечує широкий вибір форм діяльності. Попри глобальний характер, загальна місткість світового ринку авіап перевезень менша за сумарну місткість національних ринків. На функціонування глобального ринку суттєво впливає політика держав, міжнародних організацій та об'єднань.

Крім того, послуги на цьому ринку надаються великими, розвиненими компаніями, які здатні забезпечувати високі стандарти якості, встановлені міжнародними нормами. Клієнтом таких послуг може бути громадянин будь-якої країни, що додає ринку глобального характеру. Ринок також залежить від інших суміжних транспортних секторів, що впливають на його стабільність і розвиток. Суттєве зростання продажів через Інтернет розширює доступ до авіап перевезень і підвищує прозорість ринку, надаючи учасникам легкий доступ до інформації про ринкове середовище.

Отже, сучасний ринок авіап перевезень поєднує в собі високий рівень конкуренції, вплив зовнішніх факторів і значну інтеграцію з іншими транспортними ринками, що робить його динамічним і чутливим до змін у глобальній економіці.

Ринок авіап перевезень має кілька характерних особливостей:

- це глобальна, транснаціональна галузь, але вона все ще залишається тісно пов'язаною з країнами, які пишаються своїми національними авіакомпаніями;

- авіаційний сектор суворо регулюється як на міжнародному, так і на національному рівнях, що обумовлено не лише питаннями безпеки, а й економічними та політичними міркуваннями;

- дерегуляція, що почалася наприкінці 1970-х років, спричинила різноманіття категорій авіакомпаній, від традиційних національних перевізників до бюджетних і чартерних компаній;

- ринок праці в цивільній авіації значно сегментований із широкою різноманітністю професійних профілів, що також відображається на трудових відносинах та умовах праці в галузі.

Світовий ринок авіаперевезень є олігополістичним, де кількість основних перевізників відносно невелика порівняно з їхньою загальною чисельністю на національних ринках. Більшість послуг, що надаються міжнародними авіакомпаніями, є відносно однорідними або лише трохи диференційованими, що залежить від рівня обслуговування, географічного охоплення та інших факторів. У цій галузі невелика кількість продавців пропонує послуги численним споживачам у всьому світі.

Останні роки характеризувалися стійким зростанням ринку авіаперевезень, однак цей тренд став піддаватись викликам через погіршення економічної ситуації та зниження рівня життя населення в окремих регіонах. Водночас галузь зіткнулася з проблемою швидкого зростання цін на авіаційне паливо, що спостерігалось в період 2004-2009 років. Це призвело до значного збільшення частки витрат на паливо в загальній структурі видатків авіакомпаній. У результаті, світові авіакомпанії змушені балансувати між недостатньо відновленим попитом на авіаперевезення і зростаючими витратами на паливо, що потребує ефективних рішень для стабілізації їхнього фінансового становища та підтримки конкурентоспроможності на глобальному ринку [29]..

В умовах сучасних викликів авіакомпанії активно шукають нові можливості для економії та підвищення ефективності, особливо в аспектах, що стосуються оптимізації існуючих маршрутів. Упродовж останніх 25 років перевізники робили акцент на збільшенні частоти рейсів і відкритті нових

напрямоків, а не на збільшенні кількості пасажирів на один рейс, що призвело до зменшення середньої пасажиромісткості кожного рейсу.

Розвиток авіаційної галузі знаходиться під впливом численних факторів, таких як економічні, екологічні, соціальні, технічні та політичні аспекти, які формують зовнішнє середовище авіаперевізників (табл. 1.1). Ці чинники безпосередньо або опосередковано впливають на внутрішні процеси в компанії, зокрема на стратегії, пов'язані з експлуатацією флоту, ціноутворенням та обслуговуванням клієнтів. Більше того, існує двосторонній зв'язок, коли авіакомпанії не лише залежать від цих факторів, але й певною мірою впливають на них. Наприклад, збільшення рейсів сприяє розширенню ринків, що своєю чергою стимулює місцеву економіку та впливає на соціальні й політичні рішення.

Таблиця 1.1

Зовнішні чинники розвитку авіаперевезень

Групи	Чинники
Економічні	рівень прибутку, платоспроможність населення; валютно-фінансова і кредитна стабільність; інвестиційне забезпечення; рівень інфляції; тарифна політика; податкова політика; вартість пального
Політичні	політична стабільність у світі; узгодженість інтересів між країнами; рівень терористичних загроз; відкритість кордонів
Технічні	розвиток інформаційних технологій; розвиток електронної комерції; рівень програмного забезпечення; розвиток мережі Інтернет; розробка повітряних суден
Екологічні	зміна клімату; стихійні лиха
Соціальні	демографічна ситуація; урбанізація; звички та вподобання споживачів; духовні цінності та пріоритети

Крім того, авіаперевізники зосереджуються на заходах для зменшення екологічного впливу, зокрема через інвестиції в більш ефективні двигуни та

паливозберігаючі технології, що дозволяє знизити витрати та підвищити конкурентоспроможність.

На сьогодні авіакомпанії стикаються з численними викликами, які, окрім вже згаданих, включають нестабільну політичну ситуацію на світовій арені та необхідність дотримання підвищених стандартів безпеки, зокрема у зв'язку з пандемією COVID-19 та іншими епідеміями, які спостерігаються в різних куточках світу. Як зазначають М.О. Голованова та Д.М. Левін, головні проблеми, з якими сьогодні стикається європейський авіаційний сектор, зокрема, зводяться до забезпечення стабільного розвитку повітряного руху в Європі та на глобальному рівні, дотримання високих стандартів безпеки польотів, підтримки інноваційних ініціатив, мінімізації екологічного впливу та активної участі у боротьбі зі зміною клімату [26].

Авіація має вагомим економічне значення, яке виходить далеко за межі самого авіаційного сектора. Окрім прямого впливу на зайнятість та економічну додану вартість авіакомпаній, аеропортів, органів управління повітряним рухом та виробників, існують також непрямі ефекти. До них належать взаємодія з постачальниками, туристичними агентствами, а також підприємствами, які надають ІТ-послуги. Розвиток авіаційного сполучення веде до так званих індукованих ефектів: особи, зайняті безпосередньо або опосередковано в авіаційній галузі, витрачають свої доходи на споживчі потреби, що, в свою чергу, створює додаткові робочі місця та стимулює економічну активність у багатьох інших секторах.

1.2. Поняття, сутність і структура світового ринку авіаційних перевезень

Сучасні інформаційні технології та цифрова економіка відкривають нові горизонти для всіх секторів економіки, зокрема для транспортної галузі. Впровадження цифрових технологій значно змінює економіку транспорту, адже стрімкий розвиток інформаційних систем дозволяє використовувати їх у

транспортних процесах дедалі ефективніше. Розвиток інформатики та цифрових продуктів, зокрема інтернет-технологій, не лише відкрив нові можливості для бізнесу, а й істотно збільшив роль цифрових технологій у щоденних бізнес-процесах в умовах нової цифрової економіки. Світова економіка зазнала помітних змін завдяки масштабному поширенню та використанню цих інновацій, що стимулювало підвищення продуктивності й ефективності роботи в багатьох галузях.

Транспорт є однією з ключових галузей економіки кожної країни, оскільки забезпечує не лише задоволення транспортних потреб, а й виконує важливі політичні та економічні функції, слугуючи засобом для вирішення національних завдань, зокрема забезпечення обороноздатності. Транспортна галузь відіграє важливу роль у розвитку економіки, стабілізації внутрішніх ринків і підтримці зовнішньоекономічних зв'язків, сприяючи інтеграції у світову економіку. Як частина єдиної транспортної системи, повітряний транспорт забезпечує швидке й ефективне переміщення людей і вантажів, виконуючи важливу функцію в задоволенні потреб суспільного виробництва та захисті національних інтересів.

Сьогодні розширюється асортимент товарів, що потребують особливих умов транспортування, залежно від їхніх властивостей і вимог до зберігання та доставки. Розуміння специфіки таких перевезень є вирішальним для розробки оптимальних логістичних рішень у умовах посилення конкуренції на ринках та зниження попиту на традиційні методи транспортування. Особливо зростає потреба у швидшій і ефективнішій обробці вантажів, що сприяє вдосконаленню роботи аеропортів і наземних операторів. Аеропорти змушені адаптуватися до нових умов, впроваджуючи сучасні рішення для швидкого обслуговування великих обсягів вантажів, щоб відповідати вимогам клієнтів.

Сучасні транспортні підприємства стикаються з викликами цифрової економіки, яка, з одного боку, ускладнює конкуренцію, а з іншого – створює нові можливості для спеціалізації та кооперації. Використання інформаційних технологій дозволяє компаніям знижувати витрати на транзакції, спрощувати

вихід на міжнародні ринки та розвивати електронну комерцію, відкриваючи нові бізнес-моделі та формати співпраці.

Глобальний ринок авіап перевезень – це складна система економічних відносин, що об'єднує учасників транспортного процесу, які займаються перевезенням пасажирів і вантажів повітряним транспортом. Цей ринок значною мірою залежить від ефективного фінансування, яке забезпечується як з державних джерел, так і за рахунок приватних інвестицій. Фінансування розвитку аеропортів є важливим фактором підвищення конкурентоспроможності міжнародних хабів, оскільки забезпечує покращення інфраструктури та сервісів для пасажирів і вантажоперевізників.

Аеропорти відіграють важливу роль у глобальній транспортній системі, забезпечуючи зв'язок між різними містами, регіонами та країнами. Вони бувають різного масштабу – від невеликих регіональних аеропортів до великих міжнародних хабів, що обслуговують величезний потік пасажирів і вантажів. Як стратегічні транспортні вузли, аеропорти підтримують розвиток світової економіки, сприяючи міжнародній торгівлі, туризму та бізнес-зв'язкам між країнами.

Повітряні перевезення охоплюють транспортування пасажирів, вантажів і пошти авіакомпаніями, які можуть бути комерційними або вантажними перевізниками, а також іншими постачальниками авіаційних послуг. Завдяки своїй швидкості та ефективності, повітряний транспорт пропонує широкий спектр рішень для глобального зв'язку. Він відіграє ключову роль не лише для бізнесу та туризму, а й для доставки термінових товарів, виконання рятувальних операцій і реагування на надзвичайні ситуації. Усе це сприяє розширенню ринку авіап перевезень та підвищенню його значення в економіці. Міжнародне науково-технічне співробітництво в авіаційній сфері відіграє важливу роль у створенні, передачі та застосуванні знань, підтримуючи інновації в авіації. Це особливо стосується розробки нових літаків, бізнес-моделей авіакомпаній, будівництва та модернізації аеропортів, а також зменшення екологічного впливу авіації.

Авіаційна індустрія охоплює різноманітні складові, зокрема системи управління повітряним рухом, аеропортове обслуговування, діяльність авіакомпаній, виробництво та технічне обслуговування літаків, нормативно-правове забезпечення та стандарти безпеки. Всі ці елементи працюють узгоджено, щоб забезпечити надійні та безпечні авіатранспортні послуги [34].

Світовий ринок авіаперевезень поділяється за різними ознаками: за типом, сферою застосування та регіональною належністю. За типом можна виділити перевезення, що здійснюються комерційними авіакомпаніями, вантажними перевізниками та авіацією загального призначення. За сферами застосування ринок розділяється на пасажирські та вантажні перевезення, а також інші супутні послуги (рис. 1.1.).

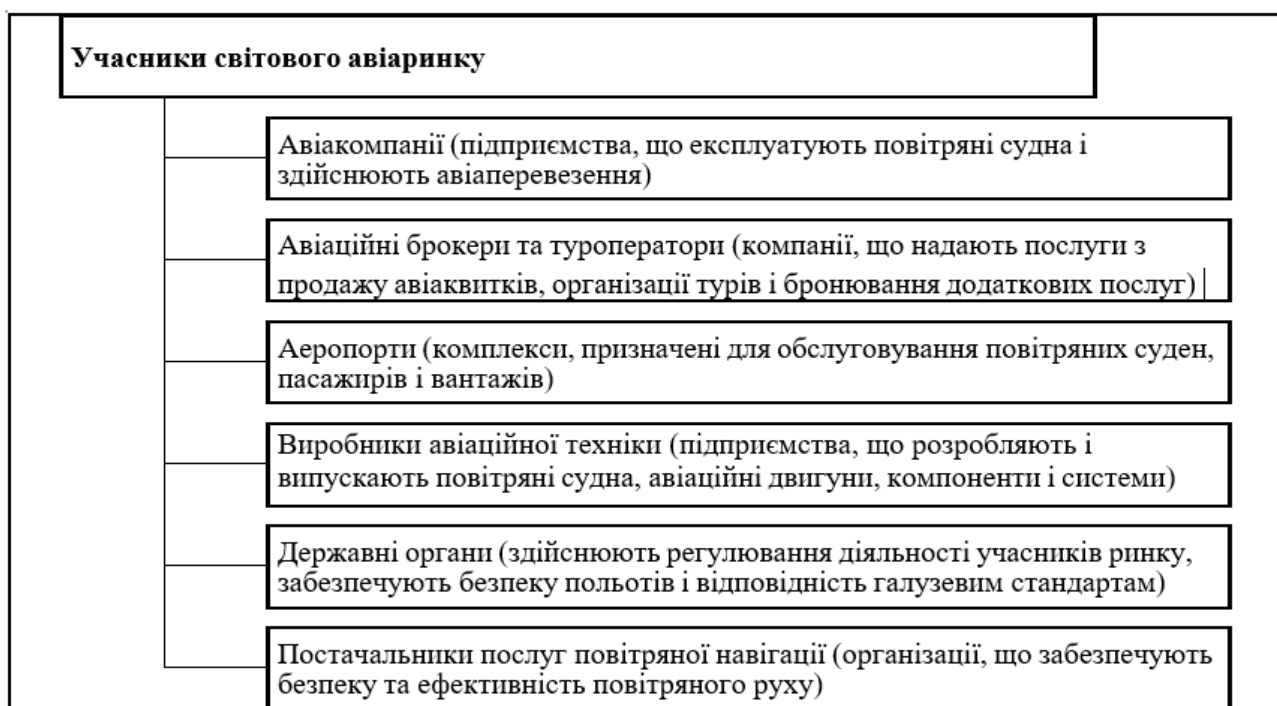


Рис. 1.1. Учасники світового ринку авіаційних перевезень

Авіаційний транспорт виконує важливу функцію в сучасному світі, слугуючи не тільки засобом перевезення людей і вантажів, а й значущим фактором соціально-економічного розвитку. Можна стверджувати, що він є одним із рушіїв економічного й соціального прогресу.

Світова авіаційна індустрія, як і інші високотехнологічні сектори, відчуває сильний вплив глобалізації і значною мірою залежить від зростання міжнародного авіаційного ринку, який слугує основою для комерційних та науково-технічних зв'язків між державами (рис. 1.2.).



Рис. 1.2. Фактори, які впливають на розвиток ринку авіаційних перевезень

Зростання глобального ринку цивільної авіації обумовлене активним розвитком комерційного повітряного транспорту та зростанням потреби в транспортних потужностях. Це супроводжується підвищенням вартості цивільних літаків, пов'язаним зі складністю їхньої конструкції та впровадженням нових технологій. Розвиток цивільної авіації вимагає не лише збільшення кількості літаків, а й оновлення технічної інфраструктури, розширення аеропортів і вдосконалення наземних сервісів для обслуговування великого потоку пасажирів і вантажів.

Вплив авіатранспорту на економіку відбувається як через безпосередню діяльність у галузі авіації, так і опосередковано через позитивний економічний ефект, який включає розширення доступу до ресурсів, ринків і нових технологій. Це, у свою чергу, сприяє зростанню економічної активності та збільшує попит на повітряні перевезення. Наприклад, розвиток туризму, міжнародних бізнес-

зв'язків і експорту значною мірою залежить від можливостей авіації, адже вона забезпечує швидке й ефективне транспортування між країнами. Крім того, завдяки широким можливостям доступу до міжнародних ринків повітряний транспорт є стимулом для залучення інвестицій і створення нових робочих місць.

Попит на повітряний транспорт також пов'язаний із розширенням доступу до певних економічних мас, таких як метрополії та великі економічні регіони, що сприяє обміну технологіями та ресурсами. При цьому транспортні компанії, орієнтуючись на окремі види перевезень (автомобільні, залізничні, морські та повітряні), займають відповідні ніші ринку та спеціалізуються у своїх галузях.

Проте взаємозв'язок між повітряним транспортом і економічними показниками досі залишається недостатньо дослідженим, особливо у складних економічних системах. Для економік з високим рівнем розвитку характерним є переважний напрямок впливу - від авіатранспорту до економічного зростання. Це помітно через вплив авіаперевезень на сектор послуг і зайнятість у галузі обслуговування. У розвинених країнах цей напрямок значно впливає на економіку, водночас зворотній зв'язок між економічним зростанням і збільшенням авіаперевезень менш виражений.

Конкуренція серед авіакомпаній також відіграє важливу роль у динаміці ринку. Різні види авіаперевізників використовують свої стратегії ціноутворення та маркетингові інструменти, щоб залучити клієнтів і утримати свою частку ринку. Це стосується як лоукост-авіакомпаній, які зосереджуються на бюджетних перевезеннях, так і преміум-перевізників, що пропонують розширений спектр послуг для клієнтів бізнес-класу..

Різні типи авіакомпаній активно змагаються на ринку авіаперевезень, застосовуючи різні стратегії ціноутворення та ефективні маркетингові інструменти для залучення клієнтів і оптимізації витрат [21].

Структура світового ринку авіаційних перевезень виглядає наступним чином:

1. За типами перевезень:

– пасажирські перевезення: включають регулярні рейси для перевезення пасажирів по всьому світу, включаючи внутрішні та міжнародні напрямки.

– вантажні перевезення: спеціалізуються на транспортуванні товарів та вантажів, як великогабаритних, так і малогабаритних;

2. За географічними регіонами:

– Азійсько-Тихоокеанський регіон: один з найбільш динамічних ринків, який охоплює країни Східної та Південно-Східної Азії, а також Австралію та Океанію.

– Північна Америка: включає США, Канаду та Мексику, де існує високий попит на як пасажирські, так і вантажні перевезення;

– Європа: різноманіття авіаційних перевезень між європейськими країнами та міжконтинентальних рейсів;

– Близький Схід: важливий центр міжнародних авіаперевезень, де домінують кілька великих авіакомпаній, що обслуговують численні трансконтинентальні маршрути;

– Африка: швидко розвивається ринок, який часто стикається з викликами інфраструктури та економічними труднощами, але має великий потенціал для росту.

3. За типами авіакомпаній:

– лоукостери: цей сегмент швидко розвивається завдяки зниженню витрат на обслуговування і пропозиціям низьких тарифів. Лоукостери часто мають мінімалістичні послуги, що дозволяє їм підтримувати доступні ціни для пасажирів;

– мережеві авіакомпанії: це традиційні перевізники, що пропонують більш широкий спектр послуг, таких як бізнес-клас, додаткові зручності на борту та стикувальні рейси через хаби.

– вантажні авіакомпанії: спеціалізуються на перевезенні товарів, маючи спеціальне обладнання та організовуючи маршрути, що забезпечують швидку доставку вантажів.

4. За видами власності:

– державні авіакомпанії: ці компанії належать і управляються державами, що часто забезпечує стабільність і підтримку на національному рівні. Вони можуть пропонувати як внутрішні, так і міжнародні маршрути.

– приватні авіакомпанії: належать і управляються приватними інвесторами або корпораціями. Вони можуть мати більш гнучкий підхід до управління та ціноутворення, часто орієнтуючись на максимізацію прибутку та розширення ринкових часток.

Повітряні перевезення включають транспортування пасажирів та вантажів за допомогою авіаційних суден і є одним з основних елементів глобальної транспортної системи. Очікується, що у найближчі роки світовий ринок авіаперевезень зазнає значного зростання, зокрема через збільшення пасажиропотоку, розширення аеропортів та зростаючий попит на вантажні авіаперевезення.

Авіаперевезення є важливою частиною транспортного сектору, завдяки своїй швидкості, зручності та ефективності, що робить їх популярними як для перевезення пасажирів, так і для транспортування вантажів. Авіакомпанії, які є основними постачальниками авіаперевезень, виконують регулярні рейси по всьому світу, забезпечуючи зв'язок між різними континентами. Ринок авіаперевезень характеризується високою конкуренцією та присутністю численних гравців, що змагаються за ринкові частки. Основними факторами, що стимулюють цей ринок, є зростання попиту на перевезення, розширення аеропортів та збільшення потреби у вантажних авіаперевезеннях.

Однак ринок авіаперевезень суттєво відрізняється в залежності від географічного регіону, що обумовлено різноманітними економічними, політичними та демографічними умовами в кожному регіоні. Ось короткий огляд основних ринків авіаперевезень:

1. Північна Америка: цей ринок є найбільшим у світі, з домінуванням США, що має розвинену авіаційну інфраструктуру, сильну економіку та велике населення. Це забезпечує високий попит на перевезення як для внутрішніх, так і міжнародних рейсів.

2. Європа: цей ринок є другим за величиною у світі, з важливими авіаційними вузлами в містах, таких як Париж, Лондон і Франкфурт. Ринок характеризується високою конкуренцією, де присутні як бюджетні, так і традиційні авіакомпанії, що змагаються за ринкову частку.

3. Азійсько-Тихоокеанський регіон: є найбільш динамічним ринком авіаперевезень, завдяки зростаючому середньому класу, економічному розвитку та урбанізації. Китай є найбільшим ринком у цьому регіоні, а інші великі країни, як Японія, Південна Корея та Австралія, також відіграють важливу роль у формуванні цього ринку.

4. Латинська Америка: цей ринок росте, особливо такі великі ринки, як у Бразилії та Мексиці. В регіоні присутні як бюджетні, так і традиційні авіакомпанії. Однак, інфраструктурні та нормативні проблеми обмежують його потенціал для подальшого розширення.

5. Близький Схід: ринок цього регіону має важливе стратегічне значення як транзитний хаб між Азією, Європою та Африкою. Дубай і Доха стали основними авіаційними вузлами. Основними гравцями на ринку є три великі авіакомпанії: Emirates, Etihad та Qatar Airways.

6. Африка: є менш розвиненим порівняно з іншими регіонами, з обмеженою інфраструктурою та проблемами регулювання. Однак країни, такі як Південна Африка, Нігерія, Кенія та Ефіопія, мають значний потенціал для зростання і розширення ринку в найближчі роки

Усі аеропорти мають спільну мету - забезпечити з'єднання між пасажирськими та вантажними авіаперевезеннями і ринками. Вони можуть бути великими хабами, що обслуговують міжнародні та внутрішні рейси, або маленькими спеціалізованими аеропортами, що виконують певні функції для конкретних перевезень.

Повітряний транспорт використовується для доставки широкого спектру товарів, від комп'ютерної техніки та мобільних телефонів до продуктів харчування з коротким терміном зберігання і запасних частин для різних видів техніки. Однак деякі категорії вантажів потребують спеціального поводження

або навіть спеціально обладнаних літаків і вантажно-розвантажувального обладнання, що може вимагати зафрахтованих вантажних літаків для виконання конкретних завдань, з огляду на посилену конкуренцію та процес дерегулювання, прагнуть оптимізувати свої витрати для покращення фінансових результатів. В умовах високої конкуренції та комерційно орієнтованої діяльності аеропортів більшість операторів аеропортів відмовляються від універсального підходу до обслуговування і впроваджують диференційовані стратегії, щоб краще відповідати вимогам різних клієнтів. Зміни також відбулися через нові законодавчі та нормативні ініціативи, особливо в сферах безпеки та прикордонного контролю, де галузь була змушена адаптуватися до нових ризиків і загроз. Технологічні та цифрові інновації також значно змінили процеси в аеропортах .

Авіакомпанії є ключовими гравцями в забезпеченні швидкого транспорту на великі відстані, що має важливе значення для глобального бізнесу та туризму. Вони сприяють ефективності бізнес-операцій, дозволяючи швидко переміщатися керівникам, інженерам та іншим важливим співробітникам між офісами, що знаходяться в різних точках світу. Авіація також стимулює інвестиції, підвищує продуктивність і допомагає залучати висококваліфікованих працівників. Крім того, авіап перевезення підтримують туристичну індустрію, що є важливою частиною економік багатьох країн, зокрема в тих, що розвиваються.

Світовий попит на авіап перевезення зумовлений численними факторами, серед яких основними є економічна глобалізація, зростання чисельності середнього класу і підвищення рівня доходів населення в різних країнах. Водночас, пропозиція авіап перевезень збільшується завдяки зниженню урядових обмежень та розвитку нових, більш ефективних літаків. Однак попит на авіап перевезення є нерівномірним і піддається циклічним коливанням, що ставить перед менеджерами авіакомпаній завдання коректного планування розкладів рейсів та адаптації продуктів під мінливі потреби споживачів. Для оцінки попиту авіакомпанії застосовують різноманітні методи, включаючи статистичні аналізи, історичні порівняння та зворотний зв'язок від торгових представників. Потреби

авіапасажирів залежать від мети подорожі: бізнес-клас часто шукає зручність і високий рівень обслуговування, а туристи орієнтуються на низькі тарифи, що робить їх більш чутливими до ціни.

Авіакомпанії постійно оцінюють потреби в оновленні парку повітряних суден, враховуючи як макроекономічні зміни, так і потенційні можливості або загрози в галузі. Під час економічного зростання вони можуть розширювати свій флот, а під час рецесії - скорочувати. Літаки, які застаріли, потребують заміни, і часто авіакомпанії вибирають літаки, що відповідають їхнім експлуатаційним вимогам і специфіці ринку. Комерційні літаки варіюються за потужністю, вартістю, характеристиками та витратами на експлуатацію, що змушує компанії ретельно підходити до вибору техніки.

Глобальна авіаційна галузь стикається з кількома серйозними викликами. Зокрема, обмеження на викиди вуглекислого газу, фрагментація світової торгівлі, зниження попиту на бізнес-перевезення та нестача пілотів можуть стримувати зростання авіакомпаній. Ці проблеми також підвищують витрати авіаперевізників, що, ймовірно, призведе до зростання цін на авіаквитки, що в свою чергу зменшить попит на поїздки, особливо туристичні. Галузь також вразлива до зовнішніх потрясінь, таких як природні катастрофи або політичні кризи, що часом потребують урядових заходів втручання для збереження стабільності та підтримки.

Повітряний транспорт відіграє ключову роль в економіках сучасного світу, забезпечуючи швидке переміщення людей на великі відстані, що сприяє як розвитку бізнесу, так і туризму. В Європі, навіть для невеликих континентів, авіаперевезення є важливим фактором економічного процвітання. В авіаційній галузі існують різні типи мереж, від місцевих до глобальних, які складаються з численних авіакомпаній, що використовують різні моделі операцій. Це включає як традиційні, так і бюджетні перевізники, що конкурують за лояльність пасажирів на міжнародному ринку. Оскільки авіакомпанії забезпечують зв'язок між аеропортами, їхні маршрути формують основні повітряні транспортні мережі. Основними атрибутами авіаперевезень є здатність авіакомпаній

забезпечити перевезення пасажирів з пункту відправлення до пункту призначення за допомогою рейсів, що складають їхні мережі польотів.

Отже, незважаючи на численні виклики, світовий ринок авіаперевезень продовжує демонструвати стійке зростання, і в найближчі роки очікується, що цей сектор зазнає значного розвитку. Зростання ринку буде стимулюватися як глобальним економічним підйомом, так і збільшенням попиту на ділові поїздки та туризм, що в свою чергу підвищить доступність авіаперевезень для більшої кількості споживачів. Це надасть авіакомпаніям, аеропортам та іншим учасникам ринку нові можливості для розвитку та диверсифікації своїх послуг.

Проте, для того щоб скористатися цими можливостями, авіакомпанії повинні адаптуватися до нових, складніших умов. Зокрема, зростання цін на паливо, коливання валютних курсів і геополітична напруженість можуть створювати додаткові ризики для галузі, вимагаючи від компаній значної гнучкості в плануванні та стратегіях. Більше того, авіаперевізники зіштовхуються з вимогами до скорочення викидів CO₂ та загального впливу на навколишнє середовище. Сталий розвиток стає невід'ємною частиною стратегії багатьох компаній, які прагнуть не тільки підвищити свою конкурентоспроможність, але й виконати екологічні вимоги.

З розвитком нових технологій і вдосконаленням авіаційної інфраструктури, включаючи електричні та гібридні літаки, а також збільшення використання біопалив, авіакомпанії можуть зменшити свій вуглецевий слід і поліпшити ефективність. Це дозволить не тільки покращити екологічну ситуацію, але й зробити авіаперевезення ще доступнішими для ширшої аудиторії, враховуючи зростання інтересу до еко-туризму та інших сталих ініціатив.

Незважаючи на зовнішні потрясіння та ризики, авіаційний ринок має потенціал для подальшого розвитку, що обумовлюється як внутрішніми факторами, так і зовнішніми змінами в глобальній економіці. Підвищення ефективності операцій, інвестиції в інновації та стратегічна адаптація до нових

вимог дозволяють авіакомпаніям залишатися конкурентоспроможними на швидко змінюваному ринку.

1.3. Регулювання світового ринку авіаційних перевезень

Авіаційна галузь є однією з найбільш регульованих у світі. Більшість цих регуляцій стосуються безпеки, оскільки вони покликані мінімізувати ризики, властиві повітряному транспорту. Однак авіація також підлягає економічному регулюванню, яке визначає, які авіакомпанії можуть виконувати рейси на певних маршрутах, з якою частотою, якою є пропускна спроможність і які тарифи можуть бути встановлені. Крім того, в регулюванні враховується громадянство власників авіакомпаній та осіб, які приймають важливі управлінські рішення. Сукупність цих правил утворює глобальну інфраструктуру, що забезпечує функціонування ринків авіаперевезень, разом з іншими транспортними системами, такими як морські, залізничні та автомобільні мережі.

За останні три десятиліття відбулися значні зміни в регулюванні авіації, зокрема, часткове послаблення обмежень. Це принесло багато позитивних результатів для економік різних країн, однак лібералізація також привела до виникнення нових проблем. Однією з них стало підтримання чесної конкуренції між авіакомпаніями, що вимагає ретельного нагляду за ринковими умовами. Інші важливі питання включають забезпечення високих стандартів праці та врахування екологічних аспектів, пов'язаних із зростаючим впливом авіаційної галузі на навколишнє середовище.

Економічне регулювання повітряних перевезень почалося ще до першого комерційного рейсу, оскільки уряди усвідомлювали необхідність певного рівня регулювання для створення умов для розвитку такої висококонкурентної галузі. Згодом погляди на необхідність цього регулювання еволюціонували. Спочатку галузь була під жорстким контролем, але з часом уряди поступово зменшили свою роль у безпосередньому управлінні авіаперевезеннями, передавши більше

повноважень ринковим механізмом. Це дозволило авіаційним компаніям гнучко адаптуватися до змінюваних умов на ринку.

Глобальні та регіональні організації, такі як Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО), Європейський Союз та інші, відіграють ключову роль у вирішенні спільних проблем на світовому авіаційному ринку. Вони працюють над розв'язанням широкого спектра питань, таких як стандарти безпеки, боротьба з незаконними перевезеннями, розширення доступу на міжнародні ринки, а також адаптація до змін у технологіях та навколишньому середовищі. Ці організації допомагають забезпечити не тільки стабільність та безпеку в авіаперевезеннях, але й гарантують дотримання принципів рівності і справедливості серед всіх учасників глобального авіаційного ринку [49].

Регулювання світового ринку авіаційних перевезень здійснюється на кількох рівнях (рис. 1.3.). На міжнародному рівні основну роль відіграють глобальні організації, які координують стандарти безпеки та економічні правила. На регіональному рівні країни співпрацюють у рамках економічних союзів або угод, таких як ЄС або НАФТА, для спрощення процедур та зниження бар'єрів для авіакомпаній. На національному рівні кожна країна встановлює власні правила, які регулюють внутрішні авіаперевезення та взаємодію з міжнародними перевізниками, враховуючи свої економічні та безпекові інтереси.

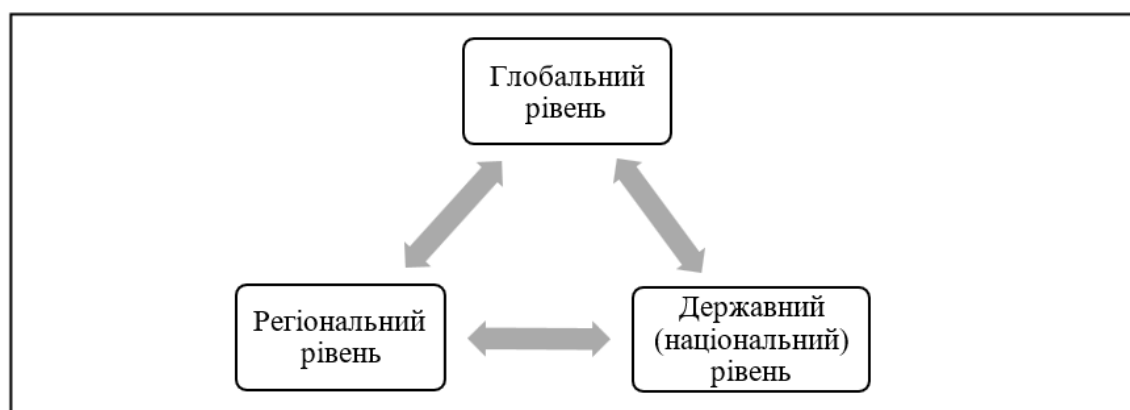


Рис. 1.3. Рівні регулювання світового ринку авіаційних перевезень

1. Глобальний рівень: Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО): ця організація встановлює міжнародні стандарти та рекомендовані практики для

забезпечення безпеки, навігації, аеронавігації, охорони довкілля та економічного регулювання авіаційного сектору. ІКАО також бере участь у зборі статистичних даних щодо повітряного транспорту, що допомагає країнам і компаніям приймати обґрунтовані рішення на основі точних даних; Міжнародна асоціація повітряного транспорту (IATA): IATA представляє інтереси авіакомпаній і активно працює над питаннями ціноутворення, тарифної політики, розкладів та інших важливих комерційних аспектів. Вона також працює над стандартизацією процесів і послуг в авіаційній галузі, сприяючи розвитку глобальної авіаційної мережі.

2. Регіональний рівень: Європейський Союз (ЄС): ЄС має спеціальний набір правил для авіаційного транспорту, що застосовуються до всіх країн-членів. Ці правила охоплюють важливі аспекти, такі як доступ до ринку авіаперевезень, правила конкуренції, права пасажирів, а також захист навколишнього середовища. Вони забезпечують спільну політику, що дозволяє забезпечити єдину та ефективну авіаційну систему в межах ЄС; Асоціація держав Південно-Східної Азії (АСЕАН): АСЕАН має власні регулювання авіаційного транспорту, що сприяють лібералізації ринку і розвитку інтегрованої авіаційної мережі в регіоні. Це дозволяє країнам АСЕАН більш ефективно співпрацювати в області авіаперевезень, зменшуючи бар'єри для авіакомпаній та сприяючи зростанню попиту на авіаперевезення; Європейська конференція цивільної авіації (ЄКЦА): ЄКЦА об'єднує 44 країни Європи та сусідніх регіонів, зокрема, для розвитку безпечної, ефективною та екологічно чистою авіацією в Європі. Її діяльність сприяє встановленню регіональних стандартів, які відповідають потребам сучасного авіаційного ринку і викликам галузі.

3. Державний рівень: національні уряди: уряди країн здійснюють національне регулювання авіаційної діяльності, зокрема, видаючи сертифікати авіакомпаніям, встановлюючи тарифи, а також забезпечуючи дотримання правил безпеки та екологічних стандартів. Вони також визначають політику щодо міжнародних угод і відносин в сфері авіаперевезень; авіаційні влади: ці органи відповідають за реалізацію державної політики в авіації, видачу дозволів

авіакомпаніям та аеропортам, проведення перевірок безпеки та розслідування авіаційних інцидентів. Вони відіграють ключову роль у забезпеченні ефективного нагляду за галуззю та у підтримці її відповідності міжнародним стандартам [48].

Лібералізація авіаційного ринку, що спостерігається за останні десятиліття, призвела до значних покращень у добробуті споживачів. Більше можливостей на міжнародних ринках і зростаючий доступ до авіаперевезень позитивно впливають на економіки найбільших країн, зокрема тих, що розвиваються. Однак процес лібералізації ще не завершено, і є великий потенціал для подальшого розвитку. Зокрема, на деяких ринках вимоги до національної власності авіакомпаній були пом'якшені, щоб забезпечити доступ до іноземного капіталу. Проте контроль над авіаціями все ще здійснюється за допомогою місцевих правил ведення бізнесу, в той час як в інших країнах реформи з цього питання ще не відбулися.

Проблема регулювання авіаційної галузі полягає в її глобальній інтеграції, що охоплює єдину міжнародну нормативну базу з безпеки та функціональної сумісності, водночас підкоряючись значно різноманітнішим економічним регулюванням, що відображають національні інтереси та двосторонні угоди між окремими країнами. Хоча правила експлуатації польотів є майже однаковими у всьому світі, продаж і маркетинг міжнародних рейсів регулюються численними різними нормами, які можуть ускладнити доступ авіакомпаній до нових ринків. Більше того, місцеві економічні режими, що передбачають можливість банкрутства, державної власності або субсидій, можуть обмежити діяльність існуючих авіаперевізників. Також обмеження на іноземне володіння авіакомпаніями, зареєстрованими на національному рівні, ускладнюють їх доступ до міжнародних фінансових ринків. Усе це створює бар'єри для інновацій, інвестицій і розвитку авіаційних ринків, обмежуючи їх глобальну конкуренцію.

Основним завданням подальшої лібералізації авіаційної галузі є забезпечення вигод для споживачів через стимулювання чесної конкуренції. Для

цього необхідно створити правові рамки, які сприятимуть відкритості ринків для конкуренції, одночасно захищаючи від недобросовісних практик. Антимонопольні органи повинні ефективно контролювати концентрацію ринку та боротьбу зі змовами щодо ціноутворення, але питання державних субсидій і допомоги залишаються значною проблемою в авіаційному секторі. У цьому контексті важливо забезпечити прозорість державної підтримки та її відповідність міжнародним стандартам.

Зокрема, електронна комерція стала важливою складовою авіаційного сектору, охоплюючи практично всі процеси продажу послуг і товарів. Авіакомпанії одними з перших впровадили електронну комерцію, що дозволило пасажиром отримувати онлайн-доступ до тарифів, розкладів рейсів, рекламних послуг і здійснювати транзакції, що значно економить час порівняно з традиційними методами бронювання через агентства.

На сьогодні не існує загальноприйнятого визначення того, що вважається прийнятною або непринятною державною допомогою в авіаційній галузі. Оскільки міжнародна авіація поки що не входить у сферу регулювання Світовою організацією торгівлі (СОТ), для врегулювання цього питання необхідні двосторонні угоди або, в ідеалі, глобальні угоди, ймовірно, під керівництвом Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО). Така угода має забезпечити прозору та перевірену фінансову звітність перевізників, яка відповідатиме міжнародним стандартам, що гарантує рівні умови для всіх учасників авіаційного ринку.

Лібералізація авіаційного ринку відображає геополітичні зміни і ринкові трансформації, що відбулися після підписання Чиказької конвенції. Технологічний прогрес, зокрема появу літаків, здатних здійснювати більш ефективні дальні перельоти, а також інновації в бізнес-моделях авіакомпаній, змінили деякі ринки. Регіональна економічна інтеграція набуває дедалі більшої ваги, особливо створення єдиного європейського авіаційного ринку, який базується на принципі забезпечення рівних умов конкуренції. Цей принцип все

ще знаходиться в процесі визначення в контексті глобального авіаційного регулювання.

Зближення регулювання в сфері конкуренції є одним із ключових елементів зовнішньої авіаційної політики ЄС. Ця концепція успішно інтегрується ЄС та його країнами-членами в усі укладені угоди про авіаційний транспорт. Однак глобальна гармонізація регулювань залишається на ранніх етапах. Ініціативи, реалізовані в ЄС для забезпечення рівних умов гри, призвели до певних викривлень на ринку, особливо коли перевізники з країн, що не входять до ЄС, конкурують з авіакомпаніями ЄС, на які ці правила поширюються. Навіть усередині ЄС існують різниці в соціальних і трудових нормах, які дозволяють деяким перевізникам, зокрема тим, що здійснюють прямі міжнародні рейси, використовувати ці відмінності на свою користь, змінюючи правила гри на ринку.

Хоча авіація є високоризикованою галуззю, що вимагає надзвичайно надійного контролю за безпекою польотів, цей контроль не впливає на основну економічну структуру авіаційних послуг. Лібералізація авіаперевезень між країнами з високим рівнем контролю за безпекою є, в першу чергу, економічним і аерополітичним питанням, хоча її наслідки також мають екологічний вимір. На ринках близькомагістральних перевезень лібералізація у поєднанні з новітніми технологіями вуглецевих уловлювачів і систем зберігання вуглецю призвела до значного зростання обсягів перевезень. У деяких випадках це навіть спричинило зниження екологічної ефективності, оскільки зменшення цін стимулювало попит і дозволило авіаційному транспорту завоювати більшу частку ринку, що, в свою чергу, збільшило викиди і знизило екологічні стандарти в цій сфері.

На ринках середніх і далекомагістральних перевезень лібералізація забезпечила пасажиром і вантажовідправникам більшу кількість варіантів маршрутів, проте жоден з цих нових маршрутів не є коротшим і, відповідно, економічнішим за витратами пального, ніж прямі рейси, які існували до лібералізації. Однак авіація змогла частково пом'якшити екологічний вплив свого зростання завдяки впровадженню новітніх технологій, які забезпечують

вищу енергоефективність, покращеній операційній ефективності та використанню більш великих і економічних літаків. Попри це, зростання обсягів перевезень і викидів не вдалося повністю відокремити одне від одного.

Отже, хоча лібералізація авіаційного ринку може призводити до збільшення кількості перевезень, вона також спричиняє зростання викидів. Крім того, якщо лібералізація дозволяє користувачам мати більше можливостей для вибору маршрутів, це також веде до подовження деяких маршрутів порівняно з прямими рейсами, що в свою чергу підвищує рівень викидів для того самого пункту відправлення і призначення.

Деякі держави вважають, що розширення лібералізації з урахуванням екологічних аспектів може стати можливістю для досягнення глобального консенсусу щодо того, як найкраще вирішити проблему екологічного впливу авіації. Однак це може уповільнити подальший процес лібералізації. З іншого боку, є держави, які переживають, що односторонні чи двосторонні обмеження лібералізації можуть негативно вплинути на конкуренцію або створити нерівні умови гри на ринку.

Водночас деякі країни визнають, що врахування впливу авіації на клімат у процесі лібералізації може стати важливою можливістю для сектора, оскільки це дозволить збалансувати економічні інтереси і забезпечити зменшення впливу на довкілля. Наприкінці, можливо, варто розглянути концепцію, в якій ширші економічні вигоди авіації об'єднані з екологічною відповідальністю, та порівняти економічні переваги на одиницю викидів між різними видами транспорту, щоб досягти оптимального балансу між зростанням авіаційної галузі та зменшенням її екологічного впливу.

Деякі країни досі вважають за необхідне захищати свої авіакомпанії, обмежуючи рівень конкуренції, зокрема через переконання, що їхні вітчизняні перевізники не здатні конкурувати з великими міжнародними компаніями. У таких випадках інколи вводять тимчасові обмеження на доступ до певних аеропортів на кілька років, щоб дозволити місцевим авіакомпаніям підготуватися до конкуренції після укладення угод про відкриті неба. В інших

випадках уряди намагаються лібералізувати доступ до ринків лише в межах, де існуючі потужності перевищують поточний попит. Хоча це й не спотворює ринок так сильно, як більш обмежувальні угоди, воно все ж створює необхідність постійного моніторингу попиту та коригування пропускної спроможності, що може призвести до помилок у розумінні реального попиту на авіаперевезення. Крім того, це передбачає, що уряди повинні правильно оцінювати поточний і майбутній рівень незадоволеного попиту і підтримувати відповідну пропускну спроможність, хоча в реальності це далеко не завжди вдається.

Таким чином, регулювання світового ринку авіаперевезень є надзвичайно складним завданням, яке вимагає балансування різноманітних інтересів усіх зацікавлених сторін. Необхідно знайти гармонійне співвідношення між забезпеченням безпеки, розвитком здорової конкуренції та захистом прав споживачів. Інноваційні технології, зокрема використання великих даних і штучного інтелекту, можуть суттєво змінити авіаційну галузь. Вони здатні трансформувати процеси бронювання квитків, управління повітряним рухом і посилення безпеки, створюючи нові можливості для оптимізації роботи авіакомпаній та підвищення ефективності. Врахування цих факторів дозволить ще більше адаптувати галузь до швидко змінюваних умов і потреб глобального ринку.

1.4. Чинники, що визначають функціонування світового ринку авіаційних перевезень

Повітряний транспорт займає ключову роль у переміщенні пасажирів та вантажів на глобальному рівні, і немає конкурентів серед інших видів транспорту за швидкістю та часом доставки.

Світова економіка переживає етап значних трансформацій, спричинених низкою геополітичних і економічних факторів, що призводять до нестабільності на ринках. Це викликає труднощі в прогнозуванні змін і призводить до непередбачуваних коливань на ринках у певні періоди, зокрема у вигляді

перерозподілу робочої сили, змін у сприйнятті цінності товарів, структурних змін попиту, зміни пріоритетів та посилення конкурентної боротьби.

Майбутнє зростання світових авіап перевезень, безсумнівно, піддаватиметься впливу непередбачуваних потрясінь. Хоча неможливо передбачити їх точний характер і час, аналіз того, як галузь реагувала на попередні кризи, може допомогти оцінити її потенційну реакцію на подібні потрясіння в майбутньому.

Більш ефективний і адаптивний підхід до регулювання є ключем до швидкого відновлення галузі. Регуляторні норми повинні регулярно переглядатися, щоб оцінити їх відповідність поставленим цілям та забезпечити належне реагування на зміни. Принципи, такі як відповідність міжнародним угодам та пропорційність, відіграють важливу роль у забезпеченні збалансованості регулювання і дозволяють ринкам авіапасажирських перевезень ефективно реагувати на економічні потрясіння.

Світова економіка наразі перебуває в умовах значної нестабільності, що проявляється через різкі коливання ключових економічних показників (рис. 1.4.), таких як рівень інфляції, ціни на енергоносії та глобальні ланцюги постачань. Ці зміни створюють додаткові виклики для авіаційного сектора, вимагаючи від нього гнучкості та здатності швидко адаптуватися до нових умов.

Показники економічної нестабільності	Валовий внутрішній продукт (зниження ВВП є одним із найчіткіших ознак економічної нестабільності Це свідчить про те, що економіка скорочується і що виробляється менше товарів і послуг)
	Інфляція (ціни на товари та послуги зростають швидкими темпами, що може скоротити купівельну спроможність людей)
	Курси валют (курс валюти може слугувати важливим економічним показником, який відображає загальний стан економіки країни, він впливає на інфляцію, експорт та на іноземні інвестиції)
	Процентні ставки (центральні банки зазвичай підвищують процентні ставки, щоб "охолодити економіку" і стримати інфляцію. Однак це може також призвести до уповільнення економічного зростання)
	Рівень безробіття (наразі більше людей втрачають роботу і не можуть знайти нову)

Рис. 1.4. Економічні показники, які використовуються для визначення економічної нестабільності

Важливо підкреслити, що жоден окремий економічний показник не може бути використаний як остаточний індикатор загальної економічної нестабільності. Для комплексної оцінки стану економіки необхідно враховувати широкий спектр факторів, включаючи макроекономічні показники, такі як інфляція, рівень безробіття, валютні коливання та торговий баланс, а також інші специфічні індикатори, що дозволяють оцінити ситуацію в конкретних секторах економіки.

До таких специфічних показників можна віднести рівень дефолтів за іпотечними кредитами, який дає змогу оцінити стан сектора нерухомості, а також кількість підприємств, що подали заяву про банкрутство, що служить індикатором фінансової нестабільності в бізнес-секторі.

Важливим аспектом оцінки економічної нестабільності є також врахування як глобальних, так і місцевих факторів. Глобальні економічні коливання, зокрема геополітичні кризи та зміни цін на сировину, можуть суттєво впливати на економічну ситуацію в країні, змінюючи потоки торгівлі та інвестицій. Місцеві фактори, такі як політична нестабільність, соціальні протестні рухи чи стихійні лиха, можуть також спричиняти економічні потрясіння на національному рівні, погіршуючи ситуацію для населення.

Економічна нестабільність може мати серйозні соціальні наслідки, включаючи зростання безробіття, зниження рівня життя, падіння доходів і збільшення бідності. Такі наслідки часто супроводжуються соціальними заворушеннями, політичними кризами та нестабільністю в урядових структурах, що погіршує ситуацію на всіх рівнях.

Для пом'якшення негативних ефектів економічної нестабільності уряди можуть застосовувати низку заходів, зокрема фіскальну стимуляцію, яка включає збільшення державних витрат або зниження податків для підтримки економічної активності, а також грошово-кредитну політику, що може включати зміну процентних ставок або програми кількісного пом'якшення для стимулювання інвестицій та споживчого попиту. Крім того, структурні реформи,

спрямовані на модернізацію економіки, можуть допомогти стабілізувати ситуацію та підвищити стійкість до зовнішніх та внутрішніх шоків.

В умовах економічної нестабільності часто порушується звична логіка і послідовність економічних процесів, ускладнюючи бізнесу планування діяльності та знижуючи впевненість інвесторів у майбутньому. Це нерідко призводить до зменшення доходів на початкових етапах проєктів. Висока плінність кадрів у поєднанні з швидким зростанням заробітних плат означає, що компанії змушені активно інвестувати в підбір і розвиток персоналу, а працівники розглядають можливості кращого працевлаштування в інших організаціях, залишаючись гнучкими у своїй кар'єрі. Багато фахівців постійно шукають більш вигідні умови праці, що сприяє їхньому кар'єрному зростанню, але додає бізнесу труднощів у забезпеченні стабільності команди.

Економічна нестабільність також провокує різкі коливання ключових показників, таких як темпи зростання, інфляція та рівень безробіття, що суттєво ускладнює планування і підвищує ризики для бізнесу та урядових рішень. Непередбачувані зміни стають звичним явищем, на що особливо гостро реагує фінансовий ринок.

Економічні дисбаланси, наприклад, високий рівень боргу, ринки активів, що перегріваються, або посилення нерівності доходів, формують нестабільне підґрунтя для потенційних економічних криз. Такі фактори часто залишаються прихованими, поки зовнішні потрясіння, як от підвищення відсоткових ставок або геополітичні конфлікти, не виводять їх на поверхню, провокуючи більш глибокий спад. Наприклад, різкий обвал фондового ринку може спричинити відтік інвестицій, скорочення обсягів виробництва та робочих місць, що у свою чергу посилює економічний спад.

Для стабілізації економіки в таких умовах уряди й бізнес змушені застосовувати комплексні заходи, які можуть включати антикризове управління, зміни у грошово-кредитній політиці та стимулювання інвестицій, спрямованих на зниження вразливості до кризових подій.

Аеропорти, як і багато інших галузей, дедалі більше орієнтуються на принципи сталого розвитку. Це зумовлено кількома ключовими факторами, серед яких – зростаючий вплив авіап перевезень на екологічний стан планети, посилення міжнародних та національних екологічних вимог, а також підвищений інтерес до сталих практик з боку пасажирів і інвесторів, які дедалі частіше обирають компанії з екологічно відповідальним підходом до бізнесу. Крім того, авіаційна галузь приділяє значну увагу прогнозуванню впливу змін клімату на безпеку польотів і експлуатацію літаків.

Однією з важливих проблем, що привертає увагу індустрії, є зростання атмосферної турбулентності, спричинене зміною клімату, яке може посилювати ризики для повітряних суден і пасажирів. Крім турбулентності, зміни клімату можуть вплинути на довготривалість польотів, ефективність паливного використання, а також на рівень температури в регіонах аеропортів, що змушує галузь переглядати підходи до технічної підготовки й адаптації.

Безпека в авіації залишається одним із пріоритетів від початку її існування. Незважаючи на значний розвиток технологій, авіоніки, двигунів і навігаційного обладнання, питання безпеки й надалі зберігає свою актуальність. Сьогодні акцент робиться на використанні новітніх екологічних і безпекових стандартів, які допомагають мінімізувати негативний вплив галузі на навколишнє середовище, водночас підвищуючи надійність і безпеку польотів.

Світове господарство перебуває у стані значної нестабільності, що суттєво впливає на міжнародні пасажирські та вантажні авіап перевезення. Цей вплив зумовлений багатьма чинниками:

- геополітична нестабільність: війни, регіональні конфлікти та терористичні атаки можуть спричинити закриття повітряного простору, зміну маршрутів і масове скасування рейсів, що негативно впливає на попит і пропозицію на авіаквитки. Поточний конфлікт в Україні, наприклад, призвів до закриття повітряного простору та серйозних перебоїв у роботі авіакомпаній у регіоні;

- економічні спади: зниження економічної активності спричиняє скорочення ділових поїздок і туристичних витрат, що знижує попит на авіап перевезення. Після світової фінансової кризи 2008 року авіаційна галузь потребувала п'яти років, щоб повністю відновитися від падіння попиту на авіаквитки;

- зростання цін на паливо: авіаційне паливо є однією з головних статей витрат авіакомпаній, тому підвищення його вартості призводить до зростання собівартості рейсів і, відповідно, може спричинити зростання цін на квитки, що обмежує доступність авіаперельотів для пасажирів;

- пандемії: спалахи інфекційних хвороб, як-от COVID-19, можуть призвести до масових скасування рейсів, запровадження обмежень на поїздки та суттєвого зниження попиту на авіап перевезення. Пандемія COVID-19 викликала одну з найглибших криз в історії авіації, зумовивши втрати авіакомпаній на мільярди доларів;

- конкуренція: авіаційна галузь відзначається високою конкуренцією, де авіакомпанії активно борються за ринкову частку, що призводить до цінових війн, зниження рентабельності та навіть банкрутств окремих авіап перевізників. Зокрема, на ринок виходять численні лоукост-компанії, що пропонують квитки за нижчими цінами, тиснучи на традиційних перевізників;

- державне регулювання: уряди різних країн можуть запроваджувати обмеження й нормативи для авіакомпаній, що може впливати на їхню діяльність і рентабельність. Наприклад, деякі країни обмежують кількість рейсів для іноземних авіакомпаній, захищаючи внутрішній ринок;

- зміна клімату: екстремальні погодні явища, такі як урагани, повені та посухи, можуть спричинити скасування рейсів та інші порушення діяльності авіакомпаній. У довгостроковій перспективі, зміни клімату можуть спричинити необхідність коригування маршрутів, оскільки деякі регіони стають менш доступними через погодні умови;

- технологічні інновації: впровадження нових технологій, як-от штучний інтелект та безпілотні літальні апарати, можуть суттєво змінити авіаційну галузь,

підвищуючи ефективність, знижуючи витрати та розширюючи спектр послуг і продуктів для клієнтів;

- зростання попиту на вантажні перевезення: глобалізація і розвиток електронної комерції призводять до збільшення обсягів товарів, що транспортуються авіаційним шляхом, створюючи нові можливості для розвитку вантажного сегмента авіації;

- демографічні зміни: збільшення населення і зростання середнього класу в країнах, що розвиваються, стимулює попит на авіаперевезення. Очікується, що в країнах, таких як Китай, Індія і Бразилія, попит на авіаперевезення у найближчі роки значно зростатиме, розширюючи авіаринок;

Ці чинники не лише ускладнюють діяльність авіаційної галузі, але й спонукають її до адаптації та пошуку нових стратегій, що підвищують стійкість і конкурентоспроможність на світовому ринку.

Висновки до першого розділу

Таким чином, попри численні виклики, світовий ринок авіаперевезень продовжує демонструвати впевнене зростання. У найближчі роки прогнозується стрімкий розвиток цього сектору, що відкриє широкі можливості для авіакомпаній, аеропортів та інших учасників ринку. Така позитивна динаміка буде підживлюватися зростанням глобальної економіки, збільшенням попиту на ділові поїздки та туризм, а також поступовим підвищенням доступності авіаперельотів для різних категорій пасажирів.

Авіакомпаніям, однак, необхідно буде адаптуватися до низки сучасних викликів, зокрема, до коливань цін на паливо, нестабільності валютних курсів і геополітичної напруженості. Крім того, у відповідь на зростаючий акцент на екологічні аспекти авіаперевезень, сталий розвиток набуватиме ще більшого значення. У зв'язку з цим авіакомпанії спрямовуватимуть свої зусилля на зменшення негативного впливу на навколишнє середовище через використання

нових технологій, оптимізацію маршрутів та впровадження альтернативних видів палива.

Регулювання світового ринку авіаперевезень залишається складним завданням, яке вимагає врахування інтересів усіх залучених сторін. Збереження балансу між забезпеченням безпеки, стимулюванням конкуренції та захистом прав споживачів є критично важливим. Впровадження новітніх технологій, зокрема штучного інтелекту та аналізу великих даних, здатне кардинально змінити такі аспекти авіації, як бронювання квитків, управління повітряним рухом і забезпечення безпеки польотів, роблячи авіаперевезення більш ефективними, доступними та екологічними.

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ РОЗВИТКУ СВІТОВОГО РИНКУ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

2.1. Сучасні тенденції розвитку світового ринку авіаційних перевезень

Авіаперевезення посідають ключове місце в транспортному секторі, будучи одним із найзручніших, найшвидших і найефективніших засобів транспортування пасажирів та вантажів. Завдяки своїй універсальності й швидкості, авіаційний транспорт є незамінним у глобальній логістиці. Основними постачальниками авіаперевезень виступають авіакомпанії, які здійснюють регулярні рейси до численних пунктів призначення в усьому світі. Конкуренція на ринку авіаперевезень надзвичайно висока через велику кількість учасників і постійне прагнення до інновацій.

Головними драйверами ринку є зростаючий попит на авіапослуги, розширення аеропортової інфраструктури та збільшення потреби у вантажних перевезеннях. За рахунок сталого економічного зростання в розвинених країнах і країнах, що розвиваються, а також завдяки масштабним державним і приватним інвестиціям у будівництво нових аеропортів у регіонах з обмеженою авіаційною інфраструктурою, очікується значне збільшення потенціалу світового авіаційного ринку.

На ринку пасажирських авіаперевезень виділяють внутрішні та міжнародні рейси. Внутрішні перевезення обслуговують пасажирів у межах однієї країни, тоді як міжнародні з'єднують різні держави. Крім того, сегментація ринку здійснюється за класами обслуговування (економ, бізнес) та типом користувачів, охоплюючи як приватні, так і комерційні перевезення.

Водночас авіаційна галузь стикається з викликами, пов'язаними зі зниженням попиту на послуги у кризові періоди, наприклад, через пандемії чи економічні потрясіння. Ця ситуація продемонструвала необхідність для авіакомпаній і операторів аеропортів впроваджувати інноваційні бізнес-моделі,

які дозволять адаптуватися до змінних умов і забезпечити довгострокову стійкість.

Авіаційна промисловість має складну і розгалужену структуру, основними складовими якої є авіаційне виробництво та повітряний транспорт. Зростаючий попит на вантажні авіап перевезення сприяє збільшенню попиту на продукцію авіаційної промисловості, адже авіакомпанії прагнуть розширювати свої потужності для задоволення ринкових потреб. Рівень попиту на авіап перевезення визначається комплексом макроекономічних показників, зокрема ВВП, рівнем доходів населення та рівнем ділової активності.

В умовах нестабільності найбільш ефективною для авіакомпаній є амбівалентна стратегія, яка дозволяє поєднувати елементи скорочення витрат і активного інвестування на різних етапах адаптації до змін.

За останні роки ринок авіап перевезень демонструє стабільне зростання. У 2023 році його обсяг становив 1 016,38 млрд. дол. США, а в 2024 році прогнозується збільшення до 1 085,37 млрд. дол. США із середньорічним темпом зростання (CAGR) на рівні 6,8%. У 2023 році загальна величина світового авіаційного ринку була оцінена у 841,44 млрд. дол. США [49] (рис. 2.1.).

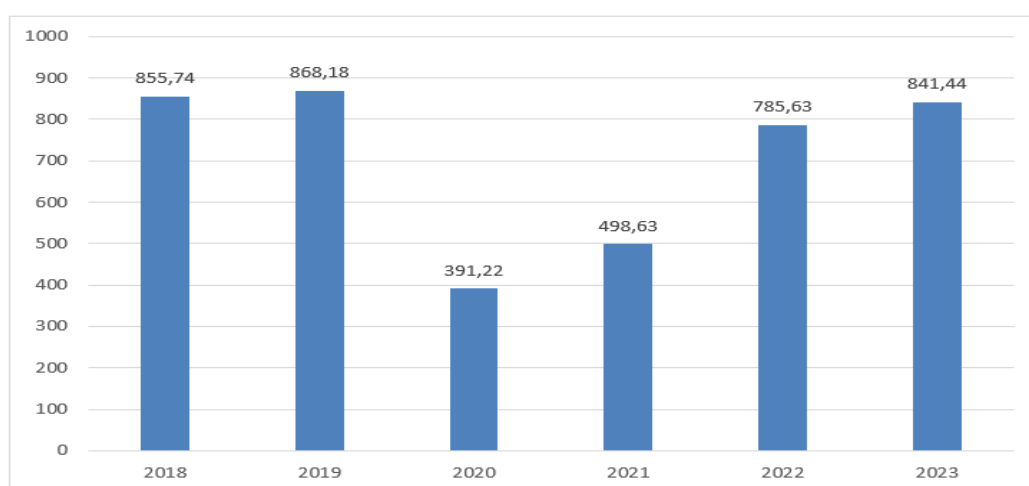


Рис. 2.1. Обсяг ринку авіаційної галузі в світі, млрд. дол. США

Це зростання спричинене кількома ключовими факторами, серед яких економічний розвиток, посилення процесів глобалізації, активізація туристичних та розважальних поїздок, а також покращення транспортної

доступності й міжнародних зв'язків. Зазначені показники підтверджують динамічний розвиток галузі та її високу адаптивність до зовнішніх умов.

Пандемія COVID-19 суттєво вдарила по авіаційній галузі, яка стала однією з найбільш постраждалих у світі через обмеження на пересування та зниження попиту на авіаперевезення. Однак впровадження адаптивних заходів, таких як соціальне дистанціювання в літаках, використання цифрових паспортів вакцинації та систем відстеження контактів, дозволило галузі поступово відновлюватися та демонструвати стійкість до викликів.

Станом на 2023 рік обсяг світового авіаційного ринку скоротився лише на 3% порівняно з рівнем 2019 року, що свідчить про значний прогрес у поверненні до докризових показників. Незважаючи на складнощі, пов'язані з пандемією, комерційні авіакомпанії поступово відновлюють свою фінансову стабільність. У 2023 році вони досягли чистого прибутку в розмірі 4,7 млрд. дол. США [49] (рис. 2.2.), що стало результатом скорочення витрат, адаптації бізнес-моделей і поступового відновлення пасажирських потоків.

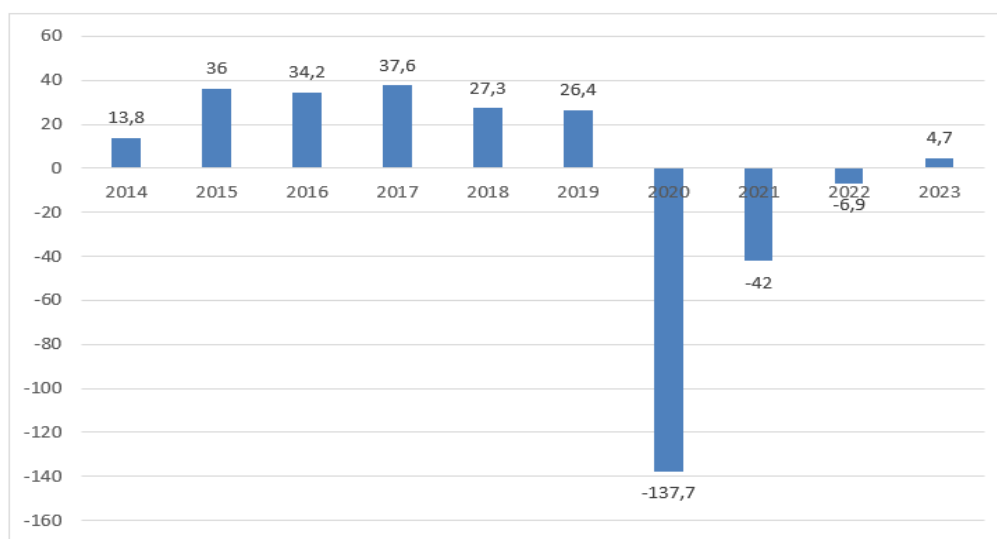


Рис. 2.2. Чистий прибуток комерційних авіакомпаній світу, млрд. дол. США

Прогнози показують, що галузь продовжить своє відновлення завдяки покращенню глобальної економічної ситуації, зростанню попиту на

авіаперевезення та впровадженню нових технологій для підвищення ефективності й безпеки польотів.

Очікуване зростання авіаційної галузі в найближчі роки обумовлене низкою факторів, зокрема появою нових ринків, розширенням глобальної торгівлі та електронної комерції, урбанізацією, підвищенням ефективності й екологічності літаків, а також постійним розширенням можливостей авіаційної мережі та підключення. Важливу роль у цьому відіграє міжнародне науково-технічне співробітництво, яке сприяє обміну знаннями, їх впровадженню у виробництво та інноваційному розвитку галузі. Завдяки цьому з'являються нові типи літаків, модернізуються існуючі моделі, а міжнародні авіакомпанії адаптують свої економічні моделі до сучасних умов.

Серед ключових тенденцій, які визначатимуть розвиток галузі, слід виділити: просування стійкої авіаційної практики, активне впровадження цифрових технологій, зростання значення вантажних авіаперевезень та електронної комерції, а також збільшення кількості наддалеких магістральних рейсів. Зокрема, вантажні авіаперевезення продовжують зміцнювати свої позиції завдяки зростанню попиту на швидку доставку товарів.

Ринок авіаперевезень демонструє впевнену динаміку: за прогнозами, до 2029 року його обсяг сягне 201,57 млрд. дол. США із середньорічним темпом зростання (CAGR) на рівні 5,92% у період 2024–2029 років [49].

Водночас у 2022 році сектор вантажних авіаперевезень зіштовхнувся із серйозними викликами через геополітичну напругу, спричинену триваючим конфліктом між росією та Україною. Це призвело до суттєвого скорочення обсягів спеціалізованих вантажних авіаперевезень, особливо тих, що пов'язані з російським ринком. Проте очікується, що галузь зможе адаптуватися до нових умов завдяки диверсифікації маршрутів і розвитку нових логістичних рішень.

За статистичними даними Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA), у липні 2023 року загальний обсяг вантажних авіаперевезень зріс на 20,7% порівняно з червнем, демонструючи стабільне відновлення з лютого того ж року. Однак у порівнянні з аналогічним періодом 2022 року обсяг вантажних

тонно-кілометрів (ВТК) зменшився на 0,8%, що є незначним зниженням та на 0,3% порівняно з липнем 2022 року. Це свідчить про те, що, незважаючи на поступове зростання, галузь вантажних перевезень ще не повністю повернулася до докризових показників [48].

Ринкова капіталізація є ключовим показником оцінки вартості авіакомпаній, яка розраховується шляхом множення кількості випущених акцій на їхню поточну ринкову ціну. Цей показник відображає фінансову стійкість і перспективи розвитку компанії.

Станом на травень 2023 року Delta Air Lines утримувала позицію найдорожчої авіакомпанії у світі, з ринковою капіталізацією близько 22 млрд. дол. США. На другому місці опинилася Southwest Airlines із ринковою вартістю 17,65 млрд. дол. США [49] (рис. 2.3.). Такі показники свідчать про стабільність фінансових позицій цих компаній, попри глобальні виклики в авіаційній галузі. Водночас вони відображають значну довіру інвесторів до стратегій і потенціалу розвитку провідних авіаперевізників.

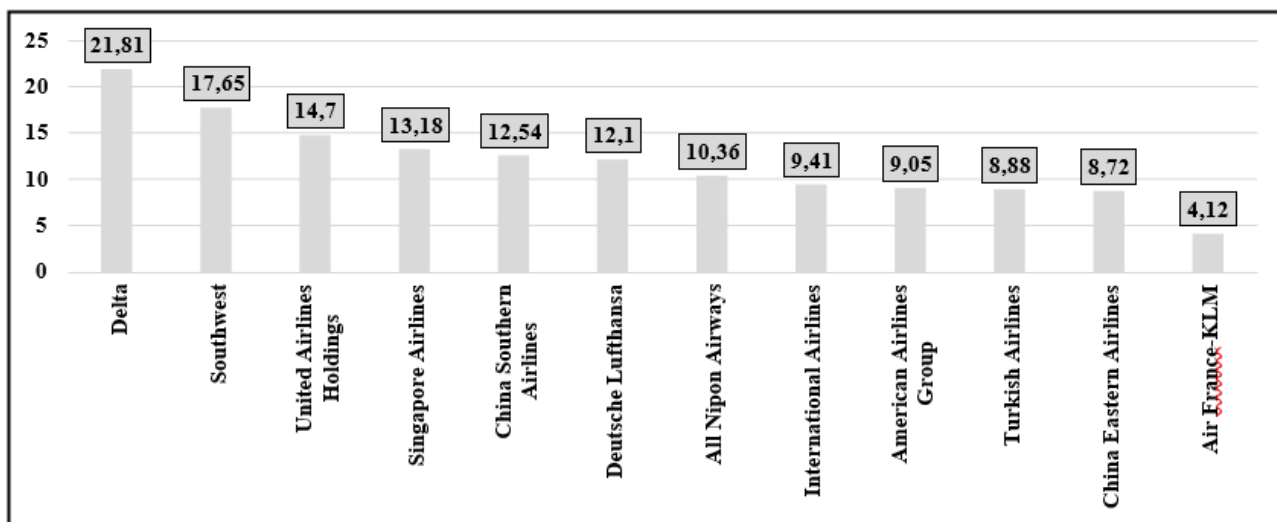


Рис. 2.3. Ринкова вартість провідних авіакомпаній світу у 2023 році, млрд. дол.

США

Галузь вантажних авіаперевезень є ключовою складовою глобальної торгівлі, забезпечуючи швидке та надійне транспортування товарів і створюючи мережу зв'язків між компаніями по всьому світу. Останніми роками

спостерігається значне зростання обсягів вантажних перевезень, зумовлене посиленням глобалізації, зростанням світової економіки, зміною споживчих звичок і впровадженням інноваційних технологій. Транскордонна торгівля залишається головним драйвером цього сегмента ринку, сприяючи його динамічному розвитку. Очікується, що у найближчі роки темпи зростання прискоряться, адже попит на швидкі й ефективні міжнародні перевезення продовжує збільшуватися разом із розвитком світової торгівлі.

Зростання електронної комерції під час пандемії COVID-19 стало справжнім каталізатором змін у споживчих звичках, зробивши онлайн-шопінг глобальною нормою. Це зростання, хоч і зумовлене короткостроковими обставинами, має довгострокові наслідки для попиту на вантажні авіаперевезення, адже споживачі дедалі більше цінують зручність цифрових транзакцій і швидкість доставки товарів.

Авіаційний ринок структурно поділяється на три основні категорії: пасажирські авіаперевезення, чартерні рейси та вантажні перевезення. Чартерні авіаперевезення охоплюють як державні, так і приватні послуги, надаючи пасажирам гнучкі варіанти подорожей. Ринок додатково сегментується за відстанню (короткі та далекі рейси) і за кінцевим використанням, включаючи приватну та комерційну авіацію. Така сегментація дозволяє більш точно відповідати на потреби клієнтів і розвивати ефективні бізнес-моделі для кожного з напрямів.

У сучасних умовах швидкого розвитку світової економіки та поглиблення міжнародних економічних відносин значення міжнародного повітряного транспорту суттєво зросло. Економічне зростання спричинило значне збільшення обсягів міжнародної торгівлі та інвестицій, що стимулювало попит на швидкі, надійні та ефективні способи перевезення товарів. Це робить міжнародний авіаційний транспорт одним із ключових видів транспорту, здатним оперативно задовольняти глобальні логістичні потреби. Технологічні інновації у галузі сприяли появі більш безпечних, економічних і комфортних літаків, що зробило авіаперевезення привабливішими як для пасажирів, так і для

вантажовідправників. Зростаюча глобалізація посилила взаємозв'язки між країнами, підкреслюючи критичну роль міжнародного транспорту в підтримці економічної інтеграції та співробітництва.

Прогноз розвитку галузі свідчить про те, що ринок авіап перевезень продовжуватиме зростати у довгостроковій перспективі. Основними драйверами цього зростання є розширення глобальної економічної активності, поява інноваційних технологій і розвиток нових послуг. Ринок структурно поділяється за типами (комерційні авіакомпанії, вантажні перевезення, авіація загального призначення) і сферами застосування (пасажирські перевезення, вантажні перевезення, спеціалізовані послуги). Інновації, такі як літаки з покращеною паливною ефективністю, нові маршрути й цифровізація послуг, зроблять авіап перевезення доступнішими, що сприятиме подальшому збільшенню попиту.

Стан галузі у 2023 році показав позитивні тенденції. Пасажиропотік майже досяг рівня 2019 року, що стало результатом швидкого відновлення після пандемії COVID-19 [49] (рис. 2.4.). Цей рік також ознаменувався відновленням фінансової прибутковості галузі. Провідну роль у відновленні відіграли північноамериканські авіакомпанії, які скористалися швидким відновленням внутрішнього попиту та високою активністю на ринку.

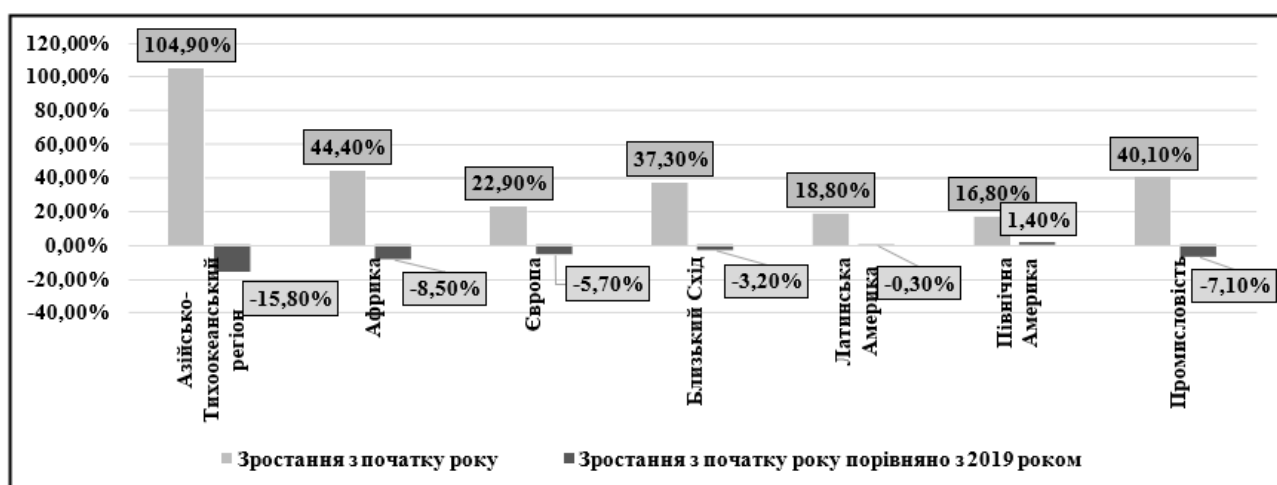


Рис. 2.4. Комерційні п-км за регіонами реєстрації авіакомпаній

Однак, зважаючи на уповільнення темпів відновлення, очікується, що у 2024 році зростання буде помірнішим, хоча попит на авіап перевезення

залишатиметься високим у глобальному масштабі. Особливе значення набуватимуть інновації в галузі та ефективна адаптація до змін у світовій економіці, включаючи розвиток електронної комерції та модернізацію авіапарку.

Коефіцієнт пасажирського завантаження, що відображає рівень використання пасажирських місць на рейсах авіакомпаній, демонстрував стабільне зростання з моменту різкого падіння у 2020 році. До кінця 2022 року цей показник майже повернувся до допандемічного рівня, підкреслюючи делікатний баланс між попитом на авіаперевезення та пропускнуою спроможністю, який авіакомпанії намагаються підтримувати в процесі відновлення глобального ринку.

Високий коефіцієнт пасажирського завантаження є свідченням ефективного використання ресурсів авіакомпаній, що дозволяє максимізувати дохід від рейсів. У свою чергу, низький коефіцієнт може сигналізувати про труднощі із заповненням місць, що потенційно може призводити до фінансових втрат. Зазвичай рейси на популярних маршрутах чи під час пікових сезонів демонструють вищі показники завантаження, ніж рейси на менш популярних напрямках або в несезонний час.

У регіональному розрізі авіакомпанії Африки, Близького Сходу та Латинської Америки змогли перевершити рівень коефіцієнта пасажирського завантаження, зафіксований до пандемії, що вказує на значне підвищення операційної ефективності перевізників у цих регіонах. Зокрема, це стало можливим завдяки оптимізації маршрутів, поліпшенню управління попитом та зростанню регіональної авіації.

Станом на 2023 рік, середній глобальний коефіцієнт пасажирського завантаження досяг 82,3% за перші дев'ять місяців року, що є вагомим індикатором поступового відновлення галузі [49]. Проте підтримання такого рівня завантаження залежить від ефективного управління операціями, адаптації до змін у попиті та стабільності світової економіки (рис. 2.5.).

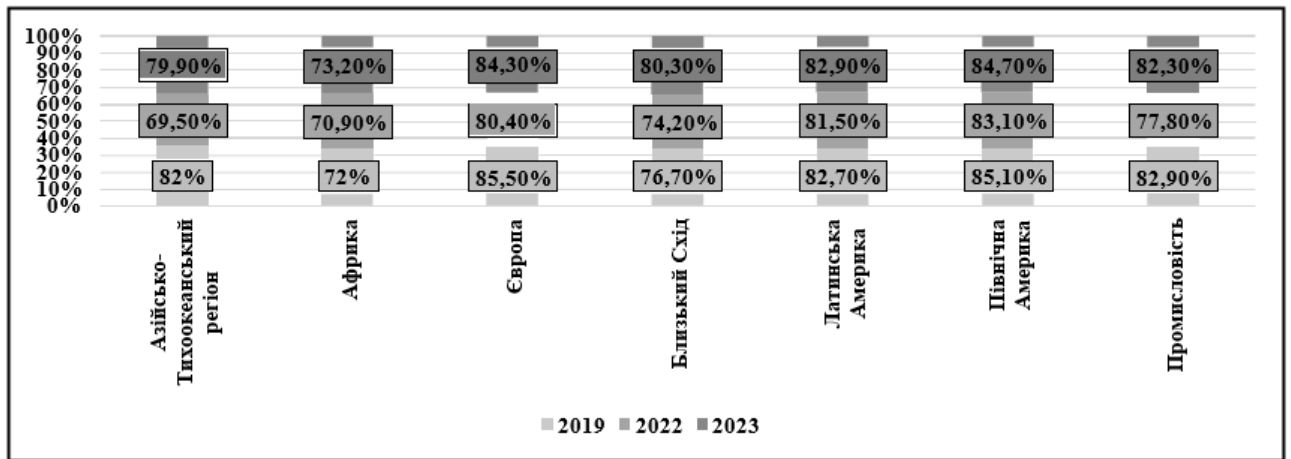


Рис. 2.5. Коефіцієнт пасажирського завантаження за регіонами реєстрації авіакомпаній

Слабкий попит на міжнародні пасажирські перевезення продовжував стимулювати розвиток внутрішніх авіап перевезень у 2023 році, забезпечуючи стабільне зростання навіть після того, як у квітні цього року показники перевищили допандемічний рівень. Відновлення авіапасажиropотоку спостерігалось у більшості регіонів світу, що свідчить про поступове повернення до нормального функціонування галузі.

Значну роль у цьому процесі відіграло зняття або суттєве пом'якшення обмежень на подорожі, запроваджених у зв'язку з COVID-19, що дало змогу людям вільніше пересуватися. Економічне зростання та зниження побоювань щодо COVID-19 сприяли збільшенню витрат на подорожі. У відповідь авіакомпанії активно розширювали свої маршрути, запроваджували нові послуги та покращували доступність перельотів, роблячи їх більш привабливими для пасажирів.

Однак відновлення пасажиропотоку залишалось нерівномірним: одні регіони демонстрували швидше повернення до допандемічних показників, ніж інші. Наприклад, Північна Америка та Азійсько-Тихоокеанський регіон відновлювалися швидше завдяки високому внутрішньому попиту та значним інвестиціям у відновлення авіаційної інфраструктури. У той же час, деякі частини світу, зокрема Африка та Близький Схід, стикалися з більш повільним відновленням через економічну нестабільність і регіональні конфлікти.

За прогнозами, кількість авіапасажирів у світі має повністю відновитися до рівня 2019 року вже до кінця 2024 року. Це очікуване зростання підкреслює зростаючу роль авіації як ключового інструменту глобального сполучення та економічного розвитку [49] (рис. 2.6.).

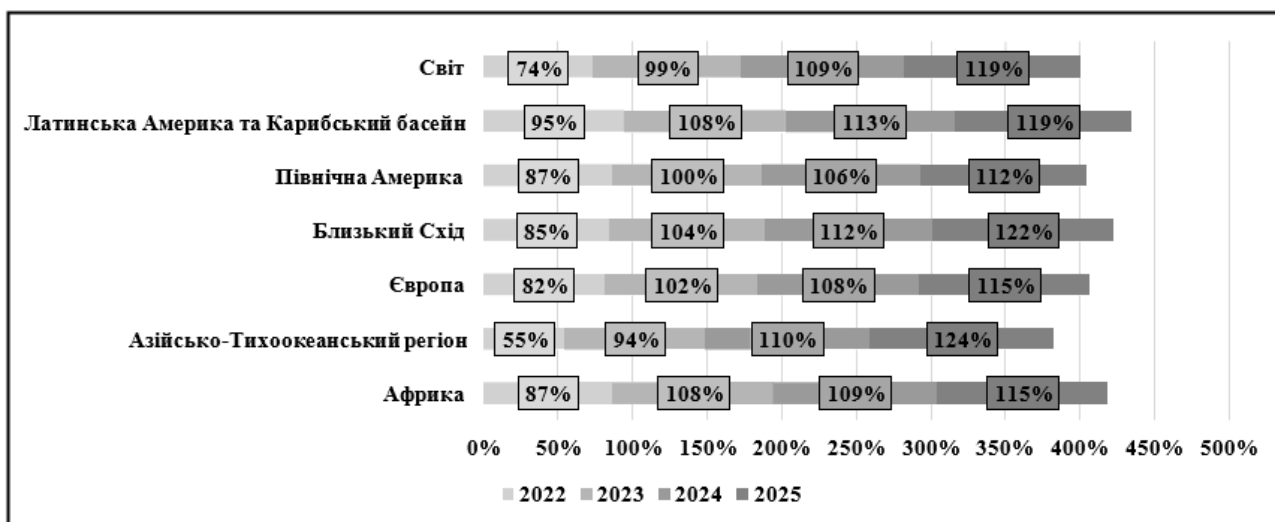


Рис. 2.6. Загальна кількість пасажирів у регіонах від рівня 2019 року

Повітряний транспорт є одним із ключових факторів, що сприяють глобальному економічному розвитку, забезпечуючи швидке переміщення людей та товарів по всьому світу. Відновлення міжнародного туризму, особливо в Азійсько-Тихоокеанському регіоні, дає позитивні прогнози на 2024 рік, зміцнюючи очікування щодо зростання попиту на авіап перевезення. На глобальному рівні галузь авіап перевезень прогнозує чистий прибуток у розмірі 25,7 млрд. дол. США в 2024 році, що є свідченням її стабільного відновлення після складних років пандемії [49] (табл. 2.1).

Рівень безробіття в світі, як правило, залишається на історично низькому рівні або близькому до нього. Проте політична нестабільність може спричинити втрату робочих місць і, відповідно, зростання безробіття. Крім того, зростання чисельності населення створює додатковий попит на робочі місця, що може призвести до збільшення конкуренції за вакансії та, як наслідок, зростання безробіття. Ці фактори також сприяють дефіциту робочої сили, зокрема

висококваліфікованих працівників, у багатьох країнах і галузях, включаючи авіаційну сферу.

Таблиця 2.1

Ключові показники повітряного фінансування

Світовий ринок авіаційних перевезень	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Витрати на авіаперевезення, млрд дол. США	876	396	528	763	936	1008
% зміни за рік	+3,6%	-54,8%	+33,2%	+44,6%	+22,6%	+7,7%
% від світового ВВП	+1,0%	+0,5%	+0,5%	+0,7%	+0,9%	+0,9%
Зростання (реальне) розміру світового ВВП, %	+2,5%	-3,5%	+6,3%	+3,5%	+3,0%	+2,9%
Зростання обсягів світової торгівлі, %	+0,3%	-5,1%	+9,8%	+3,0%	+0,8%	+3,3%
Коефіцієнт пасажирського завантаження, %	82,6%	65,2%	66,9%	78,7%	82,0%	82,6%
Коефіцієнт вантажного завантаження, %	46,8%	53,8%	56,1%	49,9%	43,2%	43,9%
Коефіцієнт вантажного навантаження, %	70,4%	70,0%	59,5%	61,7%	66,9%	67,7%
Коефіцієнт беззбитковості, %	66,4%	66,4%	76,7%	67,0%	65,8%	64,6%

Технологічні зміни, які призводять до автоматизації певних робочих місць, можуть також впливати на безробіття, хоча водночас вони створюють нові можливості для працевлаштування в інших сферах. Дефіцит робочої сили та висококваліфікованих фахівців, який спостерігався в 2023 році, поступово зменшуватиметься в 2024 році [49] завдяки адаптації ринку праці до нових умов (табл. 2.2).

Таблиця 2.2

Ключові показники праці в авіаційній галузі

Світова авіаційна промисловість	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Витрати на оплату праці, млрд дол. США	189	160	162	175	194	206
% зміни за рік	+3,5%	-15,2%	+0,8%	+8,2%	+11,3%	+6,1%
Зайнятість, млн.	2,93	2,56	2,61	2,75	2,94	3,05
% зміни за рік	+0,3%	+12,6%	+2,0%	+5,0%	+7,0%	+4,0%
Питомі витрати на робочу силу, USD/ATK	0,123	0,187	0,162	0,143	0,128	0,128
% зміни за рік	+0,6%	+52,2%	-13,3%	-11,6%	-10,3%	-0,5%

Попри очікуване зростання попиту на пасажирські авіап перевезення в 2024 році, авіаційна галузь все ж стикається з серйозними викликами, зумовленими економічними та геополітичними факторами. Однією з головних проблем є закриття близько 20% європейського повітряного простору через війну в Україні, що значно впливає на маршрути, але не має великого впливу на глобальні обсяги перевезень. Більшість порушених маршрутів була перенаправлена через Туреччину та Близький Схід. Водночас, непередбачувані фактори на світовій арені можуть створити можливості для зниження витрат на авіап перевезення, особливо завдяки зниженню цін на нафту і ослабленню обмежень у повітряному просторі, що сприятиме підвищенню ефективності галузі.

Крім того, авіакомпанії активно впроваджують нові технології, щоб покращити свої операції та збільшити частку ринку. Ось кілька технологічних тенденцій, що будуть мати значний вплив на бізнес авіаційних компаній:

- швидкість змін у світі (сучасний світ розвивається надзвичайно швидко, і авіаційна галузь не є винятком. Зміни стають постійним явищем, і від здатності галузі адаптуватися залежить її успіх. Ті компанії, що впроваджують нововведення, процвітатимуть, а ті, хто залишиться позаду, зіткнуться з труднощами);

- обробка великих даних (авіаційні компанії мають доступ до величезної кількості даних, що збираються в процесі діяльності, зокрема через датчики на літаках, програмне забезпечення для управління запасами, відгуки пасажирів та інформацію про рейси. Використання цих даних дозволить авіакомпаніям підвищити ефективність та приймати більш обґрунтовані рішення);

- штучний інтелект і аналіз даних (застосування великих даних у поєднанні зі штучним інтелектом допоможе авіакомпаніям здійснювати прогнози, поліпшувати якість обслуговування пасажирів, підвищувати експлуатаційну надійність і забезпечувати своєчасну закупівлю запчастин, що зрештою сприятиме підвищенню доходу і скороченню витрат);

- безпека як головний пріоритет (безпека авіап перевезень завжди була і залишатиметься пріоритетом. У складних умовах високого ризику авіаційні

компанії повинні продовжувати впроваджувати інноваційні методи для забезпечення безпеки польотів, що включають нові підходи до моніторингу та оцінки ризиків);

- моніторинг безпеки в умовах конфліктів (з огляду на зростання глобальних ризиків та внутрішні конфлікти, авіаційна галузь має продовжувати вдосконалювати підходи до забезпечення безпеки, використовуючи сучасні прогностичні методи управління ризиками);

- персоналізація обслуговування клієнтів (в авіаційній галузі існує дефіцит оптимізованого та персоналізованого обслуговування, яке вже стало стандартом у таких галузях, як роздрібна торгівля та медіа. Хоча авіакомпанії збирають величезну кількість клієнтських даних, вони переважно зосереджені на інформації про рейси, а не на персоні самих пасажирів. Тому важливим завданням є створення єдиного, скоординованого уявлення про кожного клієнта для забезпечення високоякісного обслуговування на всіх етапах подорожі, від бронювання до прибуття в пункт призначення. Це дозволить не лише підвищити доходи, а й створити значно кращий досвід для клієнтів).

Для подальшого розвитку авіаційної галузі в Україні та світі необхідно залучати значні капіталовкладення. Основні джерела фінансування включають державні органи, банки, венчурні капітальні фонди, а також приватні інвестиційні компанії.

Залучення інвестицій у авіаційну галузь вимагає ефективного поєднання державного і приватного фінансування, а також сприяння з боку міжнародних фінансових установ. Враховуючи потребу в модернізації інфраструктури, оновленні флоту та вдосконаленні технологій, уряди та приватні інвестори повинні забезпечити необхідні ресурси для підтримки розвитку галузі.

З одного боку, державні інвестиції можуть підтримати важливі стратегічні проекти, такі як будівництво нових аеропортів або розширення існуючих, що дозволить покращити обслуговування пасажирів і збільшити пропускну здатність повітряних перевезень. З іншого боку, приватні інвестиції можуть забезпечити більш гнучкі підходи до модернізації технічного оснащення, що

дозволяє авіакомпаніям швидше адаптуватися до змін у попиті та впроваджувати новітні технології.

Крім того, сучасні технології, зокрема автоматизація процесів, впровадження системи штучного інтелекту для управління рейсами, покращення комунікації між аеропортами та авіакомпаніями, допоможуть знизити витрати і підвищити ефективність. Важливою складовою майбутнього розвитку є також використання екологічно чистих технологій, таких як виробництво авіаційних двигунів нового покоління, що дозволяє значно знизити рівень викидів і витрат пального.

Розвиток людських ресурсів також залишається важливим напрямком. Підготовка висококваліфікованих фахівців - пілотів, інженерів, менеджерів і технічних працівників - є необхідною умовою для забезпечення безпеки та ефективності роботи авіаційних компаній. Важливою є інтеграція сучасних навчальних програм, тренажерів і технологій, що дозволяють проводити навчання віртуально, що є критично важливим у контексті сучасних реалій.

Також важливим аспектом є підвищення безпеки польотів, яка є основою довіри пасажирів. В умовах глобальних загроз і постійно зростаючої кількості нових ризиків для авіаційної безпеки, інновації у сфері кібербезпеки та модернізація систем управління безпекою залишаються важливими завданнями для авіаційних компаній.

Нарешті, глобальні тенденції до більш сталого розвитку авіації, зокрема інтеграція електричних і гібридних літаків, впровадження нових екологічних стандартів, дозволяють авіаційній галузі зменшити свій вплив на навколишнє середовище і відповісти на вимоги суспільства щодо сталого розвитку. Ці технології не тільки знижують викиди парникових газів, але й створюють нові можливості для зниження витрат і підвищення операційної ефективності.

У підсумку, авіаційна галузь стикається з низкою викликів, але має великий потенціал для розвитку завдяки впровадженню інновацій, залученню інвестицій та оптимізації операційних процесів. Технологічні інновації,

стратегічні інвестиції та увага до безпеки й екології стануть основними рушіями зростання галузі в найближчі роки.

Майбутні стратегії в авіаційній галузі повинні бути орієнтовані на створення єдиного, інтегрованого профілю кожного клієнта, який охоплюватиме всі внутрішні системи та платформи. Це дозволить більш ефективно використовувати дані про клієнтів, не тільки для розробки персоналізованих пропозицій, що сприятимуть збільшенню доходів, але й для покращення загальної якості обслуговування на всіх етапах подорожі - від планування рейсу до пост-польотного досвіду. Таке підвищення рівня обслуговування дозволить авіакомпаніям зміцнити лояльність пасажирів, підвищити їх задоволеність та оптимізувати операційні процеси.

Для подальшого розвитку авіаційної галузі необхідно залучити значний обсяг інвестицій. Як і в багатьох інших інноваційних секторах, основними джерелами фінансування для авіаційних компаній є державні організації та фонди, комерційні банки, венчурні інвестори, а також приватні інвестиційні компанії. Забезпечення фінансування для модернізації флоту, розширення аеропортових потужностей і впровадження нових технологій стане важливим кроком для зміцнення конкурентоспроможності українських авіакомпаній на світовому ринку.

Крім того, на сьогоднішній день авіаційна галузь значно відстає від інших індустрій, таких як роздрібна торгівля та медіа, у питаннях оптимізації та персоналізації обслуговування клієнтів. Хоча авіакомпанії активно збирають дані про пасажирів, вони переважно зосереджуються на інформації про рейси, і лише в обмеженій мірі враховують індивідуальні потреби та переваги подорожуючих. Врахування людських аспектів у процесі обслуговування, таких як комфорт, особисті вподобання та специфічні запити, є важливим етапом у створенні більш привабливого і персоналізованого досвіду для пасажирів. Це, в свою чергу, допоможе не лише залучити нових клієнтів, а й покращити репутацію та зберегти лояльність існуючих пасажирів.

З огляду на ці тенденції, авіаційні компанії мають багато можливостей для розвитку і вдосконалення своїх послуг, впроваджуючи новітні технології, оптимізуючи управлінські процеси і створюючи більш персоналізований підхід до кожного клієнта.

2.2. Особливості розвитку вітчизняного ринку міжнародних авіаційних перевезень

Історія розвитку цивільної авіації України бере свій початок 11 вересня 1923 року, коли відбулися установчі збори організації, яка отримала назву «Укрвоздухпуть». Ця подія стала важливою віхою, яку можна вважати відправною точкою становлення цивільної авіації в Україні. Проте перехід від використання іноземних літаків, таких як «Дорньє Комета» та «Юнкерс», до вітчизняної техніки став можливим лише наприкінці 1920-х років. Зокрема, у 1928–1929 роках в Україні були створені пасажирські літаки ДО-4 і ДО-5, які стали першими національними розробками для цивільної авіації [31].

Нова сторінка в історії авіації незалежної України розпочалася у жовтні 1992 року із заснування державного органу регулювання авіаційної діяльності – Укрaviaції. Ця подія збіглася з переходом до ринкових відносин у галузі, що дало поштовх для розвитку цивільної авіації в умовах нової економічної реальності.

Сьогодні авіаційний транспорт в Україні є однією з ключових галузей національної економіки. Його ефективне функціонування забезпечує стабілізацію, структурні трансформації, розвиток економіки, активізацію зовнішньоторговельної діяльності та захист економічних інтересів держави.

Сьогодні ринок міжнародних пасажирських авіаперевезень демонструє найвищі темпи зростання серед усіх видів транспорту в Україні [43] (рис. 2.7). Активний розвиток цієї сфери за останні роки зумовлений кількома ключовими факторами: поступовим економічним зростанням країни, збільшенням обсягів транзитного трафіку та пом'якшенням обмежень, запроваджених під час пандемії COVID-19.

Протягом останніх років Україна значно нарощувала обсяги міжнародних пасажирських перевезень авіаційним транспортом. По-перше, географічне розташування країни, яке забезпечує зручний зв'язок між Європою, Азією та Близьким Сходом, а також наявність сучасних міжнародних аеропортів, зокрема «Борисполя», сприяють залученню значного обсягу транзитного пасажирського потоку. Завдяки цьому авіаційний транзитний потенціал України можна порівняти із потенціалом трубопровідного транспорту, незважаючи на відносно невелику частку авіаційного транспорту у структурі загальних перевезень. По-друге, багаторічні традиції в розвитку авіаційної промисловості та транспорту забезпечують країні наявність висококваліфікованого персоналу, розвинену освітню інфраструктуру та технічну базу. У поєднанні з поступовим інтегруванням у європейський авіаційний простір і розвитком лоукост-перевезень, ці фактори створюють передумови для подальшого динамічного зростання ринку міжнародних авіаперевезень України.

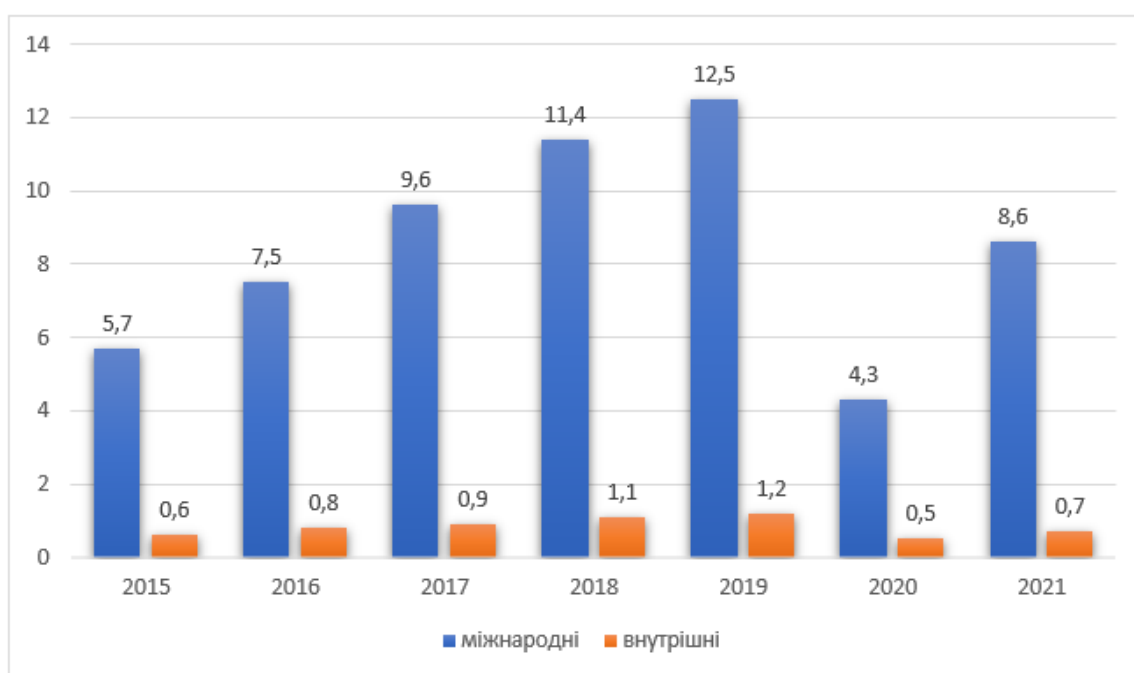


Рис. 2.7. Динаміка обсягів внутрішніх та міжнародних пасажирських авіаперевезень України, млн. осіб

До 2020 року в аеропортах України спостерігалось стабільне зростання пасажиропотоку - кількість прибулих та вибулих пасажирів зростала в

середньому на 23,7% щорічно (рис. 2.8). Проте цей тренд різко змінився у 2020 році через пандемію COVID-19: кількість пасажирів скоротилася на 65,5% внаслідок запроваджених карантинних обмежень [43]. Варто зазначити, що обсяги пасажирів, які відлітають та прибувають, залишалися майже рівними, що забезпечувало стабільне та збалансоване завантаження аеропортів країни.

У 2021 році, на тлі поступового скасування або пом'якшення протиепідемічних заходів у багатьох країнах та активної вакцинації, попит на послуги авіатранспорту почав відновлюватися. Особливо це було помітно у період активного туристичного сезону, що сприяло поступовій стабілізації ринку авіаперевезень. За підсумками 2021 року українські авіакомпанії перевезли 9348,1 тис. пасажирів, що на 95% перевищує показник 2020 року і становить 68,2% від обсягів «допандемійного» 2019 року [43].

Позитивна динаміка зберігалася і в січні 2022 року: кількість пасажирів, перевезених українськими авіакомпаніями, зросла на 79,6% у порівнянні з аналогічним періодом минулого року та становила 515,5 тис. осіб, зокрема міжнародні перевезення збільшилися на 81% і досягли 458,6 тис. осіб [43].

Однак, починаючи з лютого 2022 року, через повномасштабне вторгнення росії в Україну міжнародні пасажирські авіаперевезення на території країни були повністю припинені, що призвело до глибокої кризи в авіаційній галузі.

У січні 2022 року українські авіакомпанії продемонстрували значне зростання обсягів пасажирських перевезень. У порівнянні з аналогічним періодом 2021 року, кількість перевезених пасажирів зросла на 79,6% і досягла 515,5 тис. осіб. З них міжнародні перевезення зросли на 81%, склавши 458,6 тис. осіб. Проте ця позитивна тенденція була перервана з початком повномасштабного вторгнення Росії в Україну у лютому 2022 року [43]. У зв'язку з військовими діями міжнародні пасажирські авіаперевезення на території України були повністю зупинені, що призвело до різкого скорочення активності в авіаційній галузі.

Більшість пасажирів із загальної кількості обрали міжнародні рейси (рис. 2.9). При цьому основну частину пасажиропотоку на міжнародних рейсах,

які прибувають або відбувають з аеропортів України, становлять громадяни України - 80,5% станом на 2020 рік. Частка іноземних громадян значно менша і складає лише 19,5% [43].

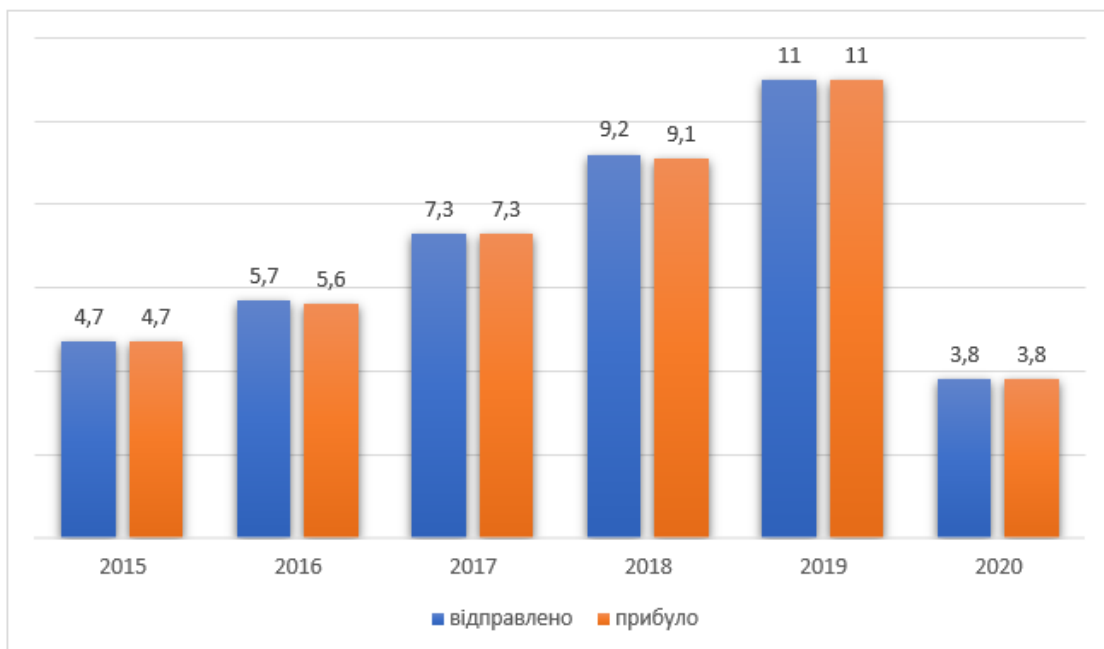


Рис. 2.8. Кількість пасажирів, які прибули та вибули через аеропорти України, млн. осіб



Рис. 2.9. Кількість пасажирів, які перетнули державний кордон України повітряним транспортом, млн. осіб

У 2021 році пасажирські перевезення здійснювали 16 українських авіакомпаній. При цьому 93% загальних обсягів перевезень забезпечили чотири провідні перевізники: «Міжнародні авіалінії України», «SkyUp», «Azur Air Ukraine» та «Роза вітрів». На п'ятому місці за кількістю перевезених пасажирів опинилася нова авіакомпанія «Bees Airline», яка розпочала свою діяльність у березні звітного року [43].

Згідно з розкладом регулярних рейсів, дев'ять українських авіакомпаній, включно з «Bees Airline», виконували польоти до 42 країн світу. Загальна кількість пасажирів, які скористалися послугами українських авіаперевізників у 2021 році, зросла вдвічі порівняно з попереднім роком і досягла 2,6 млн осіб. При цьому коефіцієнт завантаження міжнародних регулярних рейсів українських авіакомпаній зріс на 6,2%, досягнувши 75,2% [43].

Окрім українських перевізників, регулярні рейси до аеропортів України виконували 29 іноземних авіакомпаній з 34 країн світу, серед яких чотири нові: Cyprus Airways (Кіпр), Flynas (Саудівська Аравія), Eurowings (Німеччина) та Ryanair UK (Велика Британія). У 2021 році обсяги перевезень іноземних авіакомпаній у міжнародному регулярному сполученні зросли на 83,4% і досягли 6,1 млн осіб, що становить 70% від загального обсягу регулярних пасажирських перевезень між Україною та іншими країнами [43].

Комерційні рейси українських та іноземних перевізників обслуговували 19 українських аеропортів і аеродромів. Найбільший приріст пасажиропотоку продемонстрував головний аеропорт країни - Київ (Бориспіль), де кількість обслугованих пасажирів зросла на 82,9% порівняно з 2020 роком. Значне зростання також зафіксовано в аеропортах: Львів (у 2,1 рази), Київ (Жуляни, у 2 рази), Одеса (на 90,1%) та Харків (на 76%) [43].

Особливо примітним є показник аеропорту Запоріжжя, де пасажиропотік у 2021 році не лише перевищив результат попереднього року на 89,3%, але й перевершив «доковідний» рівень 2019 року на 42,2%. Шість основних аеропортів країни - Київ (Бориспіль), Львів, Київ (Жуляни), Одеса, Харків та Запоріжжя - забезпечили 97% від загального пасажиропотоку країни [43] (рис. 2.10).

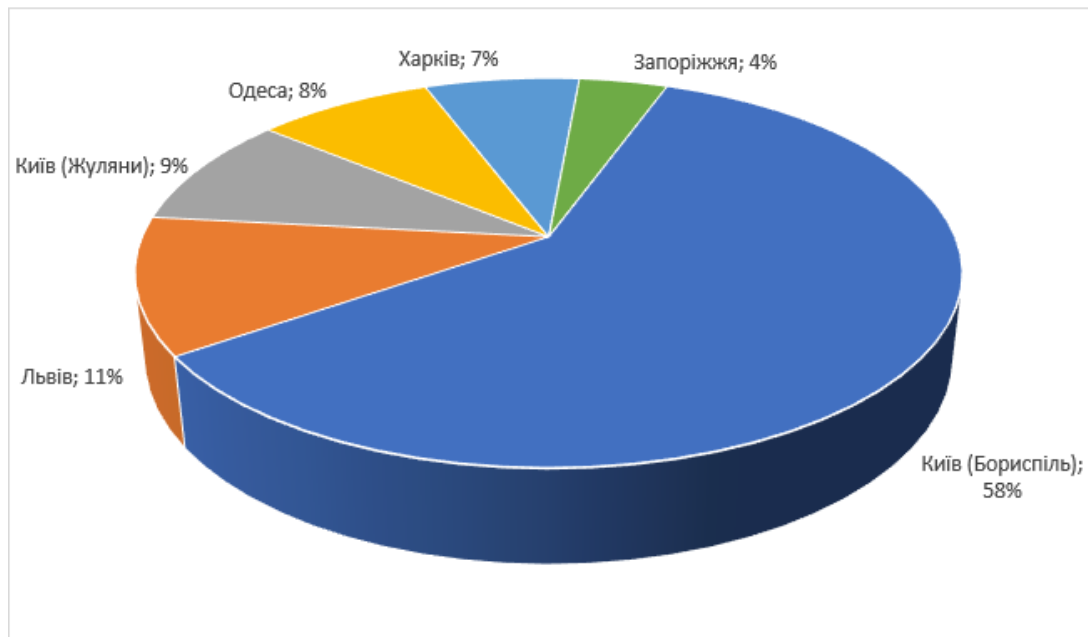


Рис. 2.10. Частка основних аеропортів у загальному обсязі пасажирських перевезень через аеропорти України на 2021 рік

На міжнародних рейсах середня відстань перевезення пасажирів залишається стабільною, змінюючись щороку не більше ніж на 7% (рис. 2.11). Однак більшість міжнародних пасажирських рейсів обслуговують подорожуючих до/з Європи, Північної Африки, Близького Сходу та інших країн.

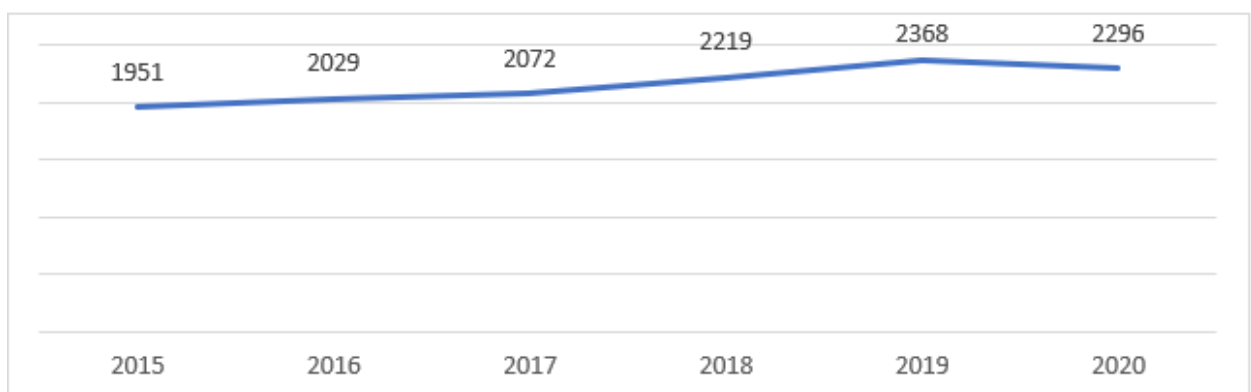


Рис. 2.11. Середня відстань перевезення пасажирів на міжнародних рейсах, км.

Такий стан справ зумовлений, передусім, тим, що жодна з українських авіакомпаній не має змоги на рівних конкурувати з провідними міжнародними авіаперевізниками в умовах більшої лібералізації ринку. Досвід країн Центральної Європи, які після вступу до ЄС лібералізували внутрішні ринки

авіаперевезень, показує, що малі національні авіакомпанії зазвичай не витримують конкуренції з потужними європейськими перевізниками і, як правило, або банкрутують, або припиняють обслуговування міжнародних маршрутів (зокрема, далекомагістральних), або ж стають частиною великих конкурентів. Крім того, через невідповідність української системи управління авіаційною безпекою вимогам США, українська авіакомпанія «АероСвіт» у 2005 році втратила можливість відкривати нові трансатлантичні маршрути. Тому українські авіакомпанії переважно здійснюють міжнародні пасажирські перевезення до сусідніх та найближчих країн.

Проте, незважаючи на нестабільну ситуацію на ринку та численні обмеження, у 2021 році українські авіаперевізники почали виконувати регулярні міжнародні рейси за 23 новими маршрутами, а іноземні авіакомпанії - за 28 новими маршрутами [43].

Варто зазначити, що, попри обмежене географічне покриття, обсяг продукції, реалізованої авіакомпаніями у вигляді товарів та послуг, постійно збільшується (рис. 2.12).

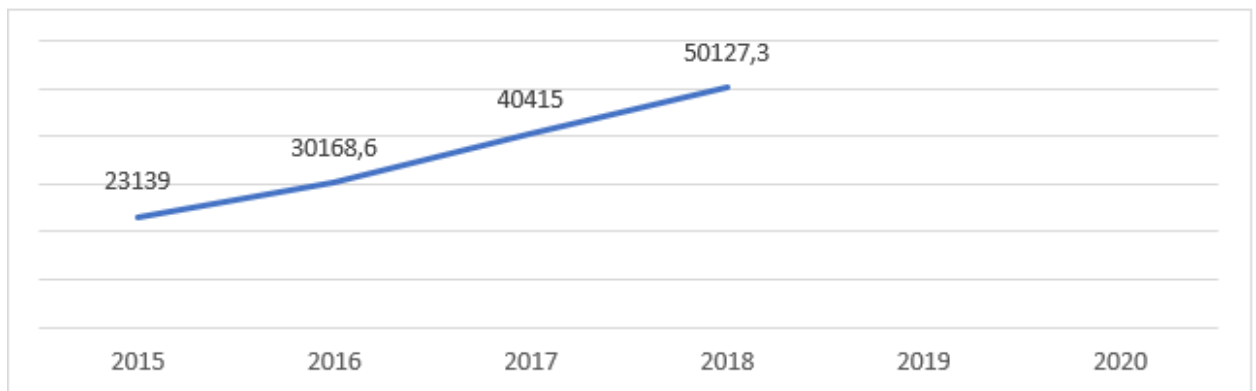


Рис. 2.12. Обсяг реалізованої продукції (товарів, послуг) підприємств авіаційного транспорту, млн. грн. (відсутні дані за 2019 та 2020 рр.)

Зокрема, обсяг реалізованої авіакомпаніями продукції з 2015 по 2018 рік зріс на 116,6%, що свідчить про високі темпи зростання цього сектора. Це вказує на значний розвиток авіаційної індустрії в Україні. Крім того, експорт послуг авіаційного транспорту українськими авіакомпаніями щорічно перевищує

імпорт (рис. 2.13), що підтверджує позитивну динаміку у зовнішньоекономічній діяльності в галузі авіаперевезень.

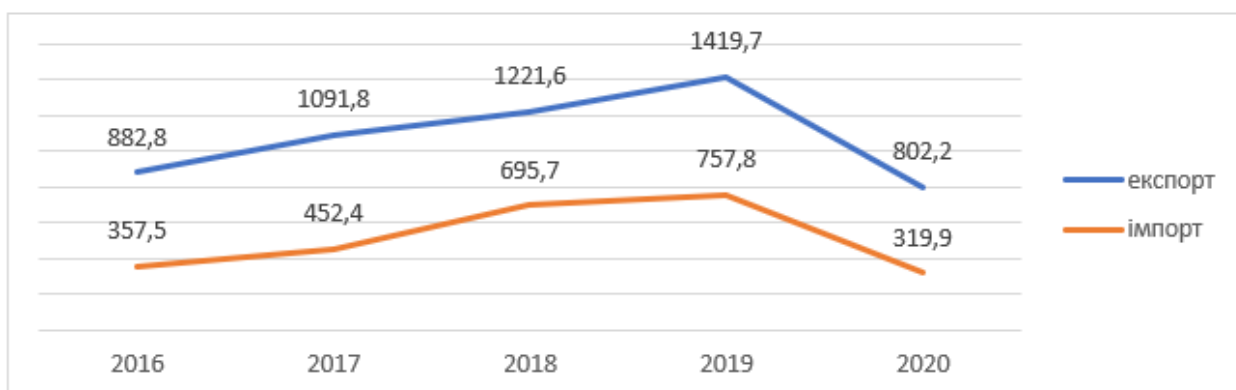


Рис. 2.13. Експорт та імпорт послуг авіаційного транспорту, млн. дол. США

Проте існує ситуація, коли частка високоприбуткових рейсів з України/в Україну, які виконуються провідними західними авіаперевізниками (згідно з неофіційними даними закордонних експертів), перевищує 50%. Це свідчить про те, що українські авіакомпанії недоотримують від 10% до 20% загальних прибутків через не достатньо ефективне просування своїх послуг. За тими ж оцінками, прямі витрати на організацію цієї діяльності складають лише 3%–7% від загальних прибутків [431].

Незважаючи на зростаючий попит на міжнародні пасажирські авіаперевезення в Україні, а також на диверсифікацію напрямків і обсягів реалізованої продукції, це не призвело до значного збільшення прибутковості авіаційного бізнесу. Зокрема, прибутковість галузі знижувалася з 2017 по 2021 рр. Однак у 2021 р. ситуація змінилася, і галузь стала прибутковою, отримавши 815,9 млн грн чистого прибутку (рис. 2.14).

Загалом галузь не є збитковою - згідно з даними Державної служби статистики України, протягом 2015-2021 рр. щонайменше 55% підприємств галузі були прибутковими, а в 2021 р. цей показник становив 65,8% від загальної кількості [52].

У сфері міжнародних пасажирських авіаперевезень (рис. 2.15) станом на 2020 р. працювало близько 16 тисяч осіб, що на 31,9% більше, ніж у 2015 р.

Середньомісячна заробітна плата за останні шість років демонструє значні коливання, її зміни складають до 93% порівняно з іншими періодами. У 2020 р. середня заробітна плата в галузі міжнародних авіаперевезень становила 21 685 грн, що відповідало 9,56 прожиткових мінімумів для працездатної особи і вдвічі перевищувало середній рівень заробітної плати по Україні за цей рік [43].

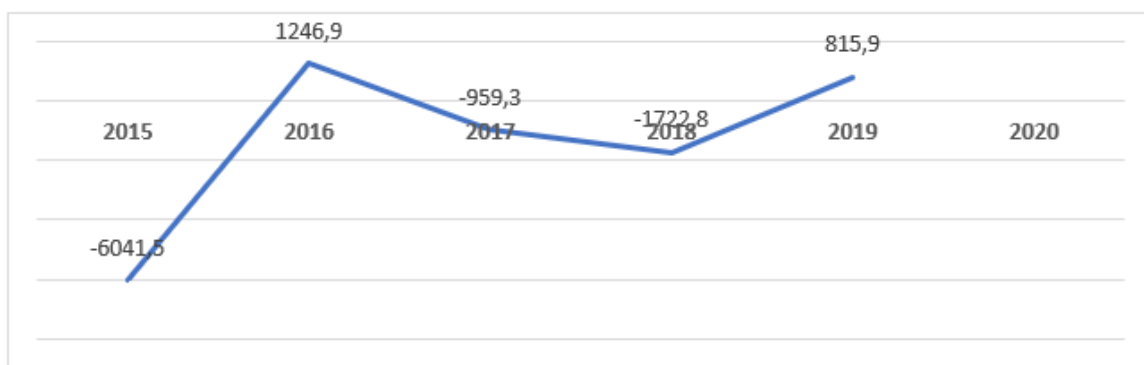


Рис. 2.14. Чистий прибуток (збиток) підприємств авіаційного транспорту України, млн. грн. (дані за 2020 рік відсутні)

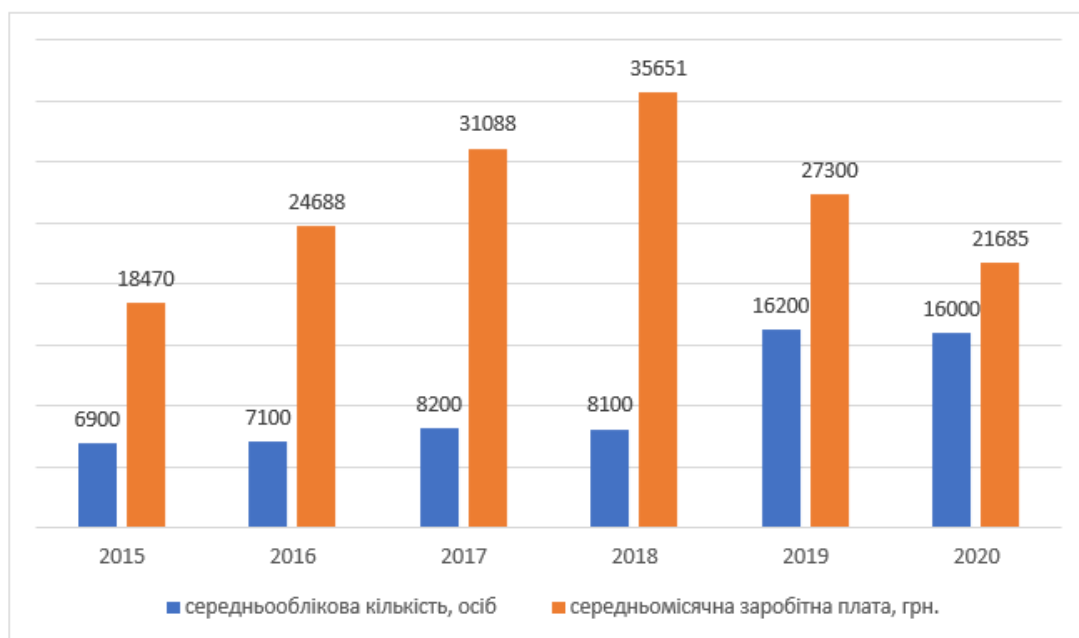


Рис. 2.15. Середньооблікова кількість та середньомісячна заробітна плата штатних працівників у галузі пасажирських авіаперевезень

Представники наземних служб та авіакомпаній визнають проблему недостатньої кількості кваліфікованих спеціалістів, що змушує збільшувати

витрати на додаткове навчання персоналу та залучати іноземних фахівців, переважно серед льотного складу. Ця ситуація також уповільнює розвиток підприємств галузі, оскільки підготовка висококваліфікованого авіаційного фахівця займає від семи до десяти років.

Крім того, однією з основних проблем українських авіаліній, яка впливає на розвиток міжнародних пасажирських авіаперевезень, є труднощі з фінансуванням та недостатній рівень матеріально-технічної бази. Зокрема, авіаційний транспорт відзначається значним ступенем зносу основних засобів - на 2020 р. цей показник становив 50,9% (рис. 2.16).

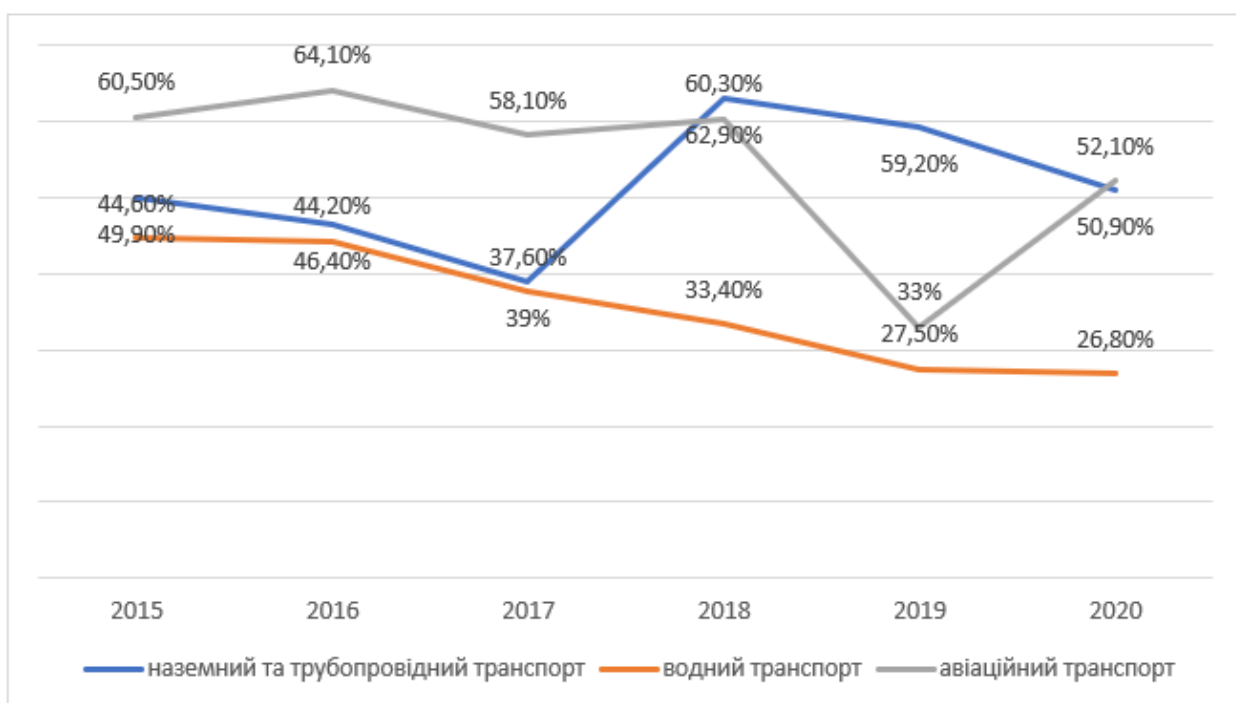


Рис. 2.16. Рівень зносу основних засобів за видом транспорту

Незважаючи на те, що ступінь зносу основних засобів у авіаційній галузі є подібним до рівня зносу в наземному та трубопровідному транспорті, авіаційний сектор отримує значно менше нових основних засобів щороку (рис. 2.17). Так, у 2020 р. на відновлення основних засобів у галузі наземного та трубопровідного транспорту було виділено 11 млрд. 374 млн. грн., тоді як на авіаційний транспорт було виділено лише 1 млрд. 727 млн. грн., що в кілька разів менше .

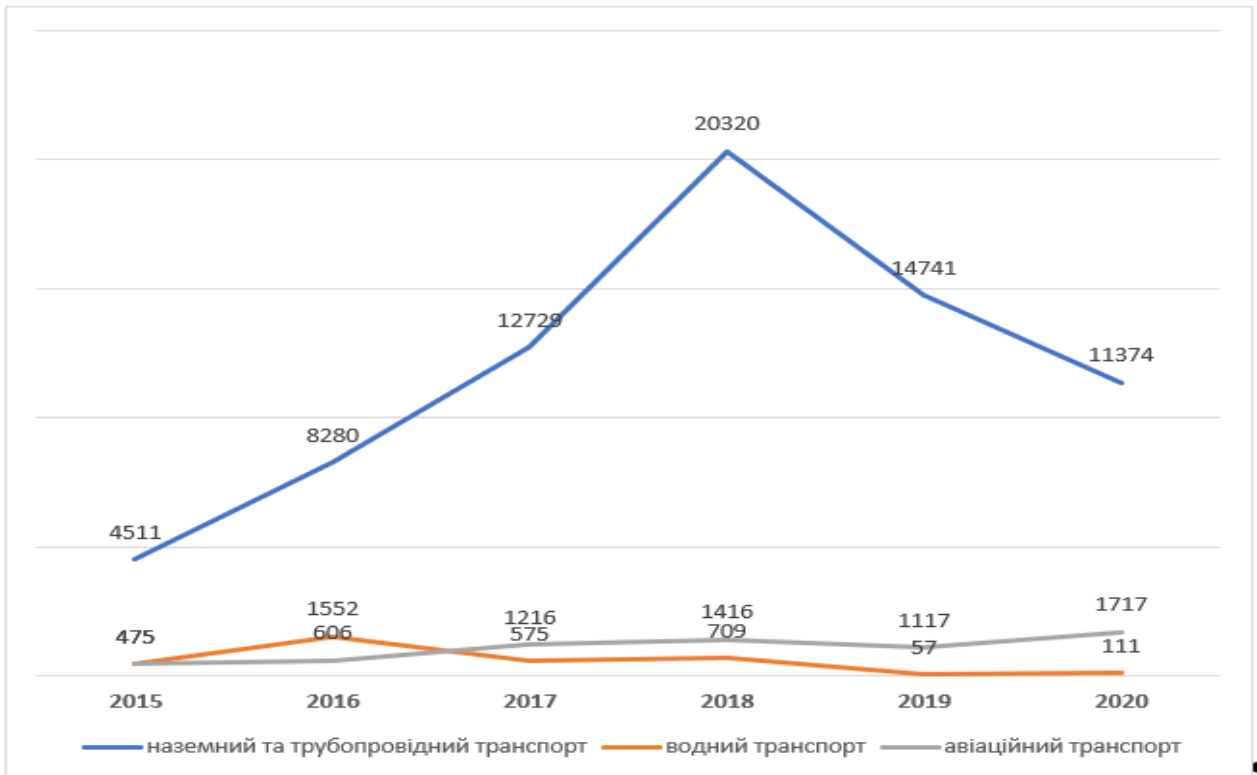


Рис. 2.17. Вартість основних засобів, які надійшли у поточному році за видами транспорту, млн. грн.

Парк вітчизняних літаків радянського виробництва, які ще використовують українські авіакомпанії, значно застарів як фізично, так і морально, і не відповідає сучасним стандартам безпеки. Ускладнює ситуацію той факт, що країни ЄС і США забороняють польоти таких літаків над своїми територіями, що створює потребу в оновленні авіапарку та модернізації авіаційної галузі в цілому.

Розширення авіапарку національних авіакомпаній ускладнюється нарахуванням ПДВ на ввезену авіатехніку, високими митними ставками та труднощами з сертифікацією техніки в Україні. Державі (через компанію «Укртранслізінг») та вітчизняним виробникам не вдалося розробити ефективні та довготривалі механізми для використання авіатехніки вітчизняного виробництва як українськими, так і іноземними авіакомпаніями.

До 2005 року ця проблема тимчасово вирішувалася спеціальними урядовими рішеннями, які дозволяли підприємствам, що імпортують літаки за умовами оперативного лізингу, не сплачувати ПДВ. Однак у лютому 2005 року,

в рамках політики скорочення податкових пільг, така можливість була скасована. Лише 7 липня 2005 року парламент прийняв закон, який передбачав звільнення підприємств від сплати ПДВ на літаки, ввезені на умовах лізингу (терміном до 12 місяців або до кінця календарного року).

Рівень капітальних вкладень в авіаційну галузь України залишається недостатнім (рис. 2.18). Наприклад, за оцінками експертів, лише для модернізації основних аеропортів України, таких як ДП «МА «Бориспіль», КП «МА «Донецьк», КП «МА «Одеса», МА «Львів», ОКП «МА «Харків», МА «Дніпропетровськ» та КП «Жуляни», необхідно було інвестувати близько 1 165,9 млн. дол. США. Проте за період з 2015 по 2020 рік вся галузь пасажирських авіаперевезень отримала лише 5,2 млрд. грн., що становить приблизно 200 млн. дол. США. Це демонструє, що галузь переживає критичний брак фінансування, що негативно впливає на її розвиток і конкурентоспроможність [43].

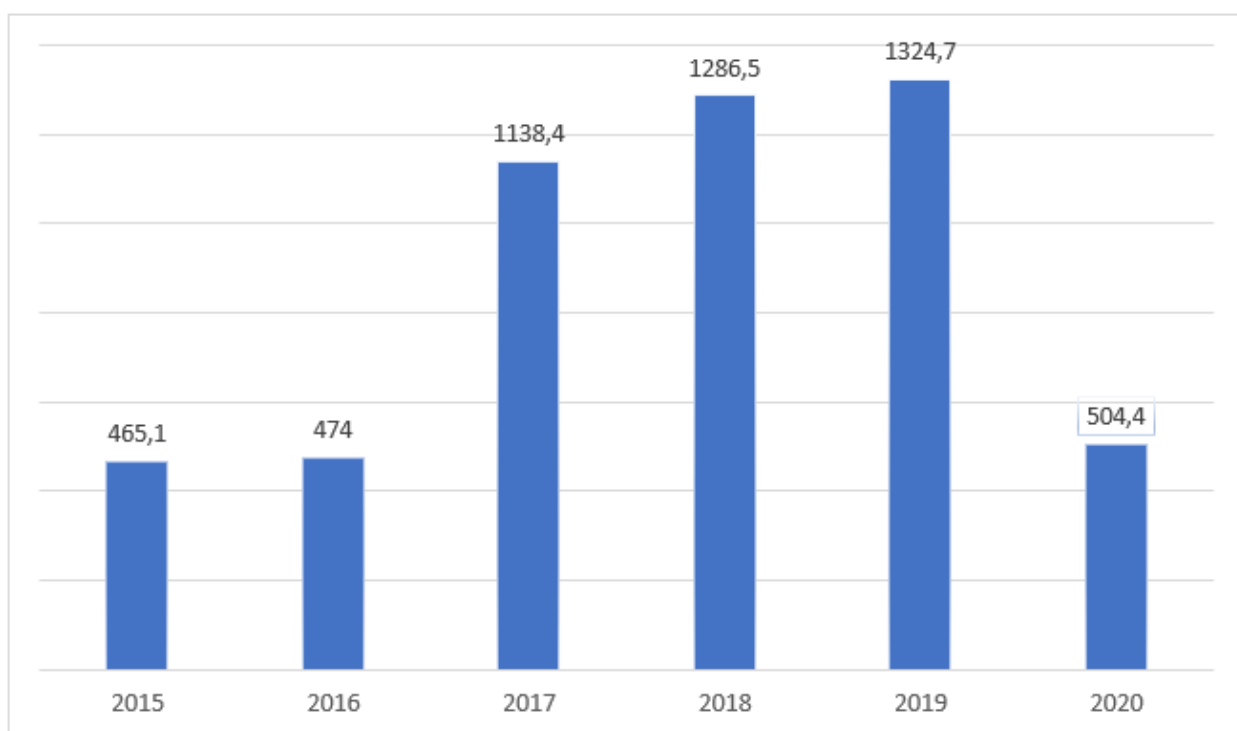


Рис. 2.18. Капітальні вкладення в авіаційну галузь України, млн. грн.

Одним із головних викликів для української авіації є наслідки російської агресії, що триває з 2014 року. Внаслідок цього Україна втратила значну частину своєї інфраструктури пасажирських авіаперевезень. Зокрема, в 2014-2015 роках

були повністю знищені аеропорти в Луганську та Донецьку, а також втрачено аеропорти в Криму. Оцінки 2022 року свідчать про руйнування ще 11 великих і малих цивільних аеропортів, серед яких аеропорт у Вінниці. Крім того, частина авіапарку зазнала серйозних пошкоджень або була знищена, а оцінка збитків буде здійснена лише після завершення бойових дій. Підвищену тривогу викликає також закриття повітряного простору України в 2022 році, що призвело до повної зупинки міжнародних пасажирських авіаперевезень, що завдало ще одного удару по галузі.

Незважаючи на ці складнощі, міжнародні пасажирські авіаперевезення залишаються важливою частиною транспортної системи України та основним сегментом авіаційних перевезень. Хоча динаміка розвитку міжнародних пасажирських перевезень в Україні в цілому співпадає з глобальними тенденціями, українські авіакомпанії зосереджені здебільшого на обслуговуванні коротких рейсів у ближнє зарубіжжя, не маючи можливості активно конкурувати на довгих і трансатлантичних маршрутах. Окрім того, галузь стикається з численними проблемами, серед яких низький рівень підготовки кадрів, обмеженість фінансових ресурсів для розвитку та оновлення техніки, а також зовнішні фактори, такі як пандемія COVID-19 і військова агресія, що суттєво погіршують умови для росту та стабільного розвитку міжнародних авіаперевезень в Україні.

Висновки до другого розділу

Загалом, можна сказати, що авіаційній галузі бракує рівня оптимізованого та персоналізованого обслуговування клієнтів, досягнутий в інших галузях, таких як роздрібна торгівля і засоби масової інформації. Клієнтоорієнтовані дані, що збираються нині авіакомпаніями, в основному зосереджені на інформації про рейси клієнтів, приділяючи мало уваги людям, які насправді подорожують. Майбутні ініціативи мають бути зосереджені на створенні єдиного,

скоординованого уявлення про кожного клієнта у всіх внутрішніх системах і платформах.

На міжнародний повітряний транспорт негативно вплинули різні економічні та геополітичні кризи. Ці події можуть призвести до значного скорочення попиту на авіап перевезення, підвищення цін на паливо та послуги, а також обмежень польотів. Під час кризи люди часто скорочують витрати на другорядні поїздки, наприклад, на відпочинок або ділові поїздки. Це призводить до падіння попиту на авіаквитки, що негативно позначається на доходах авіакомпаній. Авіакомпанії та пасажери повинні підготуватися до нових викликів і адаптуватися до мінливих ринкових умов.

РОЗДІЛ 3

СТРАТЕГІЧНІ ПРІОРИТЕТИ РОЗВИТКУ СВІТОВОГО РИНКУ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

3.1. Стратегічні напрями розвитку найбільших авіакомпаній світу

За останні десятиліття авіаційна галузь зазнала суттєвих трансформацій, зокрема завдяки глобалізації ринків та інтенсивному розвитку технологій. Багато авіакомпаній активно розширюють свою діяльність за межі національних кордонів, орієнтуючись на обслуговування міжнародної клієнтської бази. Такий підхід дозволяє збільшувати ринкову частку, укріплювати позиції на світовому ринку та сприяти інтеграції у глобальну авіаційну екосистему.

Ця міжнародна експансія обумовлена низкою факторів, серед яких зростання попиту на авіаперевезення, лібералізація політики в сфері повітряного транспорту, посилення процесів глобалізації світової економіки та розвиток технологій, які роблять авіаперевезення більш доступними й ефективними. Авіаційна галузь відіграє критично важливу роль у забезпеченні транспортної інфраструктури, що є основою сталого розвитку економіки, сприяючи інтеграції ринків і підтримці національних інтересів.

На світовому ринку авіабудування домінують потужні корпорації, такі як Boeing, Airbus і Comac, які визначають напрямки інновацій і розвитку в галузі. Їхні досягнення сприяють модернізації повітряного флоту, зниженню витрат на експлуатацію літаків і підвищенню екологічної ефективності. Разом із цим, авіабудування формує нові стандарти безпеки, технологічної досконалості та комфорту для пасажирів.

З огляду на глобальні тенденції, авіаційна галузь залишається одним із ключових драйверів економічного зростання, забезпечуючи не лише розвиток транспортної інфраструктури, а й стимулюючи суміжні сектори, такі як туризм, торгівля та високотехнологічне виробництво.

Однією з ключових проблем, з якими стикаються авіакомпанії під час виходу на міжнародні ринки, є необхідність дотримання численних нормативних вимог. Кожна країна має свої унікальні правила та положення, що регулюють авіаційну галузь, доступ до аеропортів, екологічні стандарти, безпеку та ліцензування. Для авіакомпаній це означає необхідність ретельного вивчення місцевих законодавств і адаптації до них, що може вимагати значних часових і фінансових ресурсів. Цей процес є складним, але критично важливим для успішного освоєння нового ринку.

Глобальна конкуренція є основним стимулом для створення стратегічних альянсів між авіакомпаніями. У сучасному мінливому середовищі, де ринки стають дедалі непередбачуванішими, а ресурси обмеженими, компанії змушені об'єднувати зусилля, щоб зберегти конкурентоспроможність. Альянси допомагають оптимізувати витрати, розширювати географію польотів і спільно протистояти викликам глобалізації, водночас дозволяючи компаніям залишатися гнучкими та відкритими до інновацій.

Розвиток авіаційного транспорту у глобалізованому світі залежить від багатьох чинників, які можуть як сприяти, так і стримувати прогрес. Серед позитивних чинників – зростання попиту на міжнародні перевезення, розвиток нових технологій та інтеграція ринків. Негативний вплив можуть чинити економічна нестабільність, геополітичні ризики, зміни у законодавстві та екологічні виклики. У відповідь на ці фактори авіакомпанії змушені постійно адаптуватися, щоб залишатися актуальними на ринку. Найбільші гравці галузі формують свої стратегії залежно від наявних ресурсів, ринкових тенденцій і цілей розвитку. Деякі з них зосереджуються на розширенні маршрутної мережі, інші – на впровадженні новітніх технологій для підвищення ефективності та екологічності, а треті – на поглибленні співпраці в межах міжнародних альянсів (рис. 3.1)

Таким чином, успішне функціонування авіакомпаній у сучасних умовах залежить від їхньої здатності швидко адаптуватися, інтегрувати інновації та ефективно управляти ресурсами в умовах глобальної конкуренції.

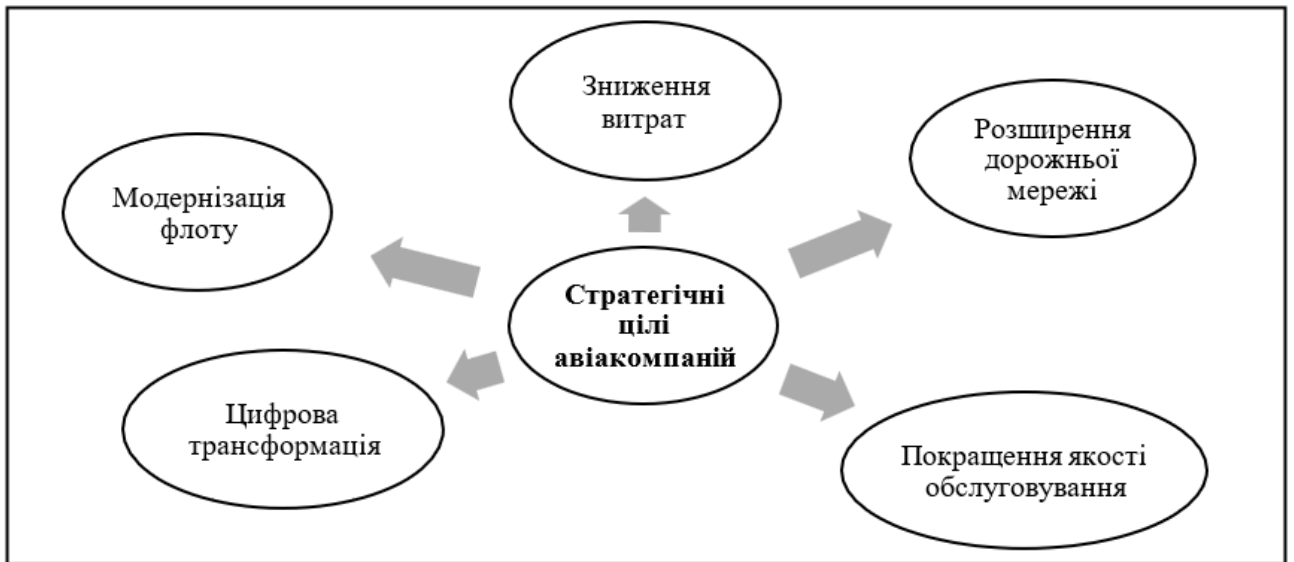


Рис. 3.1. Основні стратегічні пріоритети, на яких зосереджені провідні авіакомпанії світу

1. Розширення маршрутної мережі:

- відкриття нових перспективних маршрутів, особливо в регіонах із швидким економічним зростанням;
- збільшення частоти рейсів на популярних напрямках для задоволення зростаючого попиту;
- укладення код-шерінгових угод та формування партнерських відносин із іншими авіакомпаніями для розширення географії польотів без значних інвестицій.

2. Модернізація повітряного флоту:

- заміна застарілих моделей літаків на нові, які є більш економічними, екологічними та комфортними для пасажирів;
- розширення авіапарку шляхом закупівлі додаткових літаків для обслуговування зростаючої кількості маршрутів і пасажирів;
- інтеграція інноваційних рішень і передових технологій, таких як системи автоматизації, штучний інтелект і використання альтернативних видів палива, для підвищення безпеки, ефективності та зниження впливу на довкілля.

3. Покращення якості обслуговування:

- розширення спектру послуг на борту, таких як Wi-Fi, інтерактивні розваги, високоякісне харчування та персоналізовані варіанти обслуговування для пасажирів. Це також включає введення додаткових комфортних зручностей, таких як зарядні станції для мобільних пристроїв та поліпшені умови для бізнес-класу.

4. Зниження витрат:

– оптимізація авіамаршрутів для зменшення часу у повітрі та зниження витрат на паливо;

– впровадження економічніших і більш екологічних літаків, а також застосування новітніх технологій для скорочення споживання пального;

– перегляд цінової політики авіакомпанії, розробка гнучких тарифних планів, що враховують різні фінансові можливості та вимоги пасажирів, зокрема для лояльних клієнтів та для різних сезонів.

5. Цифрова трансформація:

– активне впровадження сучасних цифрових рішень для оптимізації бізнес-процесів, що дозволяють автоматизувати внутрішні операції та підвищити продуктивність на всіх рівнях компанії;

– розробка і вдосконалення онлайн-сервісів для зручного бронювання квитків, реєстрації на рейси, зміни бронювань у реальному часі та отримання актуальної інформації про рейси через мобільні додатки і вебсайти;

– інтеграція штучного інтелекту для покращення взаємодії з клієнтами, персоналізації пропозицій та прогнозування попиту, що дозволяє зменшити витрати і покращити клієнтський досвід.

Важливо підкреслити, що ці стратегічні напрями не є вичерпними. Авіакомпанії мають можливість одночасно реалізовувати кілька з них або зосереджуватися на одному чи двох, залежно від своїх пріоритетів і доступних ресурсів. Крім того, авіаперевізники можуть акцентувати увагу на розвитку нових послуг, таких як перевезення різноманітних вантажів (від комерційних товарів до особистих речей і небезпечних вантажів), а також створення і продаж

комплексних туристичних пакетів, що включають не тільки авіапереліт, а й організацію проживання, трансферів, екскурсій та інших супутніх послуг.

На світовій арені United Airlines займає лідируючу позицію в першому кварталі 2024 року, ставши авіакомпанією з найбільшою кількістю миль доступних місць (ASM), що склала 73 135 756 915. Позиції після неї займають American Airlines і Delta Air Lines, з відповідно 71 061 266 683 та 65 853 849 226 ASM. Варто зазначити, що American Airlines також виконала найбільшу кількість рейсів (513 397) та запропонувала найбільшу кількість місць (65 932 432) у першому кварталі 2024 року (табл. 3.1).

Таблиця 3.1

Топ-10 найкращих світових авіакомпаній [32]

№	Авіакомпанії	Рейси	Місця
1	American Airlines	513397	65932432
2	Delta Air Lines	395332	55042454
3	United Airlines	373367	49766113
4	China Eastern Airlines	217211	36294279
5	China Southern Airlines	209031	37699593
6	Turkish Airlines	117894	23456260
7	Qatar Airways	49835	13494349
8	Southwest Airlines	35447	56371898
9	Ryanair	20634	39383634
10	Emirates	4164	17127612

У першому кварталі 2024 року Southwest та Air Canada займають четверте та п'яте місце серед найбільших авіакомпаній Північної Америки. При цьому три найбільші авіаперевізники США продовжують утримувати лідируючі позиції серед авіакомпаній світу (табл. 3.2).

У Європі Turkish Airlines стала лідером серед авіаперевізників у першому кварталі 2024 року за кількістю миль доступних місць (ASM) - 36 150 284 400, компанія займає перше місце в рейтингу. Ryanair посідає друге місце з результатом 32 270 020 367 ASM. Традиційні авіакомпанії, такі як British Airways, Air France і Lufthansa, завершують п'ятірку лідерів, підтверджуючи свою стабільну присутність серед найбільших перевізників Європи (табл. 3.3).

Таблиця 3.2

Топ-10 найкращих авіакомпаній Північної Америки

№	Авіакомпанії	Рейси	Місця
1	American Airlines	513397	65932432
2	Delta Air Lines	395332	55042454
3	United Airlines	373367	49766113
4	Alaska Airlines	97499	13004458
5	Air Canada	92412	13683874
6	JetBlue	80589	12359352
7	Frontier Airlines	49556	9971766
8	Southwest Airlines	35447	56371898
9	Spirit Airlines	7238	13698518
10	Volaris	379	7597725

Таблиця 3.3

Топ-10 найкращих авіакомпаній Європи

№	Авіакомпанії	Рейси	Місця
1	Turkish Airlines	117894	23456260
2	EasyJet	107359	19373827
3	Lufthansa	95641	16572152
4	British Airways	73431	14020444
5	Air France	61124	11094667
6	KLM	60793	9678931
7	Aeroflot	57668	9758962
8	Iberia	42789	6654106
9	TAP Air Portugal	27001	4587608
10	Ryanair	20634	39383634

Важливо зазначити, що конкретні стратегічні напрямки кожної авіакомпанії можуть варіюватися в залежності від її цілей, наявних ресурсів і умов на ринку. Ось приклади стратегій розвитку найбільших авіаперевізників світу:

American Airlines: акцент на розширення маршрутної мережі в Латинській Америці, покращення якості обслуговування через вдосконалення харчування на борту та розширення можливостей для онлайн-реєстрації, що забезпечує більшу зручність для пасажирів.

Delta Air Lines: збільшення інвестицій у новітні технології для оптимізації операцій, а також удосконалення програми лояльності SkyMiles, що дозволяє краще задовольняти потреби постійних клієнтів.

Lufthansa: активне розширення співпраці з іншими авіакомпаніями в межах альянсу Star Alliance, що відкриває нові можливості для пасажирів. Компанія також впроваджує цифрові технології для підвищення ефективності та активно інвестує в сталий розвиток, сприяючи екологічним ініціативам.

Qatar Airways: розширення маршрутної мережі в Азії та Африці, зокрема фокус на розвиток преміум-сегменту, надаючи широкий спектр послуг для пасажирів бізнес-класу і позиціонуючи себе як авіаперевізник високого класу.

У висококонкурентній авіаційній галузі знаходження шляхів для збільшення доходів і надання виняткових вражень для бізнес-пасажирів є важливим аспектом для довгострокового успіху. Пасажири бізнес-класу становлять значну частину клієнтів авіакомпаній, часто готових платити більше за зручність, комфорт та високу ефективність сервісу, що дозволяє авіаперевізникам максимізувати прибутки в цьому сегменті.

У конкурентному середовищі авіаційної галузі досягнення високих доходів та надання виняткового сервісу бізнес-пасажирам є ключовими факторами для досягнення успіху. Ділові авіапасажирів є не лише важливим джерелом прибутку для авіакомпаній, але й мають особливі потреби та вимоги, які необхідно ретельно враховувати. Зосередивши увагу на стратегіях генерування доходів і покращенні загальної якості обслуговування, авіакомпанії можуть приваблювати та утримувати пасажирів бізнес-класу, що безпосередньо сприяє зростанню їх прибутків.

Динамічне ціноутворення дозволяє авіаперевізникам відійти від традиційних статичних тарифів і класів бронювання, що характерні для онлайн-торгівлі, і перейти до гнучкої цінової політики, яка враховує інтереси клієнтів. Це дає можливість впроваджувати клієнтоорієнтований підхід, що включає цифрові інновації в процес диференціації цін і послуг, задовольняючи зростаючі вимоги ринку.

Для ефективного задоволення потреб пасажирів бізнес-класу авіакомпанії повинні спочатку глибоко розуміти їхні уподобання та очікування. Це можна досягти шляхом проведення детальних досліджень і опитувань, які дозволять отримати цінну інформацію про конкретні вимоги цього сегмента. Завдяки аналізу відгуків і даних, авіакомпанії можуть виявити сфери для поліпшення та адаптувати свої послуги відповідно до отриманих даних.

Тенденції та моделі поведінки пасажирів бізнес-класу постійно еволюціонують. Тому авіакомпанії повинні стежити за останніми змінами в галузі, щоб зрозуміти, як ці тенденції впливають на їхню цільову аудиторію. Відслідковуючи зміни у структурі поїздок, адаптацію нових технологій і звички витрат, авіаперевізники можуть коригувати свої стратегії для того, щоб задовольнити постійно зростаючі вимоги цього вимогливого сегмента.

Однією з ефективних стратегій для максимізації доходів є впровадження моделей динамічного ціноутворення та методів оптимізації тарифів. Завдяки використанню аналізу даних і передових алгоритмів, авіакомпанії можуть коригувати ціни на квитки в реальному часі, враховуючи такі фактори, як попит, конкуренція та історичні тенденції. Це дозволяє авіаперевізникам не лише максимізувати свої доходи, а й забезпечувати конкурентоспроможні ціни для пасажирів бізнес-класу, задовольняючи їхні потреби у комфорті та зручності.

Управління розвитком авіакомпаній є однією з ключових складових авіаційної галузі. Воно охоплює широкий спектр заходів, спрямованих на зміцнення відносин як з міжнародними, так і з національними авіаперевізниками, з метою збільшення обсягів повітряного руху. Це не лише про переговори і партнерства, а й про стратегічне планування, ринковий аналіз, а також забезпечення високих стандартів безпеки та відповідність нормативним вимогам.

Не можна недооцінювати важливість управління розвитком авіакомпаній. Цей процес є основою стабільності та росту авіаційної галузі, гарантуючи, що сектор залишається конкурентоспроможним, адаптується до змін на світовому ринку та відповідає на постійно зростаючі вимоги споживачів і технологічні

інновації. Водночас, управління розвитком дозволяє авіакомпаніям зберігати гнучкість та інноваційність у швидко змінному ринковому середовищі.

Менеджери з розвитку авіакомпаній відіграють критичну роль у визначенні майбутнього авіаперевезень, оскільки їхня діяльність безпосередньо впливає на стратегічні напрямки та успіх компаній. Вони несуть відповідальність за розвиток і підтримку партнерських відносин з іншими авіаперевізниками з метою збільшення обсягів повітряного руху, покращення якості обслуговування та впровадження нових можливостей для бізнесу. Це передбачає глибоке розуміння як поточних тенденцій на авіаційному ринку, так і прогнозів на майбутнє, що дозволяє визначати найперспективніші напрямки для зростання та ефективної співпраці.

Відносини між міжнародними та національними авіакомпаніями вимагають різних підходів, оскільки вони стикаються з різними викликами та можливостями. Розвиток міжнародних авіаперевізників часто пов'язаний зі складною нормативно-правовою ситуацією, різноманітними ринковими умовами та багатосторонніми переговорами, в яких зацікавлені численні учасники. Менеджери повинні ефективно орієнтуватися в цих складних умовах, одночасно зміцнюючи партнерства, які дозволяють авіакомпаніям розширювати свою географічну присутність та можливості співпраці на глобальному рівні.

З іншого боку, керівництво національних авіаперевізників зосереджене більше на особливостях внутрішнього ринку, дотриманні національних нормативів і забезпеченні попиту на внутрішні перевезення. Такий фокус вимагає від менеджерів знань про локальні умови, а також здатності адаптувати стратегії до потреб національних споживачів.

Незважаючи на відмінності між міжнародними і національними ринками, обидва напрямки мають спільну мету - збільшити обсяги повітряного руху, покращити якість обслуговування пасажирів і зміцнити конкурентоспроможність авіакомпаній. Це, в свою чергу, має позитивний вплив на загальний розвиток авіаційної галузі, сприяючи її зростанню та інноваціям.

Одним із ключових завдань управління розвитком авіакомпаній є збільшення обсягів повітряного руху та розширення маршрутної мережі. Це включає впровадження різноманітних стратегій та інновацій, які сприяють залученню більшої кількості авіаперевізників і рейсів до аеропортів. Методи можуть бути різноманітними: від надання фінансових стимулів для авіакомпаній і покращення інфраструктури аеропортів до активної участі в цільових маркетингових кампаніях, спрямованих на підкреслення переваг конкретних маршрутів чи аеропортів.

Приклади успішних стратегій розвитку повітряного руху свідчать про важливість комбінації ретельного планування, глибокого аналізу ринку та гнучкості в адаптації до змін. Наприклад, деякі аеропорти успішно залучали нові авіакомпанії шляхом пропонування знижок на збори за посадку або інвестування в сучасне обладнання, що підвищує комфорт та безпеку пасажирів.

Крім того, для досягнення успіху важливим елементом є налагодження і підтримка міцних партнерських відносин з авіакомпаніями. Це не лише вимагає виявлення потенційних партнерів і укладання взаємовигідних угод, але й передбачає будівництво партнерства, заснованого на довірі, прозорості та глибокому розумінні специфічних потреб і бізнес-моделей кожної авіакомпанії. Така співпраця дозволяє оптимізувати взаємодію, розвивати нові маршрути і підвищувати ефективність операцій для обох сторін, що в свою чергу стимулює зростання та зміцнення позицій на ринку.

Стратегії ведення переговорів і укладання угод є критично важливими для розвитку авіакомпаній, адже вони повинні бути достатньо гнучкими, щоб враховувати інтереси різних авіаперевізників і при цьому забезпечувати захист інтересів аеропортів. Цей делікатний баланс між вимогами партнерів і потребами аеропорту є основою для створення довгострокових і взаємовигідних відносин, які сприяють стабільному зростанню і розвитку.

Не менш важливим аспектом управління розвитком авіакомпаній є забезпечення дотримання нормативних стандартів і високих вимог до безпеки. Це вимагає тісної співпраці з авіаційними регулюючими органами, дотримання

міжнародних протоколів безпеки, а також впровадження найкращих практик у сфері експлуатаційної безпеки. Надійна система безпеки є не лише юридичною вимогою, але й запорукою довіри з боку пасажирів і партнерів.

Водночас ефективне фінансове управління є однією з основних складових стратегічного розвитку авіакомпаній. Воно включає в себе ретельне складання бюджету, фінансове планування та реалізацію стратегій, що забезпечують економічну ефективність. Менеджери мають знайти баланс між необхідними інвестиціями в інфраструктуру, інновації та розвиток послуг і вимогами щодо підтримки фінансової стабільності і прибутковості компанії.

Процес бюджетування та фінансового планування охоплює прогнозування доходів і витрат, детальний аналіз фінансових ризиків, а також ухвалення стратегічних рішень щодо оптимального розподілу ресурсів. Стратегії економічної ефективності можуть включати в себе оптимізацію операційних процесів, переговори про кращі умови з постачальниками та пошук нових, інноваційних джерел доходу. Ці заходи дозволяють компаніям не лише зберігати фінансову стійкість, але й досягати конкурентних переваг у складному ринковому середовищі.

Технології відіграють ключову роль у сучасному управлінні розвитком авіакомпаній, сприяючи значним змінам у способах функціонування та взаємодії авіаперевізників і аеропортів. Новітні технології, такі як штучний інтелект, аналіз великих даних, блокчейн і автоматизація, відкривають нові горизонти для підвищення ефективності, оптимізації операцій і покращення якості обслуговування пасажирів. Ці технології дозволяють не лише покращити внутрішні процеси, але й підвищити конкурентоспроможність авіакомпаній на ринку.

Дослідження інтеграції нових технологій у розвиток авіакомпаній показують, як сучасні інновації допомагають у досягненні стратегічних цілей. Аеропорти і авіаперевізники використовують автоматизовані системи для перевірки багажу, вдосконалюють процеси реєстрації на рейси та застосовують передові аналітичні інструменти для глибокого аналізу ринку, що дає змогу

забезпечити найкраще обслуговування пасажирів та оптимізувати операційну діяльність. Технології стали основним фактором для створення конкурентних переваг і для постійного покращення обслуговування клієнтів.

Крім того, управління розвитком авіакомпаній часто вимагає адаптації до непередбачуваних ситуацій, таких як стихійні лиха, політичні кризи або глобальні пандемії. У таких випадках особливу важливість набувають навички ефективного кризового управління. Для цього необхідно мати попереджувальні стратегії, плани дій у надзвичайних ситуаціях і здатність швидко реагувати на зміни. Важливим є також розробка чіткої комунікаційної стратегії для управління очікуваннями зацікавлених сторін, що дозволяє мінімізувати збої і забезпечити оперативне повернення до нормальної діяльності.

Тематичні дослідження з ефективного антикризового управління в авіаційній галузі часто підкреслюють важливість гнучкості, рішучого лідерства та здатності приймати швидкі, обґрунтовані рішення. Аналізуючи такі приклади, менеджери з розвитку авіакомпаній можуть підготуватися до майбутніх викликів, навчитися адаптуватися до змінюваних умов і забезпечити стійкість своєї діяльності, зокрема в кризових ситуаціях. Ключовими факторами є вміння оперативно реагувати на зовнішні зміни, зберігаючи при цьому стратегічну орієнтацію і здатність приймати ефективні рішення навіть в умовах невизначеності.

Впровадження стійких практик стало важливим аспектом для авіакомпаній, які прагнуть не лише дотримуватися міжнародних екологічних стандартів, але й звернутися до екологічно свідомих споживачів. Ініціативи, такі як інвестиції в технології зниженої викидності, впровадження екологічно чистих аеропортів, розвиток альтернативних джерел енергії і участь у програмах компенсації викидів CO₂, допомагають зменшити екологічний слід галузі, підвищуючи її привабливість серед зацікавлених сторін та підтримуючи сталий розвиток.

Інвестиції в навчання та розвиток кадрів є невід'ємною частиною ефективного управління розвитком авіакомпаній. Це включає в себе не лише

передачу новітніх знань і навичок у таких ключових сферах, як аналіз ринку, технології, дотримання нормативних вимог і обслуговування клієнтів, але й активну підтримку професійного росту співробітників. Інноваційні програми навчання, такі як використання віртуальної реальності для моделювання ситуацій, електронні курси та інтерактивні семінари, дають можливість працівникам отримувати практичні навички та підвищувати рівень підготовки до викликів динамічного ринку авіаперевезень. Це забезпечує не тільки зростання компетенцій, а й сприяє формуванню висококваліфікованої, адаптивної робочої сили, здатної успішно справлятися із сучасними вимогами галузі.

Глобалізація має значний вплив на управління розвитком авіакомпаній, оскільки глобальні тенденції визначають напрямок діяльності та стратегії авіаперевізників. Менеджери авіакомпаній повинні адаптувати свої стратегії до вимог глобального ринку, враховуючи культурні особливості, різноманітність нормативних стандартів і складну динаміку міжнародної конкуренції.

Адаптація до глобалізованого середовища вимагає чіткої орієнтації на аналіз глобальних пасажиропотоків, забезпечення відповідності послуг міжнародним стандартам і збереження конкурентоспроможності на світовому ринку. Для цього авіакомпанії повинні застосовувати стратегічно гнучкий підхід, що дозволяє ефективно реагувати на зміни в міжнародному бізнес-середовищі та постійно вдосконалювати управлінські процеси.

Майбутнє розвитку авіакомпаній безпосередньо залежить від новітніх технологічних досягнень, розвитку ринкових тенденцій і змінюваних очікувань пасажирів. Прогнози щодо майбутнього авіаційної галузі вказують на постійну увагу до технологічних інновацій, сталого розвитку і впровадження клієнтоорієнтованих послуг. Технології, такі як автоматизація, штучний інтелект і цифрові платформи, стають ключовими факторами для досягнення конкурентних переваг.

Підготовка до майбутніх викликів полягає в здатності авіакомпаній випереджати ринкові тренди, активно інвестувати в інноваційні технології та постійно адаптувати свої стратегії для задоволення зростаючих вимог як з боку

пасажирів, так і в умовах динамічного розвитку ринку. Важливим є також фокус на сталому розвитку і ефективному використанні ресурсів для підтримки довгострокової конкурентоспроможності на світовому ринку.

Якщо авіакомпанії зможуть ефективно розвивати свої ключові компетенції, зокрема через диверсифікацію, це надасть їм стратегічну перевагу, дозволяючи оперативно реагувати на майбутні зміни та формувати основу для сталого довгострокового зростання. Диверсифікація може стати важливим інструментом навіть у разі, якщо ринок авіаційних перевезень переживатиме сповільнений розвиток, відкриваючи можливість для більш гнучкої бізнес-моделі з меншими активами, наприклад, через продаж частини активів.

Щоб задовольнити зростаючий попит на вантажні авіаперевезення і підвищити ефективність використання флоту, авіакомпанії оптимізують простір на борту, використовуючи не лише вантажні відсіки, а й пасажирські кабіни для перевезення вантажів. У короткостроковій перспективі авіакомпанії, ймовірно, будуть обирати моделі літаків з високою гнучкістю або більшим обсягом вантажопідйомності, що дасть можливість адаптуватися до мінливого попиту.

Ключовим елементом у досягненні цього є удосконалення аналітичних можливостей авіакомпаній. Це дозволить краще управляти парком літаків, роблячи його більш чутливим до змін на ринку. Інвестиції в нові технології, такі як пристрої для завантаження легких вантажних одиниць, можуть також допомогти знизити витрати на паливо, що є важливим фактором у конкурентній боротьбі.

З точки зору сталого розвитку, авіакомпанії повинні заохочуватися до оновлення свого парку літаків і зниження середнього віку флоту. Це не лише дозволяє зменшити витрати на технічне обслуговування, але й сприяє зниженню рівня викидів CO₂, що відповідає сучасним вимогам екологічної відповідальності і сприяє поліпшенню іміджу компанії серед екологічно свідомих пасажирів.

Незважаючи на виклики, що постають перед авіаційною галуззю, існує велика кількість можливостей для трансформації. Сталий розвиток не

обов'язково повинен бути фінансовим тягарем для авіакомпаній - він може стати потужним джерелом для розвитку нових ключових компетенцій, що дозволяють адаптуватися до майбутніх тенденцій у секторі. В умовах постійних змін і потрясінь на ринку, здатність залишатися на передових позиціях стане довгостроковою стратегічною перевагою.

Завдяки покращенню аналітичних можливостей у короткостроковій перспективі, авіакомпанії зможуть швидше реагувати на зміни на ринку завдяки ефективному управлінню своїм парком літаків. Серед інновацій, які можуть допомогти в цьому процесі, - інвестиції в легкі навантажувальні пристрої для зниження витрат пального. З точки зору сталого розвитку, авіакомпанії повинні активно оновлювати свій флот та знижувати середній вік, щоб знизити витрати на технічне обслуговування та одночасно отримати додаткові переваги завдяки зниженню викидів.

3.2. Перспективи розвитку авіатранспортних підприємств України у воєнний та післявоєнний час

Авіаційна галузь суттєво постраждала внаслідок російсько-українського конфлікту. Забезпечення національної безпеки та охорони кордонів України залишається відповідальністю військових і правоохоронних органів, організація діяльності яких регулюється законодавством [8]. Закриття повітряного простору росії та України спричинило значне зростання витрат на транспорт для багатьох міжнародних рейсів. Перебудова маршрутів, зростання цін на авіаційне паливо та глобальні санкції, які включають відключення росії та її національної авіакомпанії від міжнародних мереж, створили додатковий тиск на галузь [56].

Військовий конфлікт в Україні суттєво погіршив соціально-економічні показники, спричинивши нестабільність і невизначеність. Однак, попри виклики, Україна продовжує рух у напрямку європейської інтеграції, зокрема в транспортній сфері. Вітчизняна авіаційна галузь наразі перебуває у вкрай

складному стані, але вона має потенціал для відновлення і подальшого розвитку [42].

До початку війни ринок пасажирських авіаперевезень в Україні демонстрував найвищі темпи зростання серед усіх видів транспорту. Це пояснюється значним незадоволеним попитом на авіаперевезення, а також вигідним географічним положенням країни, що створює умови для розвитку транзитних перевезень. У нинішніх умовах особливої важливості набуває розробка дієвих механізмів регулювання авіаційної галузі на національному рівні, які дозволять адаптуватися до змін у політичному та економічному середовищі.

На міжнародному рівні авіаційна галузь демонструє позитивну динаміку, що підкреслює її ключову роль у глобальній економіці. Незважаючи на вплив конфлікту, українська авіація має потенціал для відновлення та інтеграції в європейську транспортну систему, що сприятиме стабілізації та відродженню галузі після завершення воєнних дій.

Україна має важливе значення на міжнародному ринку авіаперевезень, оскільки її повітряний простір є стратегічним для глобальної авіаційної інфраструктури. Розташування країни на перетині основних транспортних коридорів між Азією та Європою формує високий транзитний потенціал, що робить Україну ключовим елементом світових логістичних мереж. Водночас умови воєнного часу створюють значні виклики для логістичних компаній, які стикаються з непередбачуваними перешкодами в організації перевезень. У післявоєнний період існують реальні можливості для формування конкурентоспроможного авіаційного ринку та розвитку європейського логістичного хабу на базі України.

Одним із ключових аспектів нормативного регулювання міжнародних повітряних перевезень залишається безпека пасажирів, авіаційного персоналу та повітряних суден. Українське законодавство вже містить положення, спрямовані на забезпечення безпеки авіаційної діяльності, проте їхня актуалізація та вдосконалення з урахуванням сучасних викликів є пріоритетом. Особливо це

стосується адаптації нормативної бази до стандартів Європейського Союзу, що є важливим кроком у процесі інтеграції України в європейський авіаційний простір.

Основна мета технічної інтеграції української авіаційної мережі до повітряного простору ЄС полягає в модернізації, реконструкції та розширенні пропускної здатності, покращенні якості обслуговування пасажирів і вантажів, а також досягненні європейських стандартів в експлуатаційних, технічних і економічних показниках авіаційних мереж.

Україна постійно прагне поглибити свою європейську інтеграцію. Визнання України як європейської держави міжнародним співтовариством ставить високі вимоги перед урядом щодо розвитку ефективної транспортної системи, здатної брати участь у міжнародних транспортних коридорах і сприяти розвитку геополітичного потенціалу та транзитних можливостей країни.

Відновлення авіаційної галузі України вимагає не лише реконструкції інфраструктури, але й запуску діяльності комерційних авіаперевізників. Забезпечення попиту на їхні послуги стане критично важливим фактором для відродження галузі. У нинішніх умовах українські авіакомпанії змушені покладатися на фінансову підтримку у вигляді кредитів або інвестицій від власників, що підкреслює необхідність створення сприятливих умов для залучення міжнародних інвесторів.

У перспективі, розвиток сучасного логістичного хабу, інтеграція до глобальних ланцюгів поставок і впровадження інноваційних рішень можуть зробити Україну не лише транспортним мостом між Сходом і Заходом, а й потужним економічним центром.

Авіаційний ринок України демонструє високі темпи розвитку. Проте, попри наявність правового регулювання у цій сфері, залишаються невирішеними численні проблеми, пов'язані із забезпеченням безпеки авіатранспорту. Це питання потребує нагального розгляду та впровадження ефективних рішень. Міжнародні аеропорти, які є стратегічними об'єктами національної економічної системи, вимагають особливої уваги при формуванні стратегій розвитку. Це

набуває особливої актуальності в умовах лібералізації авіаційного простору та посилення терористичних загроз в Україні.

Український ринок авіап перевезень має свою унікальну специфіку, зумовлену як впливом збройного конфлікту, так і значним впливом неекономічних факторів у певні періоди. Крім того, впровадження міжнародних стандартів безпеки залишається ключовим викликом і одночасно важливим напрямом розвитку галузі. У контексті війни критично важлива інфраструктура, така як аеропорти та об'єкти транспортної системи, часто стає об'єктом нападів. Їх пошкодження чи знищення має серйозні наслідки для національної безпеки та обороноздатності країни.

Для ефективного розвитку повітряного транспорту в умовах відновлення транспортної системи України необхідно визначити стратегічні напрями повоєнного розвитку галузі. Це включає аналіз потенційних ресурсів, доступних для реалізації цих напрямів, і розробку інтегрованих рішень, що поєднують інновації, інвестиції та сучасні технології. Особливої ваги набувають питання інтеграції до європейської транспортної системи, створення конкурентоспроможного авіаційного ринку та підвищення рівня національної безпеки в сфері авіації.

Міжнародне співробітництво українських авіатранспортних компаній у воєнний час відіграє критичну роль у підтримці економіки України та забезпеченні її зв'язків із зовнішнім світом. Попри складні обставини, авіакомпанії та аеропорти країни продовжують активно співпрацювати із зарубіжними партнерами, щоб реалізувати такі важливі завдання:

1. **Забезпечення гуманітарних поставок.** Українські авіакомпанії та аеропорти виступають ключовими учасниками процесу доставки гуманітарної допомоги в постраждалі від війни регіони. У співпраці з міжнародними організаціями, урядами та благодійними фондами вони сприяють оперативному перевезенню життєво важливих вантажів, таких як медикаменти, харчові продукти, теплий одяг та інше необхідне обладнання.

2. Підтримка регулярних рейсів. Деякі авіакомпанії України продовжують виконувати регулярні рейси до сусідніх країн. Це забезпечує можливість евакуації населення з небезпечних зон, повернення українців додому, а також підтримку економічних та торговельних зв'язків. Крім того, ці рейси сприяють збереженню міжнародного туризму, який, навіть у воєнний час, залишається важливим чинником економічної стабільності.

3. Відновлення авіасполучення. Після звільнення українських територій від окупаційних військ поступово відновлюється авіаційна інфраструктура та налагоджується авіасполучення. Це складний і багатогранний процес, що потребує значних фінансових вкладень, технічних зусиль і міжнародної підтримки. Відновлення польотів є важливим етапом у відбудові економіки України, а також створенні передумов для інтеграції в європейську транспортну систему.

4. Зміцнення міжнародної співпраці. Авіакомпанії України розширюють свою співпрацю із зарубіжними партнерами, беручи участь у міжнародних програмах підтримки, обміні досвідом та залученні інвестицій. Це дозволяє інтегруватися до світової авіаційної спільноти, адаптуватися до сучасних стандартів і зберігати конкурентоспроможність на глобальному ринку.

Такий підхід допомагає не лише підтримувати життєдіяльність авіаційної галузі під час війни, а й створювати умови для її швидкого відновлення в повоєнний період.

Міжнародне співробітництво українських авіатранспортних компаній у воєнний час має не лише економічне, а й важливе політичне значення. Воно демонструє світові, що Україна залишається відкритою для співпраці, прагне зберегти свої міжнародні зв'язки та продовжує інтеграцію до глобальної спільноти. Це також підтверджує її здатність функціонувати як надійний партнер навіть у надзвичайно складних умовах.

Однак для багатьох українських підприємств резерви підвищення конкурентоспроможності у виробничому секторі майже вичерпані, що робить транспортну сферу одним із ключових напрямів для впровадження

оптимізаційних заходів та інноваційних рішень. Ефективне управління в транспортному секторі, зокрема авіаційному, може стати потужним інструментом економічного відновлення та розвитку країни.

Закриття повітряного простору України 24 лютого 2022 року у відповідь на російське вторгнення справило руйнівний вплив на авіаційну галузь країни (рис. 3.2.). Багато міжнародних авіакомпаній були змушені змінити свої маршрути, обходячи українську територію, що призвело до збільшення тривалості рейсів, витрат на паливе та загальних транспортних витрат. Це підкреслило критичну залежність міжнародних авіаперевезень від стабільного функціонування повітряного простору України, який раніше слугував важливим транзитним коридором між Європою та Азією.

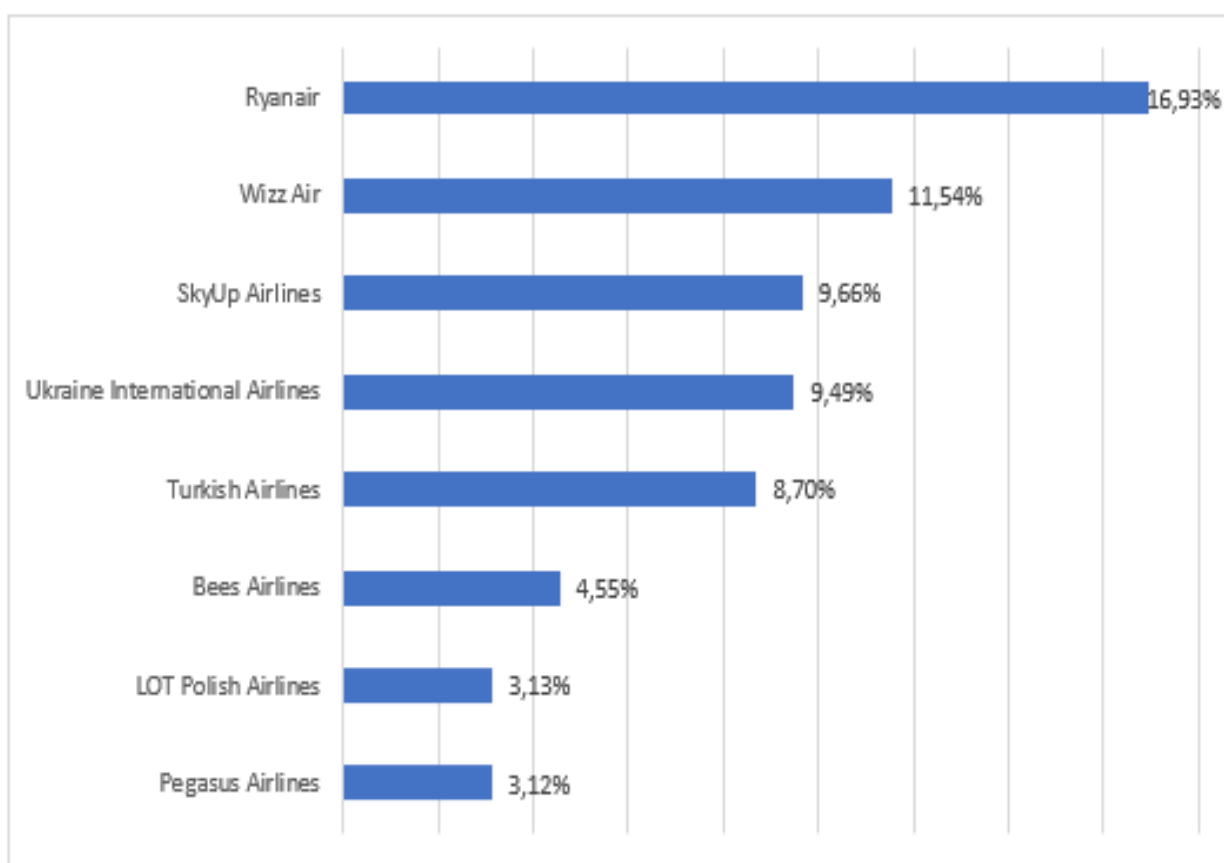


Рис. 3.2. Частка провідних авіакомпаній на ринку України у 2022 році

У таких умовах надзвичайно важливо приділяти увагу стратегіям подолання викликів для авіаційної галузі. Серед пріоритетів:

- відновлення авіаційної інфраструктури: інвестиції в реконструкцію аеропортів, навігаційних систем і об'єктів обслуговування;
- міжнародна співпраця: поглиблення зв'язків із зарубіжними авіакомпаніями та організаціями для отримання технічної, фінансової та логістичної підтримки;
- оптимізація маршрутів і логістики: адаптація до нових умов транзитного перевезення з урахуванням безпеки та економічної доцільності;
- розробка нових авіаційних стандартів: впровадження сучасних технологій та методик для забезпечення безпеки й конкурентоспроможності на глобальному ринку.

Таким чином, авіаційна галузь України, попри значні втрати, має потенціал для відновлення та подальшого розвитку, зберігаючи свою стратегічну роль у міжнародному транспортному сполученні.

Війна в Україні завдала авіатранспортній галузі не лише значних збитків, а й фактично призупинила її повноцінне функціонування в межах країни. Попри це, окремі українські авіакомпанії продовжують здійснювати міжнародні рейси, демонструючи адаптивність і здатність до відновлення.

SkyUp - лідер серед українських авіакомпаній, на сьогодні є найбільшою українською авіакомпанією за кількістю літаків у парку, який налічує 9 суден. Попри складні умови, компанія успішно виконує рейси за різними напрямками, активно співпрацюючи з міжнародними партнерами.

У вересні 2023 року SkyUp забезпечувала чартерні рейси для таких авіакомпаній, як Turkish Tailwind Airlines, Corendon Dutch Airlines, HiSky, і FlyEgypt, перевозячи туристів із різних європейських міст на популярні курорти Європи, Туреччини та Єгипту.

Крім того, компанія виконувала регулярні рейси за дорученням національного перевізника Тунісу Tunisair.

Досягненням 2023 року для SkyUp стала висока ефективність, вона виконала 10 528 рейсів і перевезла понад 1,5 млн. пасажирів протягом року. Ці

результати підтверджують її провідну позицію серед українських перевізників і здатність пристосовуватися до сучасних викликів авіатранспортної галузі.

Попри обмеження воєнного часу, діяльність SkyUp вказує на можливість українських авіакомпаній не лише виживати, але й розвиватися. Участь у міжнародному авіаційному ринку дозволяє українським компаніям підтримувати економіку країни, зберігати робочі місця та зміцнювати імідж України як надійного партнера в сфері авіаперевезень.

Подальший розвиток таких компаній залежатиме від інвестицій, міжнародної співпраці та створення сприятливих умов для повернення до роботи в мирному повітряному просторі України (табл. 3.4).

Вихід на європейський ринок став важливою віхою у розвитку бренду SkyUp, що підкреслює його зростаючу конкурентоспроможність на міжнародній арені.

Таблиця 3.4

Мережа рейсів SkyUp у 2023 році

Країна	Кількість рейсів
Молдова	2000
Єгипет	1685
Туреччина	1219
Туніс	675
Румунія	556

Досягненням SkyUp у 2023 році стало отримання: сертифікату експлуатанта (АОС), сертифікату САМО (Організації з підтримання льотної придатності), ліцензії льотної придатності (АОЛ) для дочірньої компанії SkyUp MT. Ці сертифікати надали SkyUp нові можливості для укладання контрактів на умовах АСМІ (оренда літаків з екіпажем) і створення регулярних рейсів із Європи. На даний момент SkyUp MT, головний офіс якого знаходиться на Мальті, експлуатує два літаки Boeing 737-800.

Крім того, SkyUp Airlines здобула право працювати в США за сертифікатом іноземного авіаперевізника FAR129, а також отримала сертифікат

іноземного перевізника FAOC, що дозволяє здійснювати послуги АСМІ та чартерні рейси з різних країн до Канади.

У 2023 році ще один український авіаперевізник, Skyline Express Airlines, відновив свою діяльність. Для операцій використовуються два літаки Boeing 757-300, придбані після початку повномасштабного вторгнення росії в Україну. Літаки Skyline Express виконують регулярні рейси з польських аеропортів на популярні морські курорти, серед яких Єгипет, Туреччина, Греція та Болгарія.

Отримання сертифікатів і вихід на нові ринки демонструють прагнення українських авіакомпаній до розширення присутності на міжнародній арені навіть у складних умовах воєнного часу. Такі кроки дозволяють зміцнити економічний потенціал авіаційної галузі України, розширити можливості для партнерства та забезпечити сталість діяльності в умовах глобальної конкуренції.

Подальший розвиток SkyUp і Skyline Express сприятиме збереженню та зміцненню іміджу українських авіаперевізників на міжнародному ринку.

Цікаво відзначити, що літаки Boeing 757-300 з українською реєстрацією нині є найбільшими вузькофюзеляжними авіалайнерами, які експлуатуються з території Польщі. Їхня місткість сягає 275 пасажирів, що робить ці літаки надзвичайно популярними для виконання туристичних рейсів за найбільш затребуваними маршрутами.

Українська авіакомпанія Роза вітрів (Windrose Airlines) відновила польоти у 2023 році, використовуючи літаки з парку МАУ. Серед них: Embraer-190, Boeing 737-800, Boeing 737-900ER. Використання літаків за напрямками: Embraer-190 обслуговує рейси з чорногорського міста Тиват до різних європейських міст під брендом авіакомпанії Air Monteronto. Boeing 737-800 виконує рейси між європейськими містами та Єгиптом для авіакомпанії FlyEgypt. Boeing 737-900ER використовується для сполучення між Францією та Тунісом за замовленням туніської авіакомпанії Nouvelair [31].

Очікується, що зниження цін на авіаквитки з України та до України стане можливим лише за умов чіткого контролю рейсів і авіакомпаній, які

забезпечують ці сполучення. Водночас післявоєнна реконструкція транспортної інфраструктури України має враховувати низку ключових принципів:

- мультимодальність – інтеграція різних видів транспорту в єдину систему;
- гнучкість – здатність адаптуватися до мінливих умов;
- зв'язність – ефективна інтеграція внутрішніх і міжнародних маршрутів;
- стійкість – забезпечення екологічних стандартів і мінімізація впливу на довкілля;
- технології – впровадження інноваційних рішень у транспортну галузь;
- інклюзивність – доступність послуг для всіх категорій населення;
- продуктивність – підвищення ефективності операцій;
- створення вартості – економічний розвиток через поліпшення транспортної інфраструктури [41].

З огляду на значну роль українських авіакомпаній у міжнародному співробітництві, розвиток авіаційної галузі після війни може стати ключовим фактором економічного відновлення та інтеграції України у глобальну транспортну мережу.

Включення української транспортної системи в єдину транспортну мережу ЄС є одним із основних напрямків розвитку. Від початку політики сусідства ЄС, Україна стала першою країною, яку відвідали представники Європейської комісії для обговорення спільних дій. Один із найбільш перспективних аспектів транспортної стратегії України – це інтеграція її авіаційної мережі в європейський повітряний простір та мережу ЄС. Однак процеси інтеграції в Україні відбуваються в умовах складних економічних та політичних викликів, що уповільнюють структурну перебудову національної економіки [32].

Попри численні стратегії та плани інтеграції, українська транспортна політика не враховує необхідності модернізації та вирішення проблем, пов'язаних із безпекою повітряного транспорту для пасажирів і вантажів при вході в європейський повітряний простір. У зв'язку з цим ми запропонували концептуальні пропозиції щодо включення української авіаційної мережі в

повітряний простір ЄС, беручи до уваги економічні, правові, технічні та соціальні аспекти інтеграції (табл. 3.5, рис. 3.3.).

Таблиця 3.5

Завдання авіаційної сфери України в умовах інтеграції з ЄС [36]

законодавчі	гармонізація вітчизняного законодавства з транспортним законодавством ЄС; розробка та впровадження відповідно до міжнародних вимог технічних і технологічних регламентів і стандартів уніфікація вимог до перевізників
економічні	забезпечення розвитку експорту транспортних послуг, ефективне використання транзитного потенціалу; підвищення конкурентоспроможності національної авіації на міжнародному ринку транспортних послуг; удосконалити систему використання митної статистики для відстеження та прогнозування транзиту товарів
технічні	забезпечення сумісності транспортних мереж України та сусідніх держав, модернізація інфраструктури пунктів пропуску через державний кордон, впровадження автоматизованої системи
завдання щодо покращення функціонування прикордонних пунктів	спрощення процедури перетину державного кордону та розумне скорочення часу, необхідного для здійснення контрольних процедур у пунктах пропуску по інший бік державного кордону; привести умови роботи цих пунктів пропуску у відповідність до європейських стандартів; створення багатофункціональної комплексної системи «Електронна митниця»; створення міждержавної системи обміну інформацією з використанням електронних баз даних митних органів ЄС для забезпечення ефективної роботи прикордонних переходів; створення ефективної системи контролю габаритних параметрів транспортних засобів у пунктах пропуску по інший бік державного кордону
посилення міжнародного співробітництва	дотримання міжнародних транспортних конвенцій та угод та їх виконання; забезпечити співпрацю з ЄС для розвитку міжнародних транспортних коридорів і осей, визначених Групою високого рівня Європейської Комісії; забезпечення розвитку співпраці з Польщею, Білоруссю та іншими країнами щодо організації контрейлерних перевезень; забезпечення співробітництва у використанні систем супутникової навігації в рамках Угоди про співробітництво у сфері цивільних супутникових навігаційних систем між Україною та Європейським Співтовариством та його державами-членами; укладання двосторонніх угод про транспортне сполучення між Україною та країнами-членами ЄС



Рис. 3.3. Аспекти європейської інтеграції української авіаційної галузі [36]

Через низьку ефективність реалізації інтеграційних пропозицій через внутрішні реформи в різних владних структурах, Україні варто активно брати участь у спільних програмах розвитку авіаційних мереж ЄС і співпрацювати з міжнародними транспортними організаціями. Важливо, щоб стратегія розвитку української авіаційної мережі була спрямована на розширення транспортних зв'язків, збільшення їх завантаженості та покращення взаємодії з іншими видами транспорту.

Україна залучена до двох європейських ініціатив, спрямованих на зміцнення інтеграційних процесів у транспортній сфері: твінінг-проєкту «Підтримка розвитку та реалізації транспортної політики в Україні» і проєкту

«Підтримка інтеграції України до ТЕН-Т» (транс'європейська транспортна мережа). Ці ініціативи мають консультативний характер.

Реалізація цих проєктів повинна призвести до створення єдиного плану розвитку транспортних мереж, який враховуватиме оптимальне використання їх учасниками відповідно до конкретних вимог щодо перевезення пасажирів і вантажів (рис. 3.4). Основні напрямки транспортної політики України повинні бути зосереджені на збільшенні обсягу транспортних потоків, що стане основою для розробки проєктів у рамках Програми допомоги ЄС, зокрема тих, що стосуються інтеграції транспортної системи України. Ця ініціатива реалізується через проєкт Twinning «Підтримка розробки та імплементації транспортної політики в Україні».

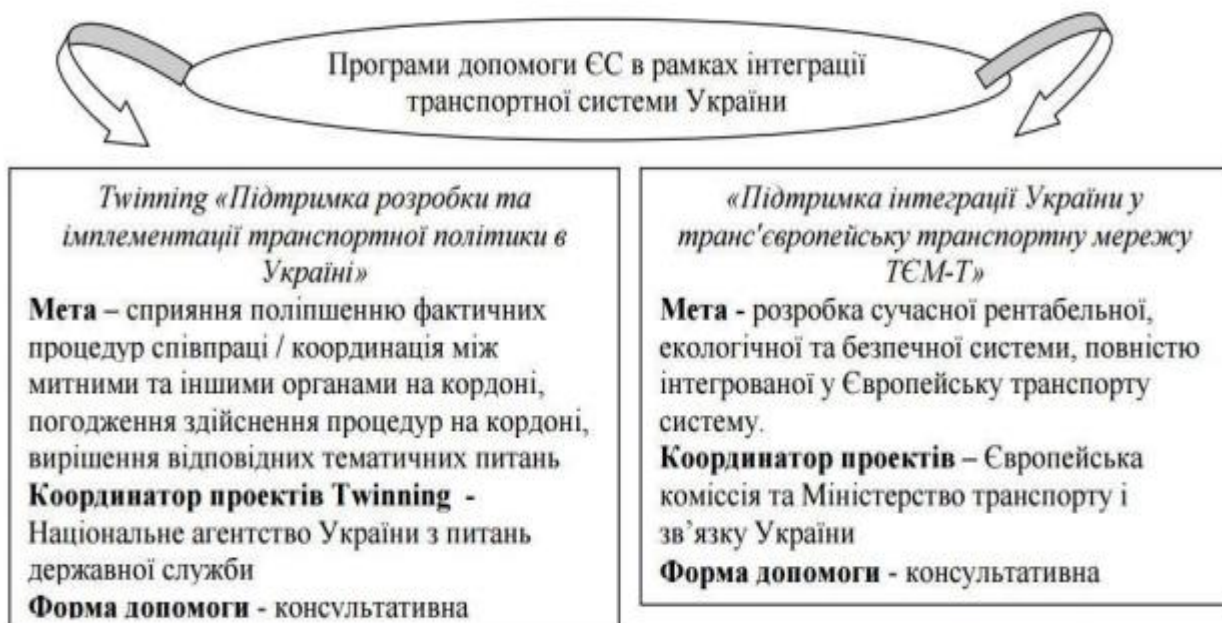


Рис. 3.4. Програми допомоги Європейського Союзу з метою модернізації транспортної галузі в контексті інтеграції [34]

Мета полягає у спрощенні покращення фактичних процедур співпраці та координації митних та інших прикордонних органів, а також у злагодженні прикордонних процедур і вирішенні конкретних питань. Проєкт Twinning координується Національним агентством з питань державної служби та Радою транспортної мережі ТЕН-Т. Завданням є створення сучасної, економічно

ефективної, екологічно чистої та безпечної системи, яка буде повністю інтегрована в європейську транспортну мережу. Проєкт координується Європейською Комісією та Міністерством інфраструктури України та здійснюється у вигляді консультацій. Це є важливим для залучення іноземних інвестицій, що сприятиме розширенню можливостей України у реконструкції та модернізації існуючих транспортних мереж і розвитку нових із використанням найновіших технологій.

Виконання завдань з інтеграції повітряної мережі України до повітряного простору ЄС тісно пов'язане з ключовими напрямками стратегії інтеграції. Проте наразі українська авіаційна мережа та загальна транспортна система не готові до виконання більшості завдань, визначених у стратегії.

Через відсутність належного нормативно-правового забезпечення та обмежені інвестиції спостерігається поступовий знос технічних засобів, що негативно впливає на безпеку руху та стан навколишнього середовища. У жорсткій конкуренції ці фактори можуть призвести до активізації інтеграційних процесів та витіснення українських перевізників не лише з європейського, але й з внутрішнього ринку транспортних послуг, що створює реальну загрозу економічній безпеці країни. Тому необхідно розробити чіткі кроки інтеграції повітряної мережі України для кожної зони.

Для правової підтримки інтеграції авіаційної мережі України потрібно здійснити такі кроки:

- на першому етапі необхідно виконати умови Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, яка передбачає активізацію процесів зближення та взаємозв'язку національних економік і механізмів регулювання відносин у сферах економіки, політики та соціальної сфери;

- на другому етапі створити робочі групи з державних службовців та представників різних рівнів управління для забезпечення впровадження стратегії інтеграції транспортної політики України відповідно до політики ЄС, які будуть встановлювати прямі контакти між міністерствами, робочими групами та експертними комісіями різних країн;

- на третьому етапі необхідно розробити механізм приведення українських нормативно-правових актів у відповідність зі стандартами ЄС;

- на четвертому етапі гармонізувати загальні норми функціонування авіаційної мережі України зі стандартами ЄС.

На заключному етапі відбудеться реалізація лібералізації транспортної галузі та одночасне відкриття національних ринків для країн ЄС, що можливо досягти наступними заходами:

- впровадження єдиного правового регулювання та уніфікованих стандартів у сфері конкуренції та інвестицій для сприяння економічному зростанню;

- стимулювання розширення географії перевезень та варіативності транспортних потоків шляхом підтримки експорту авіаційних послуг України;

- поступове зняття обмежень у конкуренції шляхом зменшення використання протекціоністських заходів на внутрішніх ринках та серед перевізників.

Інтеграція української авіаційної мережі в європейський повітряний простір вимагає модернізації технічної бази авіапідприємств. Державна інфраструктура має відповідати високим європейським стандартам, включаючи показники швидкості, завантаженості та використання сучасних систем регулювання.

Міжнародне співробітництво залишається ключовим фактором розвитку української авіаційної галузі. Сьогодні українські авіаційні підприємства активно співпрацюють із міжнародними компаніями у сферах розробки та виробництва нових літаків, а також надання послуг з технічного обслуговування й ремонту авіаційної техніки.

Підписання Україною угоди про спільний повітряний простір із країнами ЄС є важливим кроком на шляху до інтеграції в європейський авіаційний простір. Ця угода сприяє об'єднанню авіаційних ринків України та ЄС, усуває бар'єри для транзитного потенціалу, що є стратегічно важливим для економічного зростання країни [43]. Крім того, інтеграція в європейські авіаційні

структури підвищує авторитет України на міжнародній арені та зміцнює її позиції в глобальній транспортній системі.

Під час післявоєнного відновлення України необхідно зосередитися на впровадженні інноваційних методів державного регулювання, спрямованих на інтеграцію повітряного транспорту в структури ЄС. Серед пріоритетних напрямів:

- запровадження маршрутів, вільних від повітряного простору – забезпечення більшої гнучкості та оптимізації польотів.

- розвиток інституту уповноваженого економічного оператора – сприяння спрощенню митних процедур і підвищенню ефективності логістичних процесів.

- трансформація аеропортів у багатофункціональні екосистеми – створення інноваційних інфраструктур, що поєднують транспорт, торгівлю, логістику й послуги для пасажирів.

- використання сучасних технологій: цифровізація та електронний документообіг для оптимізації операцій; штучний інтелект і біометрія для підвищення безпеки та зручності пасажирів; сучасні технології управління повітряним рухом для збільшення пропускної спроможності авіаційного простору.

Інтеграція в європейський авіаційний простір відкриває нові можливості для модернізації інфраструктури, підвищення конкурентоспроможності українських авіакомпаній і розвитку транзитного потенціалу країни. Водночас впровадження сучасних технологій та інноваційних підходів забезпечить ефективне функціонування авіаційної галузі, сприятиме економічному відновленню України та її подальшій інтеграції в глобальні транспортні мережі.

Інтеграція України в міжнародну систему повітряного співробітництва є ключовим чинником розвитку її економіки та зміцнення позицій у світовій спільноті. Активна участь у глобальних авіаційних процесах відкриває перед країною значні перспективи та надає низку стратегічних переваг:

- збільшення обсягів пасажирських і вантажних перевезень. Співпраця з міжнародними авіакомпаніями дозволяє Україні розширити мережу польотів,

пропонуючи пасажирам більший вибір маршрутів і конкурентні тарифи. Це сприяє зростанню туристичних потоків, залученню іноземних інвестицій та активізації торговельних відносин;

- підвищення конкурентоспроможності українських авіакомпаній. Об'єднання зусиль із зарубіжними партнерами надає можливість для обміну досвідом, використання передових практик і спільного впровадження інноваційних рішень. Це допомагає вітчизняним авіакомпаніям оптимізувати операційні процеси, покращувати сервіс і підвищувати лояльність клієнтів;

- доступ до сучасних технологій і інновацій. Співпраця на міжнародному рівні забезпечує доступ до передових технологій, що дозволяє українським авіакомпаніям удосконалювати системи безпеки, підвищувати надійність перевезень і забезпечувати відповідність світовим стандартам;

- розвиток інфраструктури та створення робочих місць. Розвиток авіаційної галузі стимулює модернізацію аеропортів, розширення логістичних ланцюгів і впровадження нових сервісів. Це, у свою чергу, створює додаткові робочі місця в таких сферах, як транспорт, туризм, обслуговування та виробництво;

- зміцнення міжнародного іміджу України. Участь у глобальних авіаційних ініціативах демонструє готовність України до відкритої співпраці, забезпечення високих стандартів якості та відповідальності. Це підвищує довіру з боку міжнародних партнерів і зміцнює позиції країни в світовій економіці.

Завдяки цим зусиллям Україна робить впевнені кроки на шляху інтеграції у глобальну авіаційну мережу. Це не лише сприяє розвитку національної авіаційної галузі, а й забезпечує важливий імпульс для економічного зростання, розширення міжнародних зв'язків та інтеграції в світову спільноту.

Відновлення авіаційної промисловості України після війни вимагатиме масштабних інвестицій, зокрема залучення іноземного капіталу. Для цього необхідно розробити й впровадити ефективні державні заходи, оскільки наявних фінансових ресурсів і технологічного забезпечення наразі недостатньо для задоволення потреб галузі. Зважаючи на постійно мінливі ринкові умови,

жорстку конкуренцію та вплив глобальних викликів, авіаційна галузь потребує науково обґрунтованої стратегії сталого розвитку. Ця стратегія має ґрунтуватися на гармонізації економічних, соціальних і екологічних аспектів як на національному, так і регіональному рівнях.

У повоєнний період авіаційна промисловість України зіткнеться з рядом критичних викликів, вирішення яких є необхідною умовою для сталого розвитку галузі. Зокрема:

1. Обмеженість ресурсів. Через значний дефіцит фінансових і матеріальних ресурсів українські авіакомпанії будуть змушені впроваджувати жорстку оптимізацію витрат, розумне планування бюджетів і мобілізацію всіх доступних засобів для ефективного відновлення польотів.

2. Кадровий дефіцит. Масова міграція населення, зменшення кількості кваліфікованих спеціалістів через бойові дії, а також складність повернення експертів із закордонного ринку праці створюють серйозну проблему для авіаційної галузі. Для її вирішення потрібно залучати молодих спеціалістів, стимулювати повернення професіоналів із діаспори та розвивати програми професійного навчання.

3. Фінансові труднощі. Тривалий період економічної нестабільності вплинув на здатність авіакомпаній інвестувати в оновлення флоту та інфраструктури. У цій ситуації ключовим стає пошук надійних міжнародних партнерів, залучення концесій, а також активна співпраця з міжнародними фінансовими установами.

4. Відновлення інфраструктури та флоту. Відновлення пошкоджених аеропортів, модернізація існуючих об'єктів, закупівля нових літаків і відновлення авіапарку є пріоритетами післявоєнного періоду. Важливим аспектом стане впровадження сучасних технологій і цифровізації для підвищення ефективності.

5. Оптимізація маршрутів та мережі. У новій економічній реальності авіакомпанії повинні обережно підходити до розширення маршрутів,

концентруючись на найбільш рентабельних напрямках і ключових міжнародних ринках.

6. Розвиток державно-приватного партнерства. Створення ефективних концесій, залучення професійних менеджерів і впровадження наглядових рад сприятиме зміцненню авіаційної галузі та забезпеченню її конкурентоспроможності.

Загалом, реалізація зазначених заходів вимагатиме системного підходу та активної взаємодії держави, бізнесу та міжнародних організацій. Розвиток конкурентоспроможної авіаційної галузі стане ключовим фактором економічного зростання, інтеграції України у світовий транспортний ринок і підвищення її міжнародного іміджу.

Висновок до третього розділу

Отже, покращення можливостей авіакомпаній у короткостроковій перспективі є важливим для швидшого реагування на ринкові умови та ефективного управління авіапарком. Інновації включають інвестиції з метою зменшити витрату палива. Для сталого розвитку авіакомпаніям слід ретельно оновлювати свій флот і знижувати середній вік літаків, що допоможе зменшити витрати на технічне обслуговування та скоротити викиди.

Світова авіаційна галузь є взаємопов'язаною, тому існує велика потреба в міжнародній співпраці з різними учасниками ринку, такими як авіакомпанії, аеропорти та виробники літаків. Співпраця дозволяє авіакомпаніям пропонувати більше напрямків і рейсів, розширюючи маршрутну мережу та зміцнюючи відносини з клієнтами. Спільне використання таких ресурсів, як літаки, персонал і інфраструктура, може призвести до значної економії для всіх учасників.

Очікується, що міжнародне співробітництво в авіаційній галузі буде розширюватися, оскільки авіакомпанії шукають способи підвищити ефективність, стати більш конкурентоспроможними та надавати якісніші послуги пасажиром.

Негативний вплив на авіаційну галузь має війна в Україні. Авіакомпаній були змушені призупинити польоти, аеропорти зазнали пошкоджень, і було порушено авіасполучення над Україною. Відновлення авіасполучення з Україною є важливим пріоритетом. Це потребує тісної співпраці з міжнародними партнерами для забезпечення повітряної безпеки та відповідності міжнародним стандартам. Україні необхідно модернізувати свою авіаційну індустрію, щоб вона відповідала сучасним ринковим вимогам. Це потребуватиме значних інвестицій, які можна залучити через міжнародну співпрацю.

ВИСНОВКИ

Протягом останніх кількох років світовий ринок авіаційних перевезень перебував у стані нестабільності через такі фактори, як пандемія COVID-19, геополітична напруженість, зростання цін на авіаційне паливо та інфляція. Незважаючи на ці труднощі, галузь демонструє ознаки стійкості та поступового відновлення. У найближчі роки авіагалузь зіткнеться з такими викликами, як підвищення цін, скорочення маршрутів і зміна споживчих уподобань. Ті авіакомпанії, які зможуть швидко адаптуватися до змін і впроваджувати нові технології, будуть найкраще підготовлені до успіху в майбутньому.

Світовий ринок авіаперевезень демонструє стійке зростання, і прогнозується, що найближчими роками цей сектор швидко розширюватиметься, надаючи великі можливості для авіакомпаній, аеропортів та інших учасників ринку. Це зростання зумовлене розвитком глобальної економіки, збільшенням ділових поїздок і туризму, а також зростаючою доступністю авіаперевезень. Авіакомпанії мають адаптуватися до нових викликів, таких як підвищення цін на паливо, коливання валютних курсів і геополітична напруженість.

Складним завданням є регулювання світового ринку авіаційних перевезень, яке вимагає врахування інтересів усіх зацікавлених сторін на різних рівнях економічної системи, від глобального до національного. Важливо знайти баланс між забезпеченням безпеки, розвитком конкуренції та захистом прав споживачів. Використання великих даних і штучного інтелекту може суттєво змінити сфери бронювання квитків, управління повітряним рухом і безпеки.

Аналіз факторів нестабільності, які впливають на світовий ринок авіаційних перевезень, дозволив виділити основні з них: геополітична нестабільність (війни, регіональні конфлікти, теракти, що можуть призвести до закриття повітряного простору, зміни маршрутів і скасування рейсів, що негативно впливає на попит і пропозицію авіаквитків), пандемії (спалахи інфекційних захворювань, як COVID-19, можуть призвести до масових скасуванняв

рейсів, введення обмежень на поїздки та зниження попиту на авіап перевезення), зміна клімату (екстремальні погодні явища, такі як урагани, повені та посухи, можуть призводити до скасування рейсів та інших збоїв у роботі авіакомпаній) та інші. Ці фактори взаємопов'язані і можуть впливати один на одного. Наприклад, зростання світової економіки може призвести до збільшення попиту на авіап перевезення, що своєю чергою може спричинити підвищення цін на авіаквитки. Важливо відзначити, що турбулентність світового авіаринку не завжди є негативною. Вона може служити каталізатором змін, сприяти оновленню та розвитку економіки.

Критичний аналіз сучасних тенденцій розвитку світового ринку авіаційних перевезень показує, що ринок постійно розвивається, динамічно змінюючись під впливом різних факторів. Загалом, світовий ринок авіаційних перевезень має позитивні перспективи. Очікується, що попит на авіап перевезення буде зростати впродовж наступних років, що призведе до збільшення обсягів авіап перевезень та доходів авіакомпаній. Однак авіакомпанії зіткнуться з викликами, такими як зміна клімату, геополітична нестабільність та зростання цін на авіаційне паливо.

Економічні та геополітичні кризи значно впливають на міжнародні авіаційні перевезення, викликаючи різке скорочення попиту на пасажирські та вантажні авіап перевезення, підвищення цін на пальне і послуги, а також запровадження обмежень на польоти. Під час таких криз люди часто зменшують витрати на неосновні поїздки, як-от відпочинок чи ділові подорожі, що призводить до зниження попиту на авіаквитки та зменшення доходів авіакомпаній. Пандемія COVID-19 завдала серйозного удару по світовій авіаційній галузі, знизивши пасажиропотік на 60% у 2020 році – найбільший спад в історії. Це спричинило великі збитки для авіакомпаній, багато з яких були змушені оголосити банкрутство або скоротити персонал. У майбутньому сталий розвиток набуватиме все більшого значення, оскільки авіакомпанії намагатимуться зменшити свій вплив на довкілля. І авіакомпанії, і пасажирів повинні бути готовими до нових викликів і адаптуватися до змін на ринку.

Аналіз стратегічного розвитку найбільших авіакомпаній світу показав, що світова авіаційна галузь є динамічною та конкурентною, змушуючи авіакомпанії постійно пристосовуватися до нових умов для збереження конкурентоспроможності. Авіакомпанії розширюють свої маршрутні мережі, щоб вийти на нові ринки та запропонувати пасажиром більше варіантів подорожей. Це включає додавання нових прямих рейсів, збільшення частоти рейсів на існуючих маршрутах та укладання партнерських угод з іншими авіакомпаніями. Поліпшення аналітичних можливостей авіакомпаній у короткостроковій перспективі є важливим для швидкої реакції на ринкові умови через ефективне управління парком літаків. Інші інновації включають інвестиції в полегшені вантажні агрегати для зниження витрати палива. З точки зору сталого розвитку, авіакомпаніям рекомендується ретельно оновлювати свій парк літаків та скорочувати середній вік парку, щоб знизити витрати на технічне обслуговування і зменшити викиди.

Дослідження та аналіз стратегічних пріоритетів міжнародного співробітництва авіатранспортних підприємств України під час війни та після неї показали, що війна в Україні завдала значного удару по авіатранспортній галузі країни. Багато авіакомпаній були змушені призупинити польоти, аеропорти зазнали пошкоджень, і цивільне авіасполучення над Україною було порушено. Війна та пов'язані з нею санкції проти Росії призвели до різкого зростання цін на паливо і порушення ланцюгів постачань. Ці обставини змусили авіакомпанії підвищити ціни на квитки і скоротити кількість маршрутів. Відновлення світової економіки, збільшення кількості ділових поїздок і туризму, а також доступність авіап перевезень є основними рушійними силами зростання світового ринку авіап перевезень. Важливим пріоритетом є відновлення авіасполучення з Україною, що потребує тісної співпраці з міжнародними партнерами для забезпечення повітряної безпеки та відповідності міжнародним стандартам. Україні необхідно модернізувати свою авіаційну промисловість, щоб відповідати сучасним вимогам. Це потребуватиме значних інвестицій, яких можна досягти через міжнародне співробітництво.

Попри зазначені виклики, є і деякі позитивні моменти для світового ринку авіаперевезень. Згідно з прогнозами міжнародних авіаційних організацій, попит на авіаперевезення зростатиме в міру відступу пандемії COVID-19 і відновлення економіки. Крім того, нові технології, такі як літаки з більшою паливною ефективністю, можуть допомогти знизити витрати авіакомпаній. Авіакомпаніям, які прагнуть залишатися конкурентоспроможними в динамічному та конкурентному середовищі, важливо постійно інвестувати в нові технології, розширювати маршрутні мережі, покращувати обслуговування клієнтів і шукати способи зниження витрат.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Aviation: Benefits Beyond Borders Providing employment, trade links, tourism and support for sustainable development through air travel. Air Transport Action Group. March 2017. URL: <https://www.iaa.ie/media/aviationbenefitsbeyondborde.pdf>
2. Aviation: Benefits Beyond Borders 2020 Report. Air Transport Action Group, April 2021. URL: http://aviationbenefits.org/media/26786/ATAG_-_AviationBenefits2021_FULL_LowRes.pdf
3. Chernega O. B. Key features of formation and development of European aviation network. Основні риси формування та розвитку європейської авіаційної мережі / Актуал. Проблеми економіки. 2020. № 12. С. 75-84.
4. European Organization for the Safety of Air Navigation, Eurocontrol, Guidelines for ATCO Common Core Content, Initial Training Part 3: Rating Training – Module 1: Aerodrome Control Visual Rating (ADV), T14 – Module 1, Edition Number 2.0, 84 Edition Date 10.12.2014, Subject 12: Aerodromes. Europeanair Traffic Management.
5. FAA – Financial Services. Federal Aviation Administration URL: http://www.faa.gov/about/office_org/headquarters_offices/aba/overflight_fees/
6. Germa Bel and Xavier Fageda – Getting There Fast: Globalization, Intercontinental Flights and Location of Headquarters. Journal of Economic Geography (2018) 8 (4) pp. 471-495.
7. ICAO – Secretariat – Legal Affairs and External Relations Bureau – Current lists of parties to multilateral air law treaties. International Civil Aviation Organization. URL: http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Transit_EN.pdf
8. Luppo A. Argunov G., Prygara O. European centralized services of air navigation system. Централізоване обслуговування аеронавігаційної системи в Європі.. Вісн. Нац. авіац. ун-ту. 2019. 60, № 3. С. 43-48. -
9. Pavlova S., Zadorozhnia A. Analysis of free route airspace and performance based navigation implementation in the European air navigation system. Аналіз упровадження концепцій повітряного простору вільних маршрутів та навігації,

заснованої на характеристиках, у європейській аеронавігаційній системі. Вісн. Нац. авіац. ун-ту. 2019. 61, № 4. С. 28-35.

10. Paweska M., Bugayko D., Grigorak M., Mendrun R. Transport law and the certification process in European Union. Транспортне право та сертифікаційний процес у Європейському Союзі. Вісн. Нац. авіац. ун-ту. 018.57, № 4. С. 151-154.

11. The Single European Sky (SES). Skybrary URL: <http://www.eurocontrol.int/dossiers/single-european-sky>

12. Travel & Tourism, Economic Impact 2019, World. World Travel & Tourism Council. The Authority on World Travel&Tourism. URL: http://www.wttc.org/site_media/uploads/downloads/world2019.pdf

13. Боярська З.І., Терещенко Н.М. Актуальні проблеми екологічного оподаткування цивільної авіації в контексті правових ініціатив Європейського Союзу. Юридичний вісник. Повітряне і космічне право. 2019. № 3. С. 11-15.

14. Вілкул О. Україна парафувала з ЄС Угоду про Спільний авіаційний простір. Урядовий портал. 28.11.2013. URL: http://www.kmu.gov.ua/control/publish/article?art_id=246883289

15. Водоласкова К.Ю. Вплив державних закупівель на подальший розвиток авіаційної галузі в Україні в контексті Європейської інтеграції. Наше право. 2018. № 3. С. 172-176.

16. Водоласкова К.Ю. Державні закупівлі як інструмент екологічної безпеки в авіаційній галузі (наземне обслуговування). Юридичний вісник. Повітряне і космічне право. 2021. № 2. С. 13-18.

17. Глобальні тренди до 2030. Виклики та вибір для Європи, European Strategy and Policy Analysis System: URL: <https://www.iss.europa.eu/sites/default/files/EUISSFiles/ESPAS Report.pdf>.

18. Голляк Ю.Б. Формування основних напрямів реалізації стратегії розвитку авіаційної галузі України в межах сталого зростання світового авіаринку. Актуальні проблеми економіки. 2019. № 4. С. 125-130.

19. Григоров О.М. Міжнародні та національні стандарти аеропортової діяльності. URL: <http://journals.iir.kiev.ua/index.php/apmv/article/viewFile/1025/978>

20. Джобулда Ю.П. Аналіз міжнародної конкурентоспроможності авіаційної галузі України. URL: <http://nauka.kushnir.mk.ua/?p=15945>
21. Діденко С. Транспортна галузь в умовах коронакризи: оцінка негативного впливу та прогноз. URL.: <https://ua.news.ua/transportnaya-otrasl-v-uslovyah-koronakryzysa-otsenka-negatyvnogo-vozdjstvyua-y-prognoz/>.
22. Довгань В. Перспективи розвитку авіаційної галузі України. URL: <https://cfts.org.ua/>.
23. Дорожня карта єдиного європейського транспортного простору. Офіційний сайт Законодавства ЄС. URL: <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:EN:PDF>
24. Дорофеева К.М. Участь України у міжнародних транспортних коридорах. Економічна політика країн ЄС: матер. міжнар. наук.-практ.конф., 1-3 жовт. 2018 р. м. Познань, Польща. Донецьк: ДонНУЕТ, 2018. С. 85-87.
25. Дорофеева Х.М., Чернега О.Б. Стратегія інтеграції авіаційної мережі України до єдиного повітряного простору Європейського Союзу. Економіка. Управління. Інновації: електронне наукове фахове видання Житомирського державного університету імені Івана Франка ДУ. 2020. Т. 19, вип. 2/1. С. 104-108.
26. Єршов Є.К. Вплив європейських інтеграційних процесів на формування нормативно-правового регулювання цивільної авіації України. Юридичний вісник. Повітряне і космічне право. 2018. № 1. С. 19-23.
27. Закон України «Про ратифікацію Угоди між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом і його державами-членами, з іншої сторони, про спільний авіаційний простір». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2067-20#Text>.
28. Звіт про виконання Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом 2015-2020. URL.: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/zviti-pro-vikonannya/aa-implementation-report-2015-2020-ukr-final.pdf>.
29. Звіт глобальних ризиків 2020, World Economic Forum. URL: [http://www3.weforum.org/docs/WEF Global Risk Report 2020.pdf](http://www3.weforum.org/docs/WEF%20Global%20Risk%20Report%202020.pdf).
30. Іваницька О.М., Гадіак А.Г. Сучасний стан авіаційної галузі та проблеми державного регулювання розвитку авіалізингу в Україні. Теорія та практика

державного управління і місцевого самоврядування. 2018. № 1. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Ttpdu_2018_1_8.

31. Калиновський А.О., Горбаль Н.І., Калиновська Н.Л. Тенденції та стратегії розвитку авіаційної галузі України. Бізнес Інформ. 2021. № 8. С. 88-94.

32. Коваленко О.В. Ефективність маркетинго-інноваційного мультистратегічного напрямку реалізації національного авіабренду авіаційної галузі України. Збірник наукових праць Таврійського державного агротехнологічного університету (економічні науки). 2019. № 4. С. 54-63.

33. Коваленко О.В. Формування системи макроекономічного регулювання маркетинго-інноваційного розвитку авіаційної галузі в межах національного господарства. Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер. : Економіка і управління. 2018. Вип. 25. С. 162-168.

34. Командровська В.Є., Колесник М.В., Любезна І.І. Проблеми і перспективи розвитку авіатранспортної галузі України. Збірник наукових праць Черкаського державного технологічного університету. Серія : Економічні науки. 2020. Вип. 40(3). С. 93-101.

35. Крихтіна Ю.О. Шляхи трансформації державної політики розвитку транспортної галузі в умовах європейської інтеграції України. Вісник Національного університету цивільного захисту України: зб. наук. пр. Х.: Вид-во НУЦЗУ, 2021. Вип. 2 (15). С. 428 – 435.

36. Латишева О.В. Інструменти еколого–економічного регулювання авіаційної галузі. Економічний форум. 2019. № 3. С. 22-25.

37. Марінцева К.В. Наукові основи та методи забезпечення ефективного функціонування авіатранспортних систем: монографія. Нац. авіац. ун-т. Київ, 2019. 503 с.

38. Милян О.С. Відповідність національних аспектів регулювання в системі цивільної авіації до європейських стандартів в розрізі укладення Угоди про спільний авіаційний простір. URL: http://www.rusnauka.com/8_NMIV_2018/Economics/2_131591.doc.htm

39. Михайличенко К. Транспортна стратегія у національних інтересах України. URL: [http://zt.knute.edu.ua/files/2017/02\(91\)/07.pdf](http://zt.knute.edu.ua/files/2017/02(91)/07.pdf).

40. Мних О.Б. Фундаментальні зміни на європейському конкурентному ринку авіапослуг і необхідність упровадження якісних змін у діяльності українських авіакомпаній у контексті інтеграції України у спільний авіаційний простір. Вісник Національного університету "Львівська політехніка". Логістика. 2019. № 811. С. 233-240.

41. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року. Схвалено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#n13>.

42. Новини співпраці з ЄС. Бюлетень Представництва Європейського Союзу в Україні. Вип. № 52 21.05.2010. URL: http://eeas.europa.eu/delegations/ukraine/documents/eucooperationnews/52_eucooperationnews_uk.pdf.

43. Офіційний портал Державної авіаційної служби України. URL: www.avia.gov.ua

44. Офіційний сайт: European Airlines. URL: <http://www.europeanairlines.no>.

45. Офіційний сайт: European Aviation Safety Agency. URL: <http://easa.europa.eu>.

46. Офіційний сайт: Київ Бориспіль міжнародний аеропорт. URL: <http://kbp.aero/ru/about/airport/>

47. Офіційний сайт: International Air Transport Association. URL: <http://www.iata.org/about/Pages/index.aspx>.

48. Офіційний сайт: International Civil Aviation Organization. URL: <http://www.icao.int/Pages/default.aspx>

49. Офіційний сайт: The United Nations Economic Commission for Europe. URL: <http://www.unecsc.org>.

50. Офіційний сайт: World Aero Data. URL: <http://worldaerodata.com>.

51. Офіційний сайт: World Bank. URL: <http://www.worldbank.org>

52. Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>.

53. План розвитку єдиного європейського простору – на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи. Біла книга – Транспорт. URL: http://www.transportukraine.eu/sites/default/files/white_book_transport_2050_ukr_0.pdf.

54. Повітряний кодекс України (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2011, № 48-49, ст.536). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text>.

55. Проект «Підтримка інтеграції України у транс'європейську транспортну мережу ТЄМ-Т» URL: <http://cstei.lviv.ua/ua/item/432>.

56. Про затвердження Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні. Постанова КМУ від 4 серпня 1997 р. № 821. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/821-97-%D0%BF#Text>.

57. Радченко М.В. Повітряний кодекс як правова основа діяльності авіаційної галузі. Вісник Запорізького національного університету. Юридичні науки. 2019. № 4(1). С. 210-217.

58. Реалізація транспортного потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку. Аналітична доповідь. К. : НІСД, 2011. 37 с.

59. Рибчук А.В. Транспортні системи світу - важливий елемент глобальної виробничої інфраструктури. Актуальні проблеми економіки. 2004. № 7. С. 99-105.

60. Річні звіти Антимонопольного Комітету України. URL: <https://amcu.gov.ua/storage/app/uploads/public>.

61. Січкач Д. Транспортна галузь у 2020 році. URL: <https://eba.com.ua/transportna-galuz-u-2020-rotsi>.

62. Співробітництво з міжнародними організаціями в сфері транспорту. URL: <https://mtu.gov.ua/content/spivrobitnictvo-z-mizhnarodni-organizacii-v-sferi-transportu.html>.

63. Танклевська Н.С., Чернявська Т.А. Сучасні проблеми розвитку транспортного сектору України. Облік і фінанси АПК: освітній портал. URL: <http://magazine.faaf.org.ua/suchasni-problemi-rozvitku-transportnogo-sektoru-ukraini.html>.

64. Указ Президента України «Про Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року» № 722/2019 від 30.09.2019. URL: <https://www.president.gov.ua/documents/7222019-29825>.

65. Указ Президента України «Про делегацію України для участі у переговорах з Європейським Союзом щодо укладення Угоди між Україною та Європейським Союзом про Спільний авіаційний простір» № 981 від 19.10.2007. URL: <http://www.president.gov.ua/documents/9812007-6516>

66. Україна 2030: доктрина збалансованого розвитку. Видання друге. Львів: Кальварія, 2017. 164 с.

67. Через пандемію обсяг авіаперевезень у 2020 р. впав на 60% – ІКАО. URL.: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3172388-cerez-pandemiu-obsag-aviaperevezen-u-2020-roci-vrav-na-60-ikao.html>.

68. Чернега О.Б., Дорофєєва Х.М. Стратегія інтеграції авіаційної мережі України до єдиного повітряного простору Європейського Союзу Економіка. Управління. Інновації. 2020. № 1. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/eui_2020_1_41

69. Швець Л.І. Актуальні проблеми розвитку сучасної авіаційної галузі як складової системи сервісного обслуговування. Вісник Донецького університету економіки та права. 2018. № 2. С. 27-31.

70. Штангрет А.М. Теоретико-методичні засади побудови системи моніторингу економічної безпеки підприємств авіаційної галузі. Науковий вісник НЛТУ України. 2018. Вип. 23.12. С. 206-211.

71. Юрченко М.В. Повітряний кодекс України як правова основа діяльності авіаційної галузі . Актуальні проблеми держави і права. 2019. Вип. 70. С. 216-223.