

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ІМЕНІ ВАДИМА ГЕТЬМАНА**

**Факультет міжнародної економіки і менеджменту  
Кафедра європейської економіки і бізнесу**

**ОСВІТНЬО-ПРОФЕСІЙНА ПРОГРАМА  
ГАЛУЗЬ ЗНАНЬ  
СПЕЦІАЛЬНІСТЬ**

**Міжнародні економічні відносини  
29 Міжнародні відносини  
292 Міжнародні економічні відносини**

Форма навчання: заочна  
(денна, заочна)

**КВАЛІФІКАЦІЙНА МАГІСТЕРСЬКА РОБОТА**

на тему «Розвиток міжнародного ринку пасажирських авіаперевезень»  
(назва теми)

здобувача Бобор Валерії Володимирівни  
(ПІБ, підпис)

Науковий керівник: д. е. н. професор Чужиков В. І.  
(науковий ступінь, учене звання, ПІБ)

\_\_\_\_\_  
(підпис)

**Робота допущена до захисту перед екзаменаційною комісією з  
атестації здобувачів вищої освіти (ЕК)**

Завідувач кафедри: д. е. н. доцент Федірко О. А.  
(науковий ступінь, учене звання, ПІБ)

\_\_\_\_\_  
(підпис)

Київ 2023

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**  
**ДВНЗ «КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**  
**ІМЕНІ ВАДИМА ГЕТЬМАНА»**

**Факультет міжнародної економіки і менеджменту**  
**Кафедра європейської економіки і бізнесу**

**ОСВІТНЬО-ПРОФЕСІЙНА ПРОГРАМА**  
**ГАЛУЗЬ ЗНАНЬ**  
**СПЕЦІАЛЬНІСТЬ**

**Міжнародні економічні відносини**  
**29 Міжнародні відносини**  
**292 Міжнародні економічні відносини**

**ПОГОДЖЕНО**

Керівник проектної групи (гарант)  
Освітньо-професійної програми

\_\_\_\_\_ Федірко О.А.

«\_\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ р.

**ЗАТВЕРДЖУЮ**

Завідувач кафедри

\_\_\_\_\_ Федірко О.А.

«\_\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ р.

**ІНДИВІДУАЛЬНЕ ЗАВДАННЯ**

здобувачу вищої освіти Бобор Валерії Володимирівни

*(прізвище, ім'я, по батькові)*

**заочної форми навчання**

на підготовку кваліфікаційної магістерської роботи  
*на тему* «Розвиток міжнародного ринку пасажирських авіаперевезень»

Тему затверджено наказом ректора Університету від «\_\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ р. № \_\_\_\_\_

Кваліфікаційна магістерська робота виконується на матеріалах  
ТОВ «Любанін»

**План кваліфікаційної магістерської роботи**

Розділ 1 \_\_\_\_\_ Методологія дослідження міжнародних секторальних  
ринків

*(назва розділу)*

***(термін подання – до 20.10)***

Розділ 2 \_\_\_\_\_ Динамізація міжнародних ринків пасажирських  
перевезень

*(назва розділу)*

***(термін подання – до 05.11)***

Розділ 3 \_\_\_\_\_ Диверсифікація вітчизняного ринку міжнародних авіаційних  
пасажирських перевезень

*(назва розділу)*

**(термін подання – до 25.11)**

<b>Об'єкт дослідження:</b>	Процес диверсифікації глобального ринку авіаперевезень
<b>Предмет дослідження:</b>	Розвиток міжнародного ринку пасажирських авіаперевезень в умовах глобалізації
<b>Мета кваліфікаційної магістерської роботи:</b>	Виявити особливості, характер та структуру сучасного ринку міжнародних пасажирських перевезень

**Конкретні завдання, які здобувач повинен виконати для досягнення поставленої мети:**

У розділі 1 1.1. Суть та значення секторальних ринків  
1.2. Еволюція розвитку авіаційного ринку  
1.3. Методи ідентифікації ефективності

У розділі 2 2.1. Секторальний аналіз ринку  
2.2. Корпоративні системи ринку  
2.3. Географічна диверсифікація

У розділі 3 3.1. Особливості розвитку вітчизняного ринку  
3.2. Конвергенція вітчизняного і європейського ринків  
3.3. Стратегія диверсифікації

**Завдання підготував  
науковий керівник**

\_\_\_\_\_

(підпис)

**В.І.Чужиков**

\_\_\_\_\_

(ініціали, прізвище)

«\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2022\_ р.

**Завдання одержав  
Здобувач**

\_\_\_\_\_

(підпис)

\_\_\_\_\_

(ініціали, прізвище)

«\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2022р.

## Реферат

Кваліфікаційна магістерська робота містить 78 сторінок, 5 таблиць, 35 рисунків, список використаних джерел з 91 найменування, додатки.

### **«Розвиток міжнародного ринку пасажирських авіаперевезень»**

*(назва кваліфікаційної магістерської роботи)*

*Об'єктом дослідження* є сектор ринку міжнародних пасажирських авіаперевезень України як складова світового ринку міжнародних пасажирських авіаперевезень та як сектор економіки України.

*Предметом дослідження* є наявні на сучасному етапі можливості розвитку сектору міжнародних пасажирських авіаперевезень України в контексті розвитку світового ринку міжнародних пасажирських авіаперевезень та процесів інтеграції України до європейського економічного простору.

*Мета кваліфікаційної магістерської роботи* – вивчити особливості розвитку міжнародного ринку пасажирських авіаперевезень у світі та в Україні.

Відповідно до поставленої мети були визначені такі завдання:

- визначити суть та значення секторальних ринків;
- прослідкувати еволюцію авіаційного ринку;
- виявити методи ідентифікації ефективності міжнародних секторальних ринків;
- здійснити секторальний аналіз міжнародного ринку пасажирських авіаперевезень;
- висвітлити корпоративні системи міжнародного ринку авіаційних пасажирських перевезень;
- проаналізувати географічну диверсифікацію міжнародного ринку пасажирських авіаперевезень;
- виявити особливості розвитку вітчизняного ринку міжнародних пасажирських авіаперевезень;
- дослідити особливості конвергенції вітчизняного і європейського ринків міжнародних авіаційних пасажирських перевезень;
- розробити стратегію диверсифікації вітчизняного ринку міжнародних пасажирських авіаперевезень.

*Практичне значення отриманих результатів* полягає в тому, що в роботі актуалізовано інформацію щодо стану розвитку міжнародних пасажирських авіаперевезень у світі та в Україні; обґрунтовано доцільність конвергенції вітчизняного та світового ринку міжнародних пасажирських авіаперевезень; на основі аналізу сучасного стану сектору розроблено конкретні компоненти стратегії диверсифікації вітчизняного ринку міжнародних пасажирських авіаперевезень.

Рік виконання кваліфікаційної магістерської роботи 2022.

Рік захисту роботи 2023.

*Ключові слова:* сектор ринку, міжнародний ринок пасажирських авіаперевезень, пасажирські авіаперевезення, динамізація ринків, диверсифікація ринків, секторальний аналіз.

**В і д г у к**  
**про кваліфікаційну магістерську роботу**  
**здобувача факультету міжнародної економіки і менеджменту**  
**освітньо-професійної програми «Міжнародні економічні відносини»**

Бобор Валерії Володимирівни

(прізвище, ініціали)

на тему Розвиток міжнародного ринку пасажирських авіаперевезень

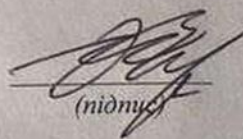
(назва теми)

1. Актуальність теми: зумовлена активними процесами диверсифікації і, водночас, посиленням впливом на їх інтенсивність військових дій, пандемії.
2. Позитивні риси кваліфікаційної роботи: структура роботи:
  - системний аналіз трендів в авіації;
  - пропозиції авторки щодо перспектив розвитку.
3. Наявність самостійних розробок автора:
  - аналіз корпоративних відносин в цивільній авіації;
  - географія перевезень;
  - конвергенція вітчизняного і європейського ринків
4. Цінність теоретичних висновків та практичних рекомендацій: полягає у методології дослідження секторальних ринків їх диверсифікації. Окремі рекомендації авторки можна використати при викладанні курсу «Європейська інтеграція» (2.2; 2.3).
5. Наявність недоліків: не помічено
6. Загальна оцінка кваліфікаційної магістерської роботи та її допущення до захисту перед ЕК: відповідає вимогам, рекомендовано до захисту. Оцінка – 47 балів.

**Науковий керівник:**

проректор, д.е.н., професор

(посада, учене звання, науковий ступінь)

  
(підпис)

В.І Чужиков

(прізвище, ініціали)

## РЕЦЕНЗІЯ

на кваліфікаційну магістерську роботу  
здобувачка факультету міжнародної економіки і менеджменту  
освітньо-професійної програми «Міжнародні економічні відносини»

**БОБОР ВАЛЕРІЇ ВОЛОДИМИРІВНИ**

на тему: «Розвиток міжнародного ринку пасажирських авіаперевезень»

Рецензована дипломна робота В.В. Бобор є завершеним дослідженням авторки, що відповідає усім вимогам до робіт відповідного рівня. Вона присвячена актуальним питанням диверсифікації ринку пасажирських авіаперевезень, який упродовж останніх десяти років зазнав як великого піднесення так і значного занепаду, що був зумовлений пандемією та військовою агресією з боку РФ.

Робота здобувачки має чітку і послідовну структуру, яка засвідчує зрілість авторки, її обізнаність та ерудицію. Важливою перевагою роботи є три суттєві компоненти: методи ідентифікації ефективності перевезень (розділ №3), аналіз корпоративних структур глобального ринку (2.2) та конвергенція вітчизняного та європейського ринків (3.2).

Авторкою були розроблені основи стратегії диверсифікації вітчизняного ринку міжнародних авіаційних перевезень і запропоноване власне бачення зміни їх характеру та структури у поствоєнний період.

Все сказане вище дозволяє стверджувати, що дипломна робота В. В. Бобор виконана на високому рівні, відповідає вимогам і рекомендується до захисту з високою оцінкою.

Рецензент - д. е. н., професор

В. о. ректора Київського національного  
економічного університету імені  
Валерія Гетьманця



А.М. Колот

## ЗМІСТ

<b>ВСТУП</b> .....	<b>3</b>
<b>РОЗДІЛ 1. МЕТОДОЛОГІЯ ДОСЛІДЖЕННЯ</b>	
<b>МІЖНАРОДНИХ СЕКТОРАЛЬНИХ РИНКІВ</b> .....	<b>7</b>
1.1. Суть та значення секторальних ринків .....	7
1.2. Еволюція авіаційного ринку .....	11
1.3. Методи ідентифікації ефективності міжнародних секторальних ринків .....	19
<b>Висновки до розділу 1</b> .....	<b>24</b>
<b>РОЗДІЛ 2. ДИНАМІЗАЦІЯ МІЖНАРОДНИХ РИНКІВ</b>	
<b>ПАСАЖИРСЬКИХ АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ</b> .....	<b>26</b>
2.1. Секторальний аналіз міжнародного ринку пасажирських авіаперевезень .....	26
2.2. Корпоративні системи міжнародного ринку авіаційних пасажирських перевезень.....	35
2.3. Географічна диверсифікація міжнародного ринку пасажирських авіаперевезень .....	45
<b>Висновки до розділу 2</b> .....	<b>50</b>
<b>РОЗДІЛ 3. ДИВЕРСИФІКАЦІЯ ВІТЧИЗНЯНОГО РИНКУ</b>	
<b>МІЖНАРОДНИХ АВІАЦІЙНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ</b> .....	<b>52</b>
3.1. Особливості розвитку вітчизняного ринку міжнародних пасажирських авіаперевезень .....	52
3.2. Конвергенція вітчизняного і європейського ринків міжнародних авіаційних пасажирських перевезень.....	64
3.3. Стратегія диверсифікації вітчизняного ринку міжнародних пасажирських авіаперевезень .....	68
<b>Висновки до розділу 3</b> .....	<b>73</b>
<b>ВИСНОВКИ</b> .....	<b>75</b>
<b>СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ</b> .....	<b>79</b>
<b>ДОДАТКИ</b> .....	<b>88</b>

## ВСТУП

**Актуальність теми.** Відображення якісного рівня розвитку економічної системи в цілому здійснюється за допомогою висвітлення секторальної структури національної економіки за видами економічної діяльності. Секторизація економіки є не тільки наслідком економічного розвитку світового суспільства, але й виступає як важливий фактор економічного зростання. Ефективність окремих секторів економіки на різних етапах відтворення, зрушення у секторальній структурі позитивно або негативно впливають на результати функціонування економічної системи в цілому та визначають секторальний ефект. Саме тому пропорції національних економік за умов глобалізації є постійним об'єктом моніторингу з боку численних міжнародних установ, таких як Світовий банк, Міжнародний валютний фонд, Організація економічного співробітництва та розвитку (ОЕСР), Світова організація торгівлі тощо. Ефективна секторальна структура економіки, що відповідає соціально-орієнтованій моделі економіки ринкового типу і базується на використанні як конкурентних переваг у світовому поділі праці, так і економічних переваг міжнародної інтеграції, є гарантом незалежності будь-якої країни і запорукою її динамічного розвитку.

Світова система транспорту немислима без авіації. Нині спостерігається позитивна динаміка авіаційних перевезень, а роль авіації у світовому масштабі складно переоцінити. Ринок пасажирських авіаперевезень має найшвидші з-поміж всіх видів транспорту темпи зростання. До початку світової фінансово-економічної кризи зростання обсягу перевезень повітряним транспортом було значно вище, ніж загальне економічне зростання країн світу, але було тісно пов'язане з останнім.

Тож розвиток міжнародного ринку пасажирських авіаперевезень доцільно розглядати у ракурсі методології дослідження міжнародних секторальних ринків, що уможливорює як аналіз сучасного стану ринку, так і визначення перспектив розвитку вказаного ринку, як результат – розроблення стратегії розвитку міжнародного ринку пасажирських авіаперевезень.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** На сучасному етапі розвитку науки секторальним ринкам приділяється досить значна увага. Зокрема, визначенню поняття і особливостей секторальних ринків присвячені роботи В. О. Білика, О. В. Загороднюк, Г. М. Кизими, О. В. Коломицевої, Б. М. Маркова, В. Є. Сафонові, О. М. Соколової, Т. Трубнік, Л. Хейлбронера тощо. Вивчення сектору цивільної авіації поставало об'єктом дослідження в роботах Ф. Куцюк, І. С. Похиленка (загальна характеристика сектору), Є. О. Вікторової (роль сектору цивільної авіації в економічному розвитку), О. Барсокової (державне регулювання сектору), К. А. Вожжової (логістика авіаперевезень), Н. М. Іщенко (маркетинг). Питанням розвитку міжнародних авіаційних перевезень повністю або частково присвячені роботи І. О. Геєць, М. О. Голованової, О. Б. Мних, В. М. Онищенко (інтеграційні процеси до ЄС), Д. Ісакової (реформування сектору), М. О. Кизим, І. І. Михальченко (інституціональне забезпечення, державне регулювання та підтримка сектору), М. Оленко, Т. І. Олешко, В. Ю. Павленко, К. В. Сидоренко, Ю. В. Фісун, І. В. Харченка, М. Є. Шкурат (сучасний стан та перспективи розвитку сектору). Однак аналіз останніх досліджень і публікацій демонструє нагальну необхідність вивчення можливостей розвитку міжнародних пасажирських авіаперевезень як окремого сектору українського транспортного ринку у сучасних умовах.

**Мета** дослідження – вивчити особливості розвитку міжнародного ринку пасажирських авіаперевезень у світі та в Україні.

Відповідно до мети окреслено такі **завдання** дослідження:

- 1) визначити суть та значення секторальних ринків;
- 2) прослідкувати еволюцію авіаційного ринку;
- 3) виявити методи ідентифікації ефективності міжнародних секторальних ринків;
- 4) здійснити секторальний аналіз міжнародного ринку пасажирських авіаперевезень;
- 5) висвітлити корпоративні системи міжнародного ринку авіаційних пасажирських перевезень;

6) проаналізувати географічну диверсифікацію міжнародного ринку пасажирських авіаперевезень;

7) виявити особливості розвитку вітчизняного ринку міжнародних пасажирських авіаперевезень;

8) дослідити особливості конвергенції вітчизняного і європейського ринків міжнародних авіаційних пасажирських перевезень;

9) розробити стратегію диверсифікації вітчизняного ринку міжнародних пасажирських авіаперевезень.

**Об'єктом** дослідження постає сектор ринку міжнародних пасажирських авіаперевезень України як складова світового ринку міжнародних пасажирських авіаперевезень та як сектор економіки України.

**Предмет** дослідження – наявні на сучасному етапі можливості розвитку сектору міжнародних пасажирських авіаперевезень України в контексті розвитку світового ринку міжнародних пасажирських авіаперевезень та процесів інтеграції України до європейського економічного простору.

**Методами**, застосованими у дослідженні, постають аналіз статистичної інформації, методи кореляційного та регресійного аналізу, методи евристичного прогнозування та SWOT-аналіз.

**Теоретична, методична та практична значущість отриманих результатів** полягає в тому, що в роботі актуалізовано інформацію щодо стану розвитку міжнародних пасажирських авіаперевезень у світі та в Україні; обґрунтовано доцільність конвергенції вітчизняного та світового ринку міжнародних пасажирських авіаперевезень; на основі аналізу сучасного стану сектору розроблено конкретні компоненти стратегії диверсифікації вітчизняного ринку міжнародних пасажирських авіаперевезень.

**Інформаційна база дослідження** включає як роботи вітчизняних та зарубіжних науковців з теми дослідження, так і аналіз публікацій у засобах масової інформації та на ресурсах авіакомпаній щодо нових тенденцій розвитку міжнародних пасажирських авіаперевезень; джерелами статистичної інформації слугували ресурси Державної служби статистики України, Державної авіаційної

служби України, Міністерства інфраструктури України, статистичних організацій FinanceOnline та The World Bank statistics, Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA), Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO). У ході дослідження також застосовано інформацію Міжнародного центра перспективних досліджень, робочої групи «Відновлення та розбудова інфраструктури» та Міжнародної організації праці (International Labour Organisation).

**Структурно** дослідження складається із вступу, трьох розділів із висновками до кожного з них, загальних висновків, списку використаних джерел та чотирьох додатків.

# РОЗДІЛ 1

## МЕТОДОЛОГІЯ ДОСЛІДЖЕННЯ МІЖНАРОДНИХ СЕКТОРАЛЬНИХ РИНКІВ

### 1.1. Суть та значення секторальних ринків

Економічне зростання та стабільність розвитку національних економік, як стверджує Б. М. Марков, залежить від ступеня розвиненості та ефективності структури. Відтак, повноцінне функціонування національної економіки як системи потребує підтримання певної пропорційності між її окремими складовими – підсистемами [30, с.45]. Структура економіки – це система, що складається із взаємозалежних і взаємодоповнюючих елементів, це – сукупність пропорцій суспільного виробництва, діалектична єдність кількісної і якісної сторін. Як зазначає О. В. Коломицева, структура економіки складається під впливом тривалих процесів суспільного поділу праці, розвитку ринку й процесів конкуренції, науково-технічного прогресу, зростання й ускладнення потреб людей, масштабів і обмежень первинних виробничих ресурсів, урахування зовнішньоекономічних факторів [25, с.162]. Економічна система характеризується галузевою (за видами економічної та промислової діяльності), секторальною, регіональною, інституціональною тощо структурою. У свою чергу, кожному структурному рівню економічної системи відповідає певна структура об'єктів [30, с.47].

Як уважає О. М. Соколова, національна економіка являє собою складну багаторівневу систему, розвиток якої забезпечується відповідними пропорціями секторів і галузей економіки країни [52, с.20]. Залежно від відносин власності, що склалися у національній економіці, виділяються такі сектори, як приватний, державний, кооперативний. За Б. М. Марковим, останнім часом поняття «сектор економіки» використовується й у зв'язку з особливостями сучасного суспільного поділу праці. Так у науковій літературі виділяється «реальний сектор економіки» як сукупність видів економічної діяльності, де виробляються товари і матеріальні

послуги, «сектор послуг» та «фінансовий сектор» [30, с.48]. Аналіз секторальних співвідношень дає змогу виявити закономірності та тенденції, що відбуваються в загальній динаміці розвитку економіки країни [52, с.20].

В «Економічній енциклопедії» зазначається, що сектор – це велика, складова частина економіки [15, с.342]. Сектор розглядається як частина національної економіки, що має певні соціальні, економічні та інституційні ознаки [52, с.22]. Т. Є. Трубнік визначає «сектор економіки» як певну складову частину національної економіки, що об'єднує інституційно-господарські одиниці з подібними характеристиками функціонування [58, с.77]. Р. Хайльбронер та У. Мілберг пропонують розуміти сектор як підрозділ економічної діяльності (наприклад, вуглевидобувний сектор) або групу видів економічної діяльності (наприклад, сектор послуг) або ж структуру групи видів економічної діяльності [71, с.121]. Отже, сектор економіки – це структурний складник національної економіки, що виокремлює певну сукупність видів економічної діяльності на основі спільних галузевих, технологічних, інституційних та інших характеристик [52, с.22].

Важливо також зазначити, що секторальна або традиційна модель тривалий час була ключовою при здійсненні регулювання ринками країн. Ця модель передбачає чіткий розподіл завдань та функцій між органами, які окремо здійснюють нагляд за кожним з основних секторів (сегментів) ринку. Зокрема, яскравим та доволі складним прикладом секторальної моделі є система регулювання фінансового ринку США. Система регулювання фінансового ринку в США має два рівні – загальнодержавний (тут основними органами управління є Федеральна резервна система та Комісія з цінних паперів та бірж) та на рівні штатів. Банківський нагляд в США здійснюють Федеральна резервна система, Федеральна корпорація страхування депозитів, Управління контролю грошового обігу, наглядові органи штатів; окремими органами контролюється діяльність ощадних установ; регулювання страхової діяльності здійснюють незалежні системи регулювання штатів [23].

В умовах глобалізації світової економіки, створення і функціонування трансатлантичних компаній з виробництва різноманітної товарів / надання послуг, ринок, як сполучна ланка між виробником продукції / надавачем послуг та споживачем набуває все більшого значення. Ринок, як сфера обміну, система товарно-грошових відносин між виробниками і споживачами матеріальних благ і послуг [60, с.378] є одним із важливих досягнень людства на всіх етапах свого розвитку.

Розглядаючи сутність поняття ринок, необхідно відмітити, що першу спробу дати наукове визначення ринку зробив французький економіст А. Курно. Він вважав, що ринок – це будь-який район, де взаємовідносини покупців і продавців настільки вільні, що ціни на одні й ті ж самі товари мають тенденцію легко і швидко вирівнюватися (*цит. за* [16, с.135]). На сучасному етапі ринок визначається як «сукупність продавців і покупців, які вступають між собою в економічні відносини з приводу купівлі-продажу товарів і послуг за допомогою механізму узгодження цін на основі попиту і пропозиції» [39, с.72]. Тож ринок – це середовище, в якому люди вступають у взаємовідносини з приводу купівлі-продажу товарів і послуг, а також капіталу за взаємоузгодженою ціною на основі попиту і пропозиції [18, с.282].

У складі ринку виокремлюють сектори, орієнтовані на певний вид товару / послуги [47, с.43]. У ринковій економіці сектор ринку є близькими до сектору економіки, визначаючись як «група компаній, які виробляють або купують і продають такі подібні товари, що конкурують одна з одною, наприклад, гірничодобувний, роздрібний і технологічний сектори» [80], «частина галузі або група клієнтів, продуктів тощо, об'єднані за певними ознаками» [79] або «підрозділ ринку, що виділяється для аналізу ефективності чи порівняння компаній із подібними результатами та характеристиками» [84]. Сектори не завжди охоплюють всю країну; великі економічні зони (наприклад, Європейський Союз) або менші (наприклад, міста) також можна розділити на сектори [84].

Фахівці американської компанії MSCI стверджують, що сектори зараз відіграють значну роль в управлінні прибутковістю на розвинених ринках. У той

час, як наприкінці 1990-х домінували чинники країни, протягом останнього десятиліття чинники секторів ринку стали одними чи більш важливими факторами прибутковості акцій на розвинених ринках. Цей висновок підкреслює підвищену важливість рішень щодо розподілу секторів порівняно з рішеннями щодо розподілу по країнах для врахування диверсифікації та визначення потенціалу прибутку глобальних ринків [81, с.2].

Оцінка економічного та фінансового стану певного секторального ринку називається секторальним аналізом. Це дає учасникам ринку можливість судити про те, наскільки ефективно можуть працювати компанії в цьому секторі. Це також допомагає у виборі неефективних компаній. Секторний аналіз використовують учасники ринку, які спеціалізуються на певному секторі або використовують підхід до інвестування за принципом «зверху вниз» або підхід до ротації секторів [85].

Виділяють такі переваги секторального аналізу: 1) допомагає оцінити майбутні перспективи компанії; 2) допомагає передбачити дії потенційних конкурентів; 3) дозволяє розпізнавати та визначати стратегії, які підвищують ефективність окремого сектора; 4) є інструментом для розробки конкурентної стратегії, яка виступатиме як найкращий захист від потенційних конкурентів; 5) один сектор може мати різні галузі, наприклад, автомобільний сектор може мати багато галузей, таких як лиття, ковальство, допоміжне обладнання для автомобілів, акумулятори тощо, тому аналіз сектору допоможе зрозуміти, яка галузь цього сектора, ймовірно, перевершить показники.

Маючи беззаперечні переваги, секторальний аналіз має певні обмеження, які слід мати на увазі під час його виконання. До обмежень секторального аналізу відносять такі: 1) сезонні чинники безпосередньо впливають на моделі купівлі-продажу компаній будь-якої галузі; неврахування цього фактору значно обмежує аналіз; 2) якщо в будь-який рік виникає певний економічний або макроекономічний поштовх, наприклад, як це було під час пандемії коронавірусу, галузь може діяти проти аналізу. Таким чином, секторальний аналіз є дещо

суб'єктивним і не гарантує успіху, але це дозволяє вивчити секторальний ринок [85].

Таким чином, сектор ринку розуміється як частина галузі або група клієнтів, продуктів тощо, об'єднані за певними ознаками, що дозволяє використовувати сектори ринку для аналізу ефективності чи порівняння компаній із подібними результатами та характеристиками. Вивчення секторальних ринків здійснюється шляхом секторального аналізу, що дає учасникам ринку можливість судити про те, наскільки ефективно можуть працювати компанії в цьому секторі.

## **1.2. Еволюція авіаційного ринку**

Транспорт сьогодні – це головна артерія, яка дозволяє задовольнити різні потреби людини та з'єднати всі куточки світу між собою. Тобто транспорт є тим елементом, який дозволяє вирішити питання переміщення людей і товарів як всередині окремої держави, так і між державами [7, с.117]. З огляду на потреби та спосіб життя сучасної людини, світова економіка не може обійтися без авіаційного сектору.

Авіаційний сектор займає важливе місце в житті суспільства, будучи задіяним у багатьох сферах життя: перевезенні пасажирів, пошти, вантажів та багажу, виконанні сільськогосподарських робіт, будівництві. М. Оленко стверджує, що розвиток міжнародних відносин та глобалізація економічних процесів стимулюють розвиток повітряних перевезень, зростання попиту на швидке та зручне транспортне сполучення [36, с.104]. Є. О. Вікторова додає, що більше третин усіх торгів за коштами відправляється по повітря, що робить авіацію одним із ключових компонентів бізнесу у всьому світі. Авіація забезпечує єдину у світі швидку транспортну мережу, що робить її необхідною для бізнесу. Це генерує економічне зростання, створює робочі місця та полегшує міжнародну торгівлю та туризм [10, с.8].

Авіаційний сектор базується на авіації – сфері діяльності людини, пов'язаної з пересуванням у повітрі штучно створених літаків та інших літальних апаратів [66, с. 16]. Поняття авіації включає:

- 1) особистий склад (пілотів, авіатехніків, обслуговуючий персонал);
- 2) організаційну структуру управління польотами (цивільна авіація, військова авіація, авіація спецпризначення);
- 3) інфраструктуру для обслуговування польотів (аеропорти, аеровокзали, ангари, ремонтні приміщення тощо);
- 4) авіаційну науку, яка базується на низці спеціальностей (аеродинаміка, газодинаміка, технологія виробництва літальних апаратів, двигунів, аеронавігація, балістика, історія авіації та ін.) [43, с.16].

Авіація, своєю чергою, постає базою для авіаційної діяльності. Відповідно до статті 1 Повітряного кодексу України, авіаційна діяльність – це «діяльність фізичних та юридичних осіб у галузі авіації та/або організація повітряного руху України» [1]. ІКАО визначає авіаційну діяльність як всі операції цивільної авіації, регулярні повітряні перевезення і нерегулярні операції повітряного транспорту за винагороду або за наймом [82, с.6]. У даному дослідженні авіаційна діяльність визначається вслід за І. С. Похиленко як організаційна, виробнича, наукова та інша діяльність юридичних осіб будь-якої організаційно-правової форми та фізичних осіб, спрямована на створення умов та використання повітряного простору за допомогою повітряних суден та інших літальних апаратів, що включає обслуговування повітряного руху, менеджмент повітряного простору та менеджмент потоків повітряного руху, що виконується безпечно, економічно та ефективно шляхом надання засобів та безперервного обслуговування у взаємодії з усіма сторонами та із залученням бортових та наземних функцій [43, с. 18].

До складових авіаційної діяльності належать: 1) діяльність юридичних та фізичних осіб у галузі авіації; 2) організація повітряного руху; 3) використання повітряного простору із застосуванням повітряних суден [43, с.16].

Світовий повітряний транспорт – це складна система багатьох підприємств, які складаються з постійно взаємодіючих і взаємопов'язаних елементів, що

утворюють єдиний блок. Основними компонентами цієї системи є авіакомпанії, аеропорти світу, підприємства з обслуговування повітряного руху, управління повітряним рухом, міжнародні організації в галузі цивільної авіації. Взаємодія цих компонентів один з одним і з зовнішнім середовищем складне й суперечливе і багато в чому визначає розвиток економічної ситуації у світі повітряного транспорту. Цивільна авіація (як складник єдиної транспортної системи) вирішує проблеми організації транспортних зв'язків між різними державами, задоволення потреб підприємців та населення в авіаційних перевезеннях та операціях як на території країни, так і за її межами [37, с.155].

Діяльність в галузі авіації має різні цілі, завдання та засоби її здійснення. Однією з найбільш значущих цілей авіаційної діяльності є діяльність, спрямована на задоволення інтересів і потреб фізичних і юридичних осіб у повітряних перевезеннях, захисту їх прав на безпечні, якісні та економічні повітряні перевезення. Дана мета реалізується за допомогою використання цивільної авіації, яка в свою чергу підрозділяється на авіацію загального призначення, використовувану на безоплатній основі, і комерційну цивільну авіацію. Основним призначенням комерційної цивільної авіації є здійснення за плату повітряних перевезень пасажирів, багажу і вантажів [11, с.14].

Авіаційний сектор представлений різними секторальними ринками, серед яких для даного дослідження ключовим є ринок пасажирських авіаперевезень, що є складовою світового ринку транспортних послуг, відмінністю якого є те, що перевезення пасажирів здійснюються авіаційним транспортом. Як складова частина, даний ринок є регульованим, легальним та олігопольним. Світовий ринок авіаперевезень задовольняє попит світового господарства в транспортних перевезеннях і є найвищим рівнем ринку, який охоплює внутрішні, національні, міжнародні ринки [33, с.68].

Існують два основних види пасажирських авіаперевезень – це внутрішні та міжнародні. Внутрішні авіаперевезення – це перевезення, при якому пункти відправлення та призначення, а також усі пункти посадок розташовані на території однієї країни. Міжнародне авіаперевезення – це вид перевезення, при

якому пункти відправлення та призначення незалежно від того, чи є або немає перерви у перевезенні або перевантаженні, розташовані відповідно або на територіях декількох держав або на території однієї держави, якщо передбачений пункт посадки на території іноземної держави. Внутрішні повітряні перевезення, в свою чергу, можуть бути регулярними і нерегулярними; міжрегіональними і внутрішньорегіональними, а також діловими і корпоративними [11, с.15].

Еволюція ринку пасажирських авіаперевезень. Ф. Куйюкак та Б. Весай стверджують, що ринок міжнародних пасажирських перевезень та глобалізація рухаються разом. Світанок сучасної авіаційної промисловості розпочався 17 грудня 1903 року з першого успішного польоту керованого двигуна, важчого за повітря. З тим дванадцятисекундним польотом братів Райт зародилася і почала розвиватися авіація.

Фазами прискорення розвитку авіації були дві світові війни, після закінчення яких багато країн почали використовувати військові літаки для комерційних цілей, таких як перевезення пошти, вантажів і пасажирів. Перші невеликі авіалінії почали перевозити пошту, вантажі та пасажирів лише після Першої світової війни. Після Другої світової війни багато країн мали велику кількість нових літаків та аеродромів, обладнаних за останнім словом техніки, через що з'явилися міжнародні авіакомпанії, а міжнародний повітряний транспорт швидко розвивався [77, с.2]. Власне, цивільний пасажирський авіатранспорт в його сучасному вигляді виник саме після Другої світової війни, коли вивільнились виробничі можливості військової авіації, а ділові та приватні подорожі на великі відстані морем та залізницею стали непопулярними [33, с.73].

Технічні інновації, такі як поява турбогвинтових літаків на початку 1950-х років, впровадження реактивних літаків наприкінці 1950-х років, двигуни з високою пропускнуою здатністю та швидші двигуни в 1970 році, більший розмір і запас ходу, а також більш ефективні одиничні витрати сприяли подальшому розвитку галузі. Усі ці зміни зробили можливим регулярний і дешевший цивільний авіаційний транспорт на великі відстані. Результатом поєднання збільшення обсягів реальних доходів і збільшення кількості вільного часу стало

вибухове зростання попиту на авіаперельоти. Таким чином, повітряний транспорт став домінуючим видом транспорту для далеких пасажирських перевезень, особливо в розвинених країнах [77, с.2].

У період 1978–1993 років у багатьох країнах світу було здійснено дерегулювання авіаперевезень, внаслідок чого відбулося зняття функціональних обмежень на діяльність національних авіакомпаній, що призвело до значного зростання конкурентції, зниження тарифів і як результат зростання завантаження рейсів; бум розвитку низькобюджетних авіакомпаній, поява хабової моделі перевезень та різноманітних форм співпраці авіакомпаній.

З 1993 року спостерігається лібералізація ринку, що проявляється в поступовому знятті обмежень доступу до міжнародних ринків (спільний авіаційний простір), загостренні міжнародної конкуренції, консолідації авіаперевізників та створенні дочірніх авіакомпаній [33, с.73].

За даними Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО – від англ. ICAO – International Civil Aviation Organization) [76], до 2001 р. авіаперевезенням був властивий невисокий, але стійкий темп приростання. Так, у 1994-2000 рр. середньорічний темп приростання світового пасажирообігу на регулярних авіалініях становив близько 6,3%, а світового вантажообігу – 7% [22, с.5]. Процеси глобалізації світового господарства, що відбуваються в останні роки, зумовили більш високі темпи росту обсягів міжнародного ринку авіаперевезень, ніж внутрішнього – близько 50% перевезень на міжнародних і внутрішніх лініях виконано авіакомпаніями чотирьох країн світу: США (33,6%), Японії (5,9%), Великобританії (5,5%) і Німеччини (4,6%)» [27].

Починаючи з 2000 р., авіакомпанії всього світу зіткнулися з важкими випробуваннями, такими як: тероризм і події 11 вересня 2001 р. у США, спалах SARS, воєнні дії в Афганістані й Іраку, світова фінансова криза тощо. Перші сигнали відновлення світової індустрії авіаперевезень після кризових явищ 2001 р. з'явилися в 2004 р. Цьому сприяло швидке зростання світової економіки, бурхливий розвиток та інтеграція у світову торгівлю країн Азії, Близького Сходу й Східної Європи, розширення туристичного ринку. У результаті за підсумками

2004 р. пасажирообіг світового авіатранспорту виріс на 14%, що стало максимальним показником за попередні 25 років [22, с.5].

До основних характерних рис сучасних пасажирських авіап перевезень можна віднести наступні: 1) велика швидкість польоту повітряних суден дають змогу ефективно виконувати повітряні рейси на великих відстанях за мінімально короткий період часу (дана перевага має особливу цінність при здійсненні авіаційних перевезень туристичних груп, які направляються на відпочинок, оскільки надає здатність туристу, який подорожує раціонально витратити свій час, який він запланував використати в необхідному йому місці); 2) великий ступінь комфортабельності і значний рівень якості обслуговування пасажирів при здійсненні пасажирських перевезень (в будівельно-технічному плані літаки, які сьогодні задіяні у сфері цивільної авіації, більш направлені на те, щоб зробити переліт пасажирів ще більш комфортнішим, ніж це було раніше – великі простори салони, комплексне обслуговування на борту та інші чинники зробили повітряні перевезення за допомогою літаків одним із найкомфортніших засобів пересування); 3) високий рівень надійності під час перельоту (як показує практика, кількість аварій спричинених на повітряному транспорті, вважається набагато нижчою, якщо їх порівнювати з іншими видами транспортування) [62, с.11].

Сучасний світовий ринок авіап перевезень можна охарактеризувати такими основними рисами: 1) знаходиться під впливом світових тенденцій, до яких можна віднести коливання світового попиту та пропозиції; 2) характерна масовість та загальність ринку, тобто вільний вибір форм діяльності на ринку; 3) ємність світового ринку авіап перевезень менша, ніж сумарна ємність національних ринків; 4) на механізм світового ринку значно впливає політика держав, міжнародних об'єднань, організацій; 5) послуги на даному ринку надаються високорозвиненими, потужними компаніями; 6) споживачем послуги може бути резидент будь-якої країни; 7) якість послуг відповідає встановленим міжнародним стандартам; 8) наявна велика залежність від інших, супутніх транспортних ринків; 9) зростання обсягів продажу послуг через Інтернет; 10)

вільний доступ суб'єктів ринку до джерел інформації щодо стану ринкового середовища [33, с.70].

Ринку пасажирських авіаперевезень характерні також такі відмінні риси: 1) це справді транснаціональна галузь, але все ще міцно прив'язана до країн – держави часто пишаються своїми національними перевізниками; 2) він суворо регулюється на міжнародному та національному рівнях: частково для підтримки безпеки, але також з економічних і політичних причин; 3) дерегуляція галузі з кінця 1970-х років призвела до диференціації між різними категоріями авіакомпаній; 4) ринок праці в цивільній авіації сильно сегментований із широкою диференціацією профілів спеціалістів, і ці відмінності між професійними групами також відображаються на виробничих відносинах у всій галузі [68, с.3].

Світовий ринок авіаперевезень є олігополістичним. На ньому представлено невелике число перевізників порівняно з їх сумарною кількістю на національних ринках. Послуги, що надаються міжнародними авіакомпаніями в основному є однорідними або дещо диференційованими, що пов'язано з різним рівнем наданого сервісу, географічною неоднорідністю тощо. Порівняно нечисленним продавцям даного ринку протистоїть значна кількість покупців всього світу [33, с.70].

Останніми роками світовий ринок авіаперевезень демонстрував стійкі темпи зростання [75], аж до ускладнення економічної ситуації та зниження життєвого рівня населення. Паралельно розвивалася інша проблема галузі – зростання цін на авіаційне паливо, яке в 2004-2009 рр. мало невтримний характер, що призвело до збільшення частки паливної складової у структурі видатків авіакомпаній. Таким чином, у вказаному періоді світові авіакомпанії зіткнулись із проблемою – з одного боку – не повністю відновлений попит, а з іншого боку – випереджальне зростання витрат на авіаційне паливо [22, с.5].

В умовах, що склалися, авіакомпанії почали пошук нових резервів і можливостей економії, у тому числі тих, що пов'язані з підвищенням ефективності використання діючих рейсів. Як результат, за останні 25 років авіаперевізники воліли йти шляхом збільшення частотності рейсів і створення

нових маршрутів, а не збільшення числа пасажирів, перевезених за один рейс, тому середня пасажиромісткість одного рейсу скорочувалася [22, с.6].

Розвиток авіаційних перевезень знаходиться під впливом різноманітних чинників – економічних, екологічних, соціальних, технічних, політичних, які безпосередньо формують зовнішнє оточення окремого перевізника і прямо чи опосередковано впливають на його внутрішнє середовище (табл. 1.1). Крім того дані чинники характеризуються двостороннім зв'язком, на які в певній мірі впливає діяльність окремих авіаперевізників [33, с.72].

Таблиця 1.1 – Зовнішні чинники розвитку пасажирських авіаперевезень [33, с.73]

<b>Група чинників</b>	<b>Конкретні чинники</b>
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

На сьогоднішньому етапі авіакомпанії стикаються з чисельними труднощами, які пов'язані, окрім вищезазначеного, із нестабільною політичною ситуацією в світі та вимогами дотримання заходів безпеки, пов'язаних із пандемією Covid-19 та іншими епідеміями, що спостерігаються в світі. До того ж, як вказують М. О. Голованова та Д. М. Левін, основні проблеми, з якими стикається європейський авіаційний сектор сьогодні віч-на-віч, – це підтримка зростання повітряного руху в Європі і по всьому світу, забезпечення високих стандартів безпеки польотів, стимулювання інновації, зменшення впливу на навколишнє середовище та участь у боротьбі зі зміною клімату [13, с.77].

Економічне значення авіації виходить далеко за межі реальної авіаційної промисловості. Крім прямого впливу на зайнятість і додану вартість авіакомпаній, аеропортів, органів управління повітряним рухом і виробників, існують непрямі ефекти, наприклад, з постачальниками, туристичними агентствами і постачальниками ІТ-послуг. З розвитком авіаційного сполучення виникають і так звані індуковані ефекти. Люди, які прямо або побічно зайняті в авіації, витрачають свої гроші на споживання, що забезпечує додаткову зайнятість і додану вартість [13, с.78].

Таким чином, відмінністю ринку пасажирських авіаперевезень від інших ринків перевезень постає той факт, що перевезення пасажирів здійснюються авіаційним транспортом. Еволюція ринку пасажирських авіаперевезень охоплює період ХХ-ХХІ століття, із першого польоту в 1903 році до сучасного стану ринку, коли авіаперевезення пасажирів широко розповсюджені на глобальному рівні. На сучасний ринок пасажирських авіаперевезень мають значний вплив економічні, політичні, технічні, екологічні та соціальні чинники.

### **1.3. Методи ідентифікації ефективності міжнародних секторальних ринків**

Ринок авіаперевезень має свою специфіку аналізу. Зокрема, шляхом аналізу статистичної інформації, аналітичного дослідження одержаних дослідних даних, визначаються показники обсягів перевезень, види вантажів, тренди розміщення та об'єми виробництва за видами продукції, перспективи підвищення, а на сьогодні і збереження, на існуючому рівні прибутковості таких перевезень [21; 42]. На цій основі прогнозуються показники перевезень, за необхідністю, пасажирів в середньо- і довгостроковій перспективі, для чого застосовуються методи кореляційного та регресивного аналізу та евристичного прогнозування, виходячи з оцінок [21; 42]. До того ж, як показує практика в інших секторах [48; 63], система управління конкурентоспроможністю перевезень на ринку, побудована з використанням SWOT-аналізу, дає можливість більш глибоко підійти до вивчення

конкурентних позицій авіап перевезень у сегменті надання послуг з перевезень пасажирів на ринку транспортних послуг в умовах конкурентного середовища.

Аналіз статистичної інформації передбачає здійснення висновків щодо розвитку сектору ринку на основі аналізу статистичної сукупності, яка розуміється як впорядкована множина існуючих елементів (однорідних у певному відношенні), поєднаних спільними, притаманними кожному елементу множини, властивостями, умовами та причинами існування і розвитку. Статистична сукупність зовсім не обов'язково вміщує велику кількість одиниць, вона може бути і досить маленькою, наприклад, обсяг сукупності малої вибірки може складати іноді 5-10 одиниць (зокрема, діапазон окремих значень розвитку сектору ринку за певний проміжок років).

У цьому випадку важливим є виділення статистичного показника, що визначається як узагальнююча кількісна характеристика властивостей сукупності загалом чи її частин зокрема щодо конкретних умов місця і часу. Статистичні показники поділяються на абсолютні, відносні та середні величини. Якісний зміст показника визначається суттю явища і знаходить своє відображення у назві. Кількісну сторону представляють число та розмірність (вимірник). На відміну від значень ознак значення статистичних показників отримують розрахунковим шляхом. Це може бути простий підрахунок одиниць сукупності, сума їх значень ознаки, порівняння двох або декількох величин чи більш складні розрахунки [65, с.6].

Основними джерелами статистичної інформації при дослідженні ринку міжнародних пасажирських авіап перевезень постають: Міжнародна асоціація повітряного транспорту [75], Міжнародна організація цивільної авіації [76], Державна служба статистики України [14], Міністерство інфраструктури України [55], Державна авіаційна служба України [19] та ін.).

Значне місце серед методів економічного аналізу посідає кореляційний аналіз. Кореляційний аналіз – метод дослідження взаємозалежності ознак у генеральній сукупності, які є випадковими величинами з нормальним характером розподілу [53, с.569]. Кореляційний аналіз – це одна із найпростіших та

універсальних у застосуванні математичних технологій, що зумовлює її поширеність в західній політичній науці. Оскільки його основним завданням є визначення залежності між величинами, до нього, зазвичай, звертаються тоді, коли необхідно встановити наявність та характер (прямий чи зворотній) зв'язку між величинами, що, своєю чергою, визначає можливість чи неможливість прогнозування однієї із них через іншу [5, с.122].

Основними вимогами до застосування кореляційного аналізу є достатня кількість спостережень, сукупності факторних і результативних показників, а також їх кількісний вимір і відображення в інформаційних джерелах. Головними завданнями кореляційного аналізу є: 1) визначення форми зв'язку; 2) вимірювання щільності (сили) зв'язку; 3) виявлення впливу факторів на результативну ознаку [53, с.569].

Проведення кореляційного аналізу відбувається за наступним алгоритмом. Аналітик обирає величини, які його цікавлять та які, на його думку, можуть стати основою оптимального вирішення проблеми. Після цього він визначає коефіцієнт кореляції “r” – величину, яка відображає взаємозв'язок між досліджуваними величинами. Для гарантування достовірності отриманих результатів бажано використовувати від 25 значень досліджуваної характеристики, тому що в протилежному випадку високою є ймовірність натрапити на винятки, а не на правила [35, с.45]. Коефіцієнт кореляції набуває значень від -1 до 1. Чим ближче значення коефіцієнта до 0, тим зв'язок слабший. Якщо коефіцієнт кореляції рівний 0, це свідчить про відсутність зв'язку, а при 1 чи -1 – зв'язок максимально жорсткий. Загалом, прийнято вважати, що зв'язок сильний за умови значення модуля коефіцієнта кореляції від 0,6 і вище. Знак коефіцієнта кореляції вказує на тип зв'язку, коли він додатній, то зв'язок прямий, коли від'ємний – зворотній [5, с.125]

Регресійний аналіз дуже схожий на кореляційний, однак якщо другий перевіряє наявність зв'язку між величинами, то перший проводиться лише із залежними характеристиками і надає можливість прогнозування стану системи. Тобто, оскільки регресійний аналіз не дає змоги визначити наявність чи

відсутність зв'язку, кореляційний аналіз (або інша технологія, що дозволяє встановити залежність величин) повинен передувати регресійному, забезпечуючи його потрібними даними [35, с.48].

Метою регресійного аналізу є побудова формули регресійної залежності між досліджуваними величинами для встановлення залежності між ними. Регресійний аналіз використовує два типи змінних – залежні і незалежні, причому, характеристика причини – незалежна змінна, характеристика наслідку – залежна. Відповідно до кількості незалежних змінних, регресійний аналіз поділяють на парний (при одній незалежній змінній) та множинний (при декількох незалежних змінних). Ще один поділ – за типом регресійної функції – на лінійний та нелінійний. У випадку використання лінійного регресійного аналізу, регресійна функція відображає пряму, а нелінійного – будь-яку іншу геометричну фігуру [35, с.49].

У процесі прогнозування стратегії розвитку сектору можуть бути використані різні методи, серед яких – евристичні методи, засновані на уявленні, що прогнозування залежить від інтуїції, досвіду і уяви особи, яка робить прогноз [17, с.42].

Евристичні методи прогнозування передбачають здійснення прогнозних розробок за допомогою логічних прийомів і методичних правил теоретичних досліджень. Конкретні методи прогнозування цієї групи охоплюють дві підгрупи – інтуїтивні та аналітичні. З-поміж основних методів першої групи виокремлюють методи експертної оцінки й «мозкової атаки», а другої – методи морфологічного аналізу, побудови «дерева цілей», інформаційного моделювання, оптимізації [28, с.22].

SWOT-аналіз є основним інструментом стратегічного планування управління, або матрицею якісного стратегічного аналізу. Аббревіатура SWOT походить від англійських слів strengths (сильні сторони), weaknesses (слабкі сторони), opportunities (можливості), threats (загрози). Це легкий у використанні інструмент швидкої оцінки стану галузі. SWOT-аналіз є широко визнаним підходом, що дає змогу здійснити спільне дослідження зовнішнього та

внутрішнього середовища. Результатом проведення SWOT-аналізу є розбудова плану дій з вказанням пріоритетності виконання та необхідних ресурсів на реалізацію [9, с.10].

У загальному вигляді процедура проведення SWOT-аналізу зводиться до заповнення матриці, у якій відображаються і потім співставляються сильні і слабкі сторони процесу, а також можливості й загрози з боку зовнішнього середовища [41, с.109].

SWOT-аналіз проводять у чотири етапи. Перший етап – збір інформації щодо зовнішнього середовища і виділення факторів, які відкривають можливості розвитку, а також таких, що є загрозою. На другому етапі проводять аналіз внутрішнього середовища, що допомагає виявити сильні та слабкі сторони досліджуваного явища. Третій етап передбачає визначення зв'язків між отриманими квадрантами матриці SWOT-аналізу. На четвертому етапі слід визначити напрямки розвитку із використанням виявлених ринкових можливостей, щоб тим самим зменшити негативний вплив зовнішніх загроз [4, с.11].

SWOT-аналіз дає яскраву картину поточної ситуації в бізнесі. Основними перевагами методу SWOT-аналізу є: 1) даний метод може бути проведений в різних сферах економіки та управління; 2) SWOT – аналіз можна адаптувати до об'єкта дослідження будь-якого рівня; 3) вільний вибір аналізованих елементів в залежності від поставленої мети; 4) можна використовувати як для оперативного контролю, так і для стратегічного планування на тривалий період [9, с.10].

Таким чином, у роботі застосовано такі методи ідентифікації ефективності міжнародних секторальних ринків при вивченні особливостей ринку міжнародних пасажирських авіап перевезень: аналіз статистичної інформації, методи кореляційного та регресійного аналізу, методи евристичного прогнозування та SWOT-аналіз.

## Висновки до розділу 1

Сектор економіки – це структурний складник національної економіки, що виокремлює певну сукупність видів економічної діяльності на основі спільних галузевих, технологічних, інституційних та інших характеристик. Сектор ринку, своєю чергою, розуміється як частина галузі або група клієнтів, продуктів тощо, об'єднані за певними ознаками, що дозволяє використовувати сектори ринку для аналізу ефективності чи порівняння компаній із подібними результатами та характеристиками. Вивчення секторальних ринків здійснюється шляхом секторального аналізу, що дає учасникам ринку можливість судити про те, наскільки ефективно можуть працювати компанії в цьому секторі. Секторальний аналіз має низку переваг і обмежень, а основною його характеристикою є те, що він дозволяє вивчити секторальний ринок з метою підвищення його ефективності.

Ринок пасажирських авіаперевезень є складовою транспортного ринку, де авіаційний сектор посідає важливе місце. Останній базується на авіації, що розуміється як сфера діяльності людини, пов'язана з пересуванням у повітрі штучно створених літаків та інших літальних апаратів. Пасажирські авіаперевезення здійснюються засобами цивільної авіації, що вирішує проблеми організації транспортних зв'язків між різними державами, задоволення потреб підприємців та населення в авіаційних перевезеннях та операціях як на території країни, так і за її межами. Відмінністю ринку пасажирських авіаперевезень від інших ринків перевезень постає той факт, що перевезення пасажирів здійснюються авіаційним транспортом. Еволюція ринку пасажирських авіаперевезень охоплює період XX-XXI століття, із першого польоту в 1903 році до сучасного стану ринку, коли авіаперевезення пасажирів широко розповсюджені на глобальному рівні. Фазами прискорення розвитку авіації були дві світові війни, після закінчення яких багато країн почали використовувати військові літаки для комерційних цілей, таких як перевезення пошти, вантажів і пасажирів, а також технічні інновації, починаючи з 1950-х років і до теперішнього часу. До того ж, значну роль у розвитку пасажирських авіаперевезень відіграли

спочатку дерегуляція, а потім і лібералізація ринку, починаючи з 1993 року. На сучасний ринок пасажирських авіаперевезень мають значний вплив економічні, політичні, технічні, екологічні та соціальні чинники, а основні труднощі розвитку галузі пов'язані із нестабільною політичною ситуацією в світі та вимогами дотримання заходів безпеки, пов'язаних із пандемією Covid-19 та іншими епідеміями, що спостерігаються в світі.

У роботі застосовано такі методи ідентифікації ефективності міжнародних секторальних ринків при вивченні особливостей ринку міжнародних пасажирських авіаперевезень: 1) аналіз статистичної інформації уможливив визначення динаміки розвитку ринку пасажирських авіаперевезень у світі та в Україні; 2) методи кореляційного та регресійного аналізу з метою виявлення закономірностей розвитку галузі; 3) методи евристичного прогнозування, що уможливорює визначення перспективних напрямків розвитку галузі; 4) SWOT-аналіз, який передбачає дослідження сильних і слабких сторін галузі, а також ймовірних загроз і потенційних можливостей її розвитку.

## РОЗДІЛ 2

### ДИНАМІЗАЦІЯ МІЖНАРОДНИХ РИНКІВ ПАСАЖИРСЬКИХ АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ

#### 2.1. Секторальний аналіз міжнародного ринку пасажирських авіаперевезень

Секторальні ринки в основному охоплюють такі сфери національної економіки, як сільське господарство, обробна промисловість, видобувна промисловість та послуги. Починаючи з 1950-х рр., в економіці розвинутих країн відбувалися зрушення в бік зростання питомої ваги валової доданої вартості, створеної у сфері послуг, зумовлені передусім вищими темпами зростання продуктивності праці у промисловості порівняно зі сферою послуг, а також розширенням промислового застосування інформаційно-телекомунікаційних технологій. Динамічний розвиток зовнішнього ринку послуг розширює та посилює глобалізаційні процеси. Це виникає не лише в результаті стрімкого збільшення кількості учасників ринку, об'ємів та різноманітності видів послуг, але і в радикальній зміні їх функцій. У світовому господарстві набули широкого використання транспорт, комунікації, фінансові галузі [33, с.52-53].

За сферою дії ринок пасажирських авіаперевезень поділяють на внутрішній, національний, міжнародний, світовий (глобальний) [24, с.30]. Міжнародний ринок авіаперевезень задовольняє попит світового господарства в транспортних перевезеннях, охоплюючи ринки авіаперевезень між країнами світу (рис. 2.1). В умовах глобалізації світової економіки авіаційна промисловість має ключове значення для швидкого переміщення пасажирів та вантажів у різні пункти призначення по всьому світу, зміцнюючи глобальні виробничі ланцюги [62, с.26].

Якщо розглядати світовий ринок авіатранспортних послуг, то слід наголосити на глобальній закономірності збільшення обсягів авіаційних перевезень. За минулі 70 років з моменту підписання Чиказької конвенції про міжнародну цивільну авіацію, не враховуючи декількох короткочасних періодів,

обсяги перевезень пасажирів, вантажів, багажу і пошти, частота польотів повітряних суден неухильно зростали (рис. 2.2) [49, с.44].

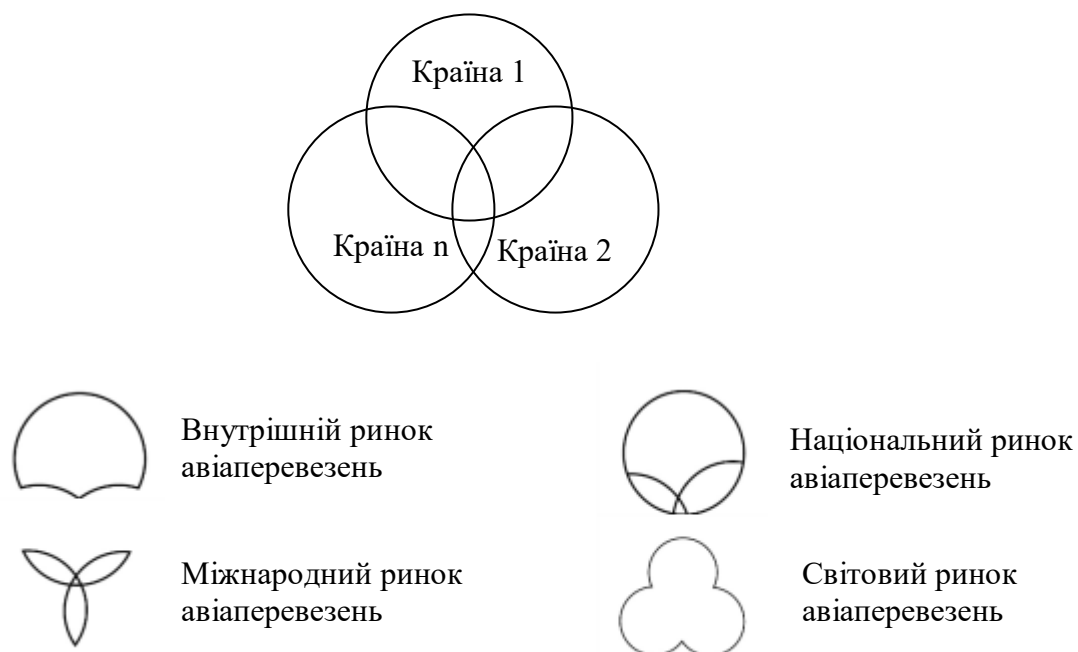


Рисунок 2.1 – Схематичне зображення сектора авіаперевезень [33, с.69]

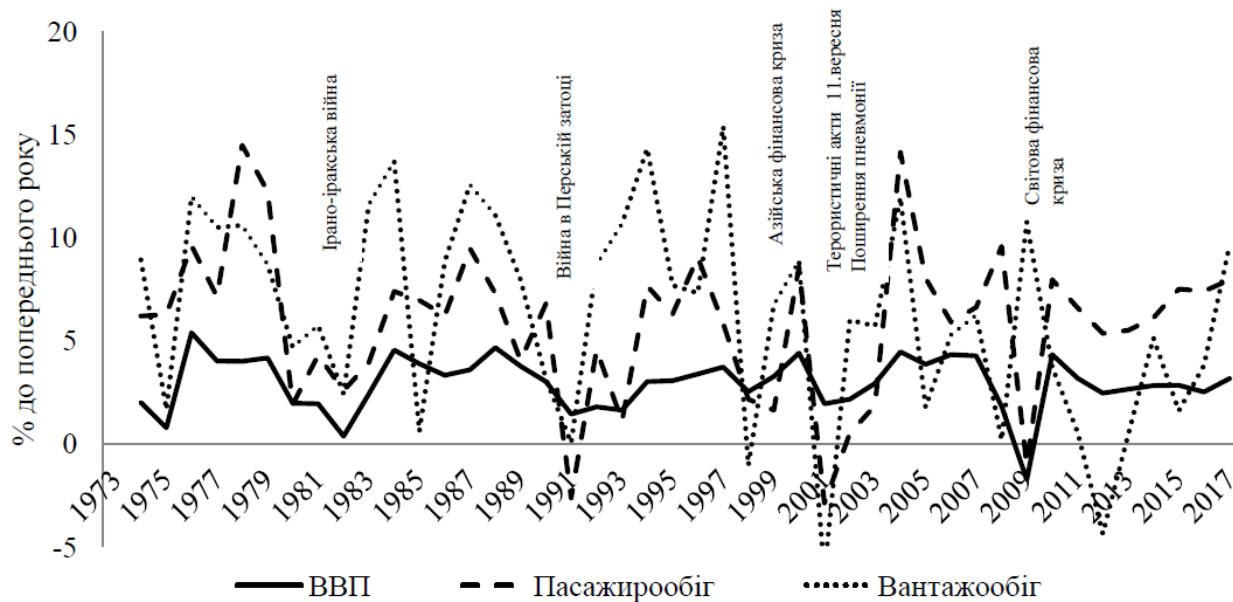


Рисунок 2.2 – Річний приріст світового ВВП та обсягів авіаційних перевезень [49, с.45].

Як продемонстровано на рис. 2.2, негативний вплив на авіаперевезення мали світові політичні та економічні кризи, такі як Ірано-іракська війна, війна в Перській затоці, Азійська фінансова криза, атаки 11 вересня, поширення пневмонії, світова фінансова криза тощо, а також, очевидно, пандемія Covid-19, що триває з 2019 року по теперішній час, і війна в Україні, активна фаза якої припала на 2022 рік.

Однак попит на пасажирські авіаперевезення, незважаючи на окремі проблеми, невпинно зростає (рис. 2.3). Зокрема, починаючи з 2000 і до 2019 року обсяг пасажиропотоків зріс у 2,7 разів, після чого значно знизився через пандемію Covid-19, майже до показника 2000 року.

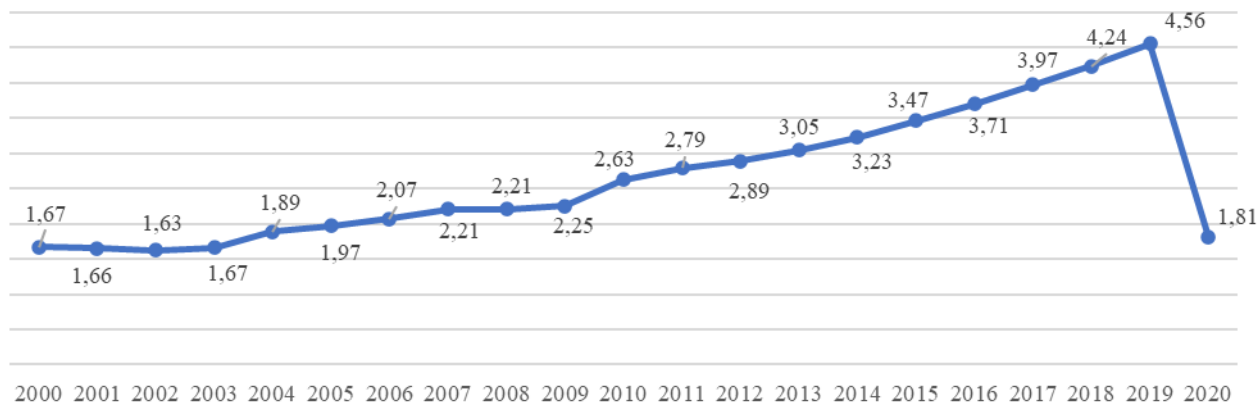


Рисунок 2.3 – Статистика міжнародних авіаційних перевезень: обсяги пасажиропотоків за 2000-2020 роки, млрд. осіб [86]

Найбільш суттєве зростання обсягів пасажиропотоків спостерігається у 2010 році – в 1,17 разів у порівнянні з попереднім, та у 2004 році – в 1,13 разів. У 2020 році пасажиропотік становив лише 40% від показника попереднього року (рис. 2.4).

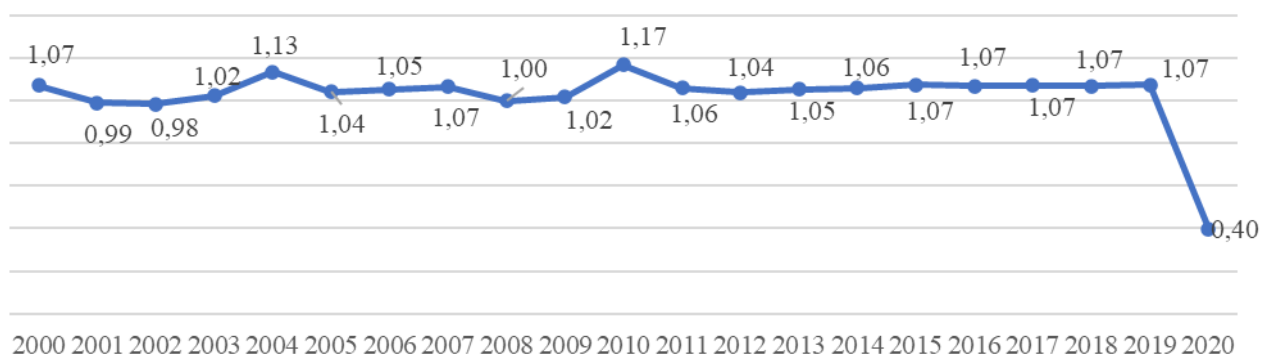


Рисунок 2.4 – Динаміка обсягів пасажиропотоків за 2000-2020 роки, у порівнянні з попереднім роком [86]

Така сама динаміка прослідковується щодо кількості міжнародних авіарейсів (рис. 2.5). Їх кількість стабільно зростала протягом 2000-2019 років, за винятком 2002 та 2008 років, а також 2019 року, коли кількість рейсів упала на 48% по відношенню до попереднього року.

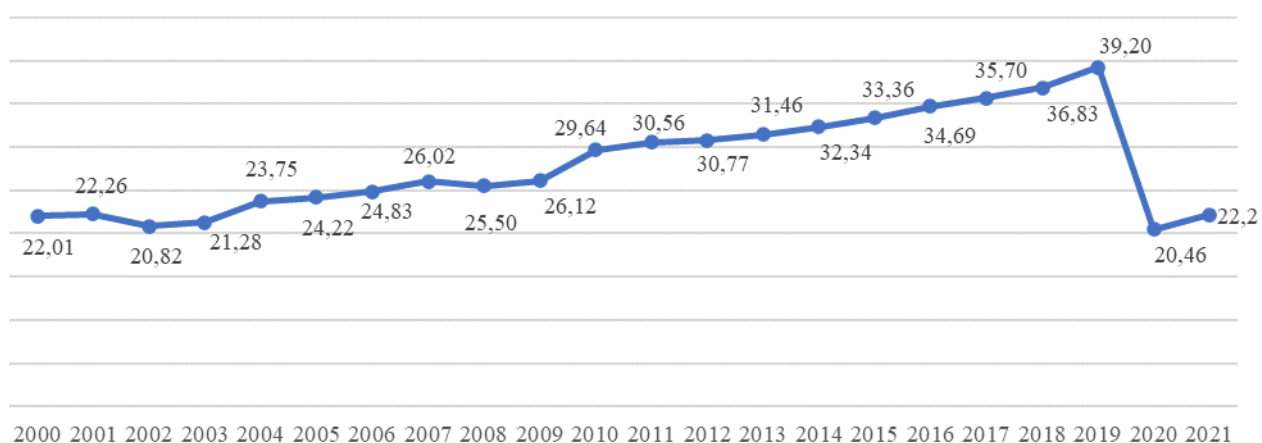


Рисунок 2.5 – Статистика міжнародних авіаційних перевезень: кількість авіарейсів за 2000-2020 роки, млн. рейсів [70; 86]

За інформацією FinanceOnline [70], у 2021 році кількість міжнародних авіарейсів у всьому світі становила приблизно 22,2 мільйона. Постійна висхідна тенденція до 2020 року перервалася пандемією Covid-19, яка призвела до різкого зниження кількості авіарейсів та до чистих збитків у розмірі 118,5 мільярдів доларів США у 2020 році та продовжилося у 2021 році, коли прогнозовані чисті збитки компаній становили 15,8 мільярдів доларів США. Тож 2020 рік став

найгіршим роком в історії з точки зору попиту на авіаперевезення: цифри впали за всіма показниками, від авіаперевезень до бронювань. У 2021 році спостерігалось незначне відновлення попиту, але перспективи все ще неясні через збереження COVID-19 у всьому світі [70].

На початку пандемії Covid-19 кількість рейсів впала з 106 849 рейсів на день у 2019 році до 74 297 у березні 2020 року. Станом на лютий 2021 року ця кількість знову зросла приблизно до 151 435 рейсів на день, що на 27 407 менше, ніж за той самий період 2020 року, який був до пандемії.

Міжнародні пасажирські перевезення залишаються слабкими на більшості основних ринків. Винятком є невеликий ринок Північної Америки та Центральної Америки, де кількість пасажиро-кілометрів відновилися до 85% докризового рівня через менш жорсткі обмеження у порівнянні із рештою світу. Великі ринки Європи та Європи та Північної Америки також нещодавно продемонстрували прогрес на тлі послаблення правил подорожування під час літа в північній півкулі. Однак досвід європейських маршрутів у 2020 році показує, наскільки швидко може сповільнитися відновлення після встановлення обмежень на подорожі [73, с.12].

Станом же на 2022 рік, як зазначають в ІАТА, «авіація стійка і на підйомі. Після найгіршого спаду в нашій історії ми починаємо долати пандемію Covid-19» [74, с.6]. Очікується, що збитки галузі скоротяться до 9,7 мільярдів доларів США у 2022 році; порівняно з 42,1 мільярдами доларів у 2021 році. Це – дуже значне покращення порівняно з втратами у 137,7 мільярдів доларів у 2020 році. За твердженням експертів ІАТА, «у зростаючій кількості та зі зростаючим хвилюванням та ентузіазмом люди знову насолоджуються свободою подорожувати, спілкуватися один з одним і бачити світ. До кінця 2023 року попит у більшості регіонів досягне або перевищить рівень попиту до пандемії» [74, с.6].

Основною причиною зростання міжнародних авіапасажиropотоків у 2021 та 2022 роках було пом'якшення міжнародної політики щодо перетину кордонів. В Африці, Латинській Америці та на Близькому Сході обмеження на подорожі скасовувалися швидше, ніж у Європі та Північній Америці, але показники у всіх

країнах загалом майже відновилися, хоча й повільно. Виключенням є Азіатсько-Тихоокеанський регіон, де сувора урядова політика та обережні мандрівники призвели лише до незначного покращення у галузі міжнародного повітряного транспорту у 2021 році. На початку 2022 року міжнародні подорожі також продовжили відновлюватися в усіх регіонах. Проте темпи цього відновлення продовжували відрізнятися між Азіатсько-Тихоокеанським регіоном та рештою світу, хоча деякі ринки Азіатсько-Тихоокеанського регіону, такі як Австралія, почали відновлюватися швидше, ніж регіон загалом, після послаблення урядами обмежень [74, с.12]. Тим не менш, Поява штамму Омікрон наприкінці листопада 2021 року призвела до різкої реакції з боку багатьох урядів, зокрема до повторного закриття кордонів, додаткових тестів і карантинних вимог [74, с.28].

Варто зазначити, що сьогодні більш типовим для авіакомпаній стає скасування рейсів, яке сьогодні коштує, наприклад, американським комерційним авіакомпаніям 22 мільярди доларів на рік. У 2001 році була найбільша кількість скасування рейсів від великих американських перевізників: 231 200 скасованих рейсів. Найменша кількість скасування рейсів була у 2002 році – 65 140. Причиною цих скасування стали теракти 11 вересня; часи, коли реєстрація в аеропорту та служба безпеки зазнали масштабного ремонту, а перевірки та особисті обшуки стали нормою. Кількість скасування у 2019 році зросла на 5,74%, у порівнянні з 2017 року. У січні 2020 року, як стверджує Бюро транспортної статистики США, скасування рейсів становило 1,3%, що вище, ніж у грудні 2019 року (1,1%), але на 64,52% менше порівняно з показниками січня 2019 року (3,15%). Зокрема, Air Arabia має найвищу частоту скасування серед усіх авіакомпаній з вражаючими 91,63%, за нею йдуть China Eastern Airlines (37,62%) і AOM French Airlines (32,35%) [70].

Однак варто зазначити, що загальний річний дохід авіакомпаній від пасажирських авіап перевезень постійно зростає (рис. 2.6), навіть незважаючи на світові економічні та політичні кризи.

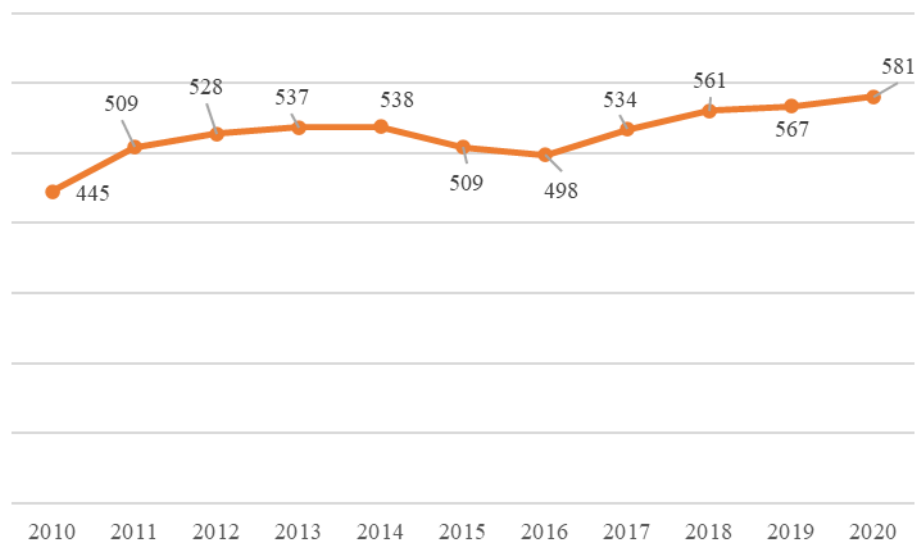


Рисунок 2.6 – Річний дохід авіакомпаній від міжнародних пасажирських авіаперевезень, млрд. дол. США [70]

Якщо ж розглядати віковий склад подорожуючих (рис. 2.7), мілленіали та покоління Z – це вікові групи, які подорожують найбільше.

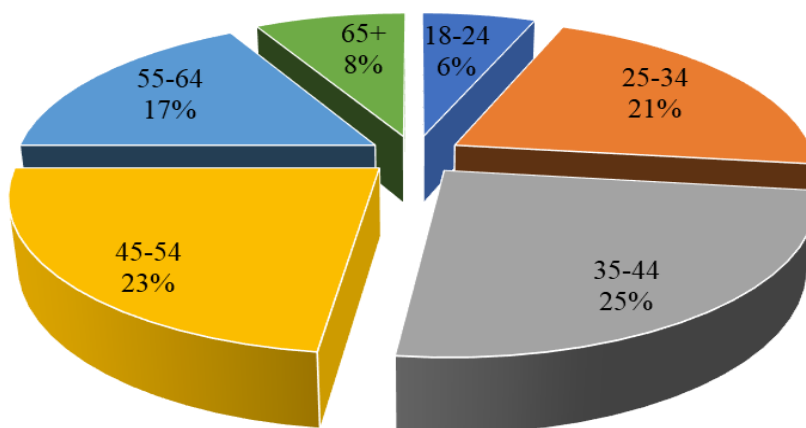


Рисунок 2.7 – Віковий склад клієнтів міжнародного ринку пасажирських авіаперевезень (2019 рік) [70]

За даними Глобального опитування пасажирів IATA виявляють три вікові групи, які подорожують найбільше: покоління Y (група пасажирів віком 25-34 років та група пасажирів віком 35-44 років) та покоління X (група пасажирів

віком 45-54 років). З цих трьох груп мілленіали (покоління Y), серед яких – люди у віці 35-44 років – літають найчастіше.

За статевим складом статистика демонструє перевагу на 22% на користь чоловіків, коли йдеться про міжнародні авіаподорожі (рис. 2.8). Дані за останні п'ять років показують, що чоловіки подорожують приблизно вдвічі більше, ніж жінки. Однак, незважаючи на те, що чоловіки подорожують більше, жінки витрачають більше під час подорожей: відповідно до досліджень [70], якби жінки подорожували стільки ж, скільки чоловіки, вони змогли б створювати авіаперевізникам та засобам розміщення 2,35 мільярда євро прибутку на рік.

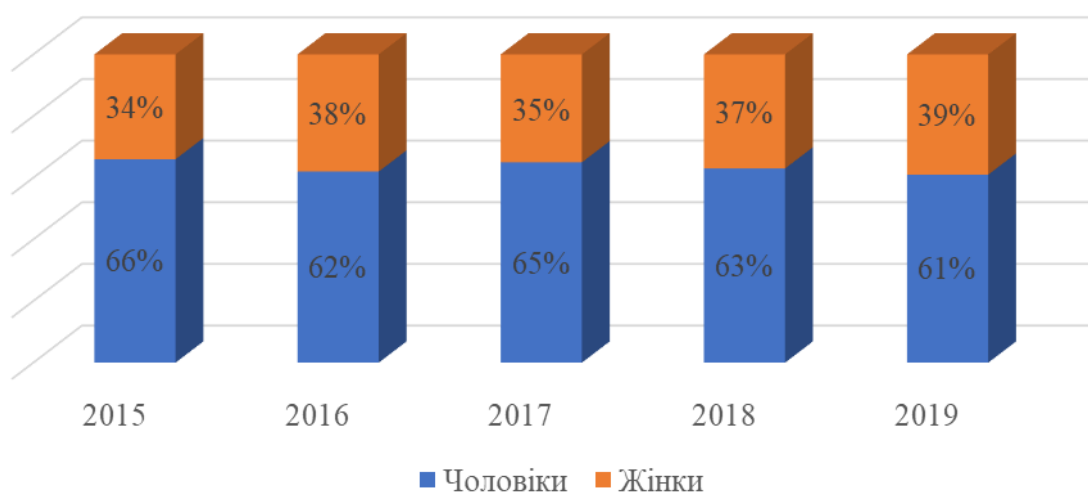


Рисунок 2.8 – Статистика подорожуючих за статтю (2015-2019 роки) [70]

Протягом останніх років спостерігається певна позитивна динаміка щодо безпеки польотів (табл. 2.1). Зокрема, знижується кількість нещасних випадків (аварій) на мільйон рейсів – у 2021 році спостерігається 1 аварія на 0,99 млн. рейсів при середньому показнику за 2017-2021 роки 1 аварія на 0,81 млн. рейсів. Однак ризик загинути під час авіакатастрофи дещо зріс – від 0,13 у 2020 році до 0,23 у 2021 році.

Сучасні проблеми безпеки авіації включають кібератаки на корпоративні системи, геополітичну напруженість, що призводить до закриття повітряного простору, і тероризм проти активів, людей і репутації. Щоб подолати ці загрози, уряди надають підтримку та ресурси для авіації, включно з розвитком потенціалу,

щоб країни з обмеженими ресурсами могли виконувати та перевищувати свої зобов'язання з безпеки. Ці зусилля дозволяють продовжувати здійснювати польоти в безпеці, незважаючи на численні загрози [74, с.22].

Таблиця 2.1 – Статистика безпеки міжнародних авіаперевезень [74, с.20]

Рік / показники	Усі нещасні випадки (аварій на мільйон рейсів)	Кількість нещасних випадків	Кількість нещасних випадків з летальним кінцем	Кількість загиблих	Ризик загинути
2021	1,01 (1 аварія на 0,99 млн. рейсів)	26	7	121	0,23
2020	1,58 (1 аварія на 0,63 млн. рейсів)	35	5	132	0,13
Середнє за 2017-2021 роки	1,23 (1 аварія на 0,81 млн. рейсів)	44,2	7,4	207	0,14

Проблеми, пов'язані з безпечним управлінням цивільною авіацією в зонах конфлікту та в аеропортах, залишаються, а в деяких регіонах загострилися. Наприклад, у Королівстві Саудівська Аравія у 2021 році було офіційно повідомлено про 54 окремі атаки або спроби нападів на аеропорти, які перебувають під цивільним контролем. Подібним чином у січні 2022 року в Об'єднаних Арабських Еміратах повідомлялося про атаки зі смертельними наслідками, пов'язані з незаконним використанням безпілотних літальних систем (UAS).

Вторгнення Росії в Україну підкреслює важливість своєчасної спільної оцінки ризиків між урядами та галуззю. Станом на кінець квітня 2022 року весь повітряний простір України та значна частина російського повітряного простору були закриті для польотів цивільної авіації. Закриття повітряного простору, незалежно від причини, тягне за собою величезні збитки для авіації. Довший час польоту, наприклад, збільшив експлуатаційні витрати, споживання палива та викиди CO<sub>2</sub>.

Тим часом цифрові перешкоди глобальним системам позиціонування цивільних літаків і підробка сигналу навіть за межами зон конфлікту, відома як тактика фейкової інформації, зберігаються [74, с.22].

Таким чином, міжнародний ринок пасажирських авіаперевезень постійно розвивається, незважаючи на певні спади, викликані світовими політичними, економічними кризами та епідеміями, тому навіть спад обсягів та доходів від міжнародних пасажирських авіаперевезень під час пандемії Covid-19 можна вважати тимчасовим, а міжнародний ринок пасажирських авіаперевезень – перспективним сектором для розвитку світової економіки.

## **2.2. Корпоративні системи міжнародного ринку авіаційних пасажирських перевезень**

Великі світові авіакомпанії відіграють вирішальну роль у міжнародному перевезенні пасажирів. Авіакомпанії, що виконують як регулярні, так і чартерні рейси, визнаються за допомогою сертифікатів на експлуатацію, виданих державними авіаційними органами.

До 1930-х років авіакомпаніями володіли лише приватні особи. Між 1940-ми і 1980-ми роками великими авіакомпаніями володіли уряди. Після середини 1980-х років у світовому авіаційному секторі відбулася широкомасштабна приватизація [88].

Сьогодні з понад 1100 авіакомпаніями та ринком з понад 7 мільярдів потенційних клієнтів, лише обмежена кількість авіакомпаній обслуговує кілька етапів польоту та мільйони пасажирів. За пасажиропотоком авіакомпанія США American Airlines займає перше місце у світі (рис. 2.9).

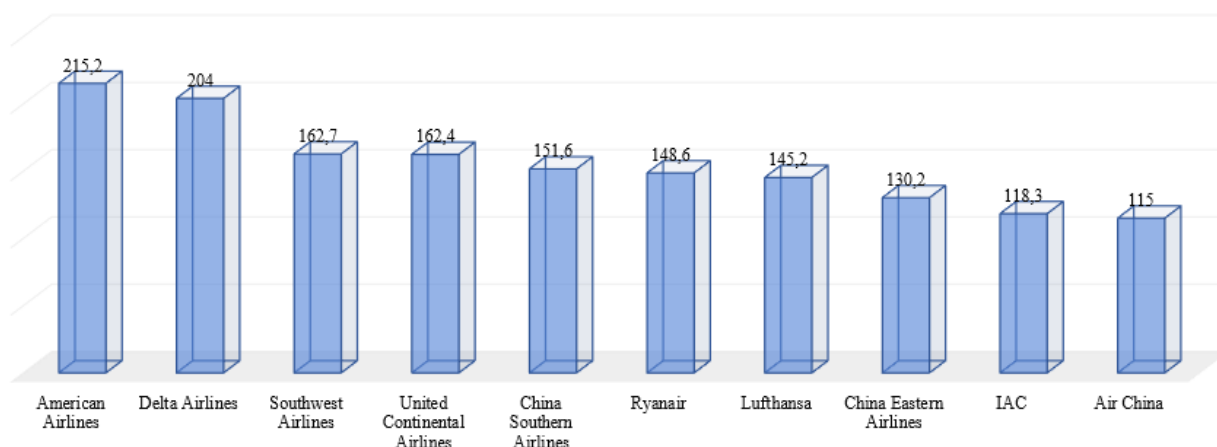


Рисунок 2.9 – Топ-10 авіакомпаній світу за кількістю перевезених пасажирів, млн. осіб (2019 рік) [70]

У 2017 році Air Transport World (ATW) визнала «Авіакомпанією року» American Airlines, що є однією з найвідоміших міжнародних авіакомпаній у світі. Відома авіакомпанія зі штаб-квартирою у Форт-Ворті, штат Техас, керує розгалуженою мережею міжнародних і внутрішніх рейсів разом зі своїми регіональними туристичними партнерами. Вона відома як найбільша авіакомпанія у світі. American Airlines є одним із найвідоміших у світі авіаційних брендів. Його програма лояльності та переваги також добре відомі та популярні серед тих, хто часто літає.

Початок діяльності American Airlines можна віднести до 1926 року. У той час «American Airlines» було лише загальною назвою бренду для багатьох невеликих незалежних перевізників. У 1930 році Robertson Aircraft Corporation і Colonial Air Transport об'єднали свої флоти з близько 80 невеликих літаків і створили American Airways. Авіакомпанія мала успіх і швидко розширювалася. До 1961 року American Airlines була другою за величиною авіакомпанією у світі, поступаючись лише російській авіакомпанії «Аерофлот».

Протягом наступних 90 років American Airlines об'єдналася з різними авіакомпаніями, зокрема з US Airways у 2015 році. Завдяки цій історії American Airlines стала найбільшою авіакомпанією світу, титул якої вона зберігає й

сьогодні. Зараз American Airlines обслуговує приблизно 350 напрямків по всьому світу та має флот із понад 900 літаків.

American Airlines має кілька хабів, таких як: Міжнародний аеропорт Даллас / Форт-Ворт (Dallas / Fort Worth International Airport), Міжнародний аеропорт Шарлотта Дуглас (Charlotte Douglas International Airport), Міжнародний аеропорт Чикаго О'Хара (Chicago O'Hare International Airport), Міжнародний аеропорт Лос-Анджелеса (Los Angeles International Airport), Міжнародний аеропорт Маямі (Miami International Airport), Міжнародний аеропорт Джона Ф. Кеннеді (John F. Kennedy International Airport), Аеропорт Ла Гуардія (La Guardia Airport), Міжнародний аеропорт Філадельфії (Philadelphia International Airport), Міжнародний аеропорт Фенікс Скай Харбор (Phoenix Sky Harbor International Airport) та Вашингтонський національний аеропорт Рональда Рейгана (Ronald Reagon Washington National Airport) [67].

При цьому варто зазначити, що сьогодні є 195 країн, куди люди можуть подорожувати – рейси прилітають і відправляються в ці країни; доступні міжнародні рейси від різних світових перевізників. Турецька авіакомпанія Turkish Airlines займає перше місце в обслуговуванні рейсів до 62% країн світу (рис. 2.10). Її стратегічне розташування – точка перетину шляхів з Європи, Азії та Африки – дозволяє обслуговувати понад 60 мільйонів пасажирів на рік [70].

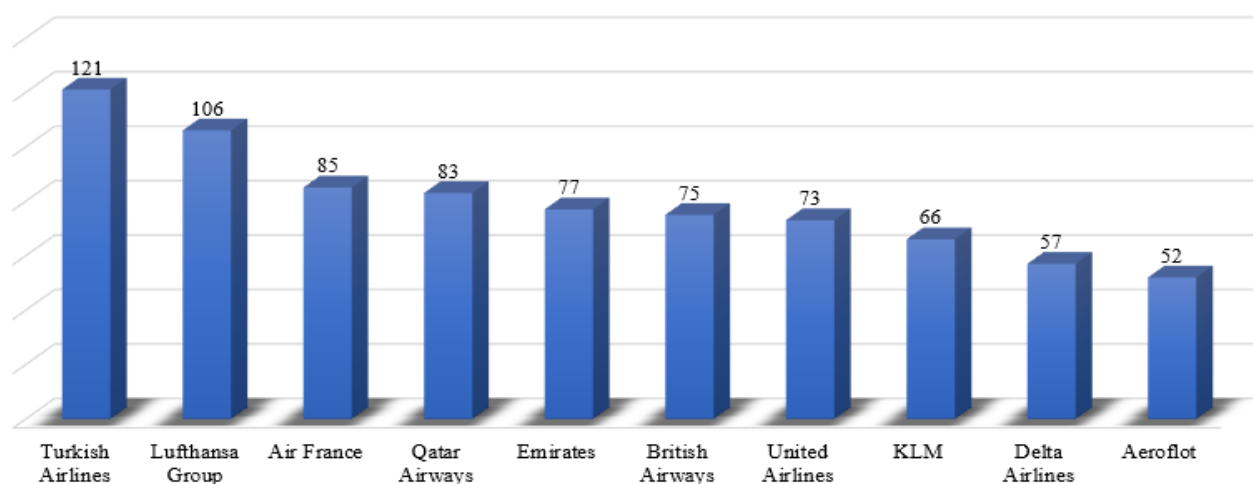


Рисунок 2.10 – Топ-10 авіакомпаній світу за кількістю країн, в які та з яких здійснюються рейси (2019 рік) [70]

Turkish Airlines – національний авіаперевізник Туреччини. Наразі Управління приватизації Прем'єр-міністерства Турецької Республіки володіє 49,12% акцій ТНУ, а 50,88% акцій є публічними.

Turkish Airlines розпочала свою роботу в 1933 році з 5 літаків. У 1982 році авіакомпанія стала міжнародною авіаційною організацією, яка має 27 літаків, 3909 місць і 5735 співробітників. Станом на 2022 рік авіакомпанія здійснює польоти в 122 країни і 304 пункти призначення по всьому світу; 114 пунктів призначення в Європі, 17 напрямків в Америці, 37 напрямків на Далекому Сході та в Азії, 53 напрямки в Африці та 35 напрямків на Близькому Сході. Як авіакомпанія, яка здійснює рейси до більшої кількості країн світу, Turkish Airlines розширяє спектр своїх ексклюзивних послуг, додаючи нові напрямки, збільшуючи кількість рейсів і поповнюючи флот новими літаками [89].

Станом на 2019 рік дві провідні групи авіакомпаній мали максимальні доходи: American Airlines з 44,54 млрд. доларів США і Delta Airlines з 44,44 млрд. доларів США.

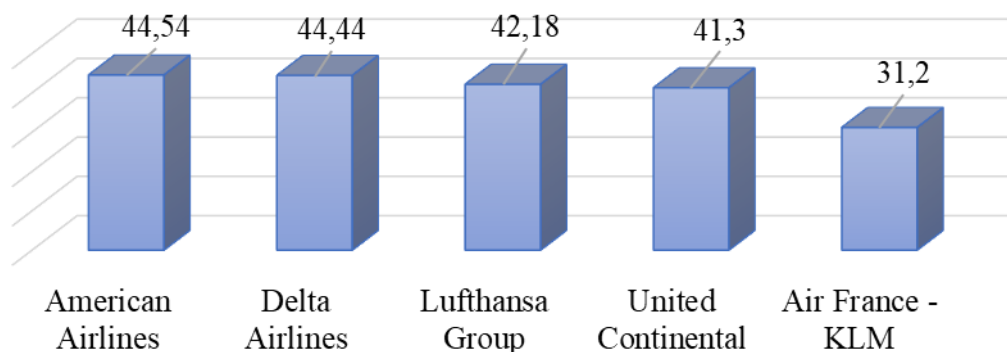


Рисунок 2.11 – Топ-5 найбільш прибуткових авіакомпаній світу, млн. дол. США (2019 рік) [70]

Тож, окрім American Airlines, до топ-5 авіакомпаній світу за прибутком належать також Delta Airlines, великий авіаперевізник США, що здійснює перевезення пасажирів і вантажів у рамках Сполучених Штатів і міжнародних

напрямків у Центральній і Південній Америці, на Близькому Сході, в Африці та Європі. Заснована у 1924 році та розпочала роботу 17 червня 1929 року.

Станом на 2021 рік Delta Airlines (включно з дочірніми компаніями Atlantic Southeast Airlines, Inc. («ASA») і Comair, Inc. («Comair»)) обслуговували 206 внутрішніх міст у 47 штатах, окрузі Колумбія, Пуерто-Ріко та Віргінських островах США, а також 48 міст у 32 країнах світу. Із внутрішніми та міжнародними партнерами по код-шерінгу мережа маршрутів компанії охоплює 264 міста країни в 47 штатах і 230 міст у 84 країнах. Компанія є другою за величиною авіакомпанією за кількістю перевезених пасажирів і другою за величиною авіакомпанією за показниками операційних доходів, є провідною трансатлантичною авіакомпанією США, яка обслуговує найбільшу кількість безпосадочних ринків і є другою за кількістю щоденних відправлень [69].

Найбільшим парком літаків сьогодні володіє American Airlines (911 літаків від Boeing до Airbus, при чому планується збільшення на 161 літаків) [88] (рис. 2.12). На другому та третьому місцях – Delta Airlines та United Airlines з 877 та 839 літаків відповідно.

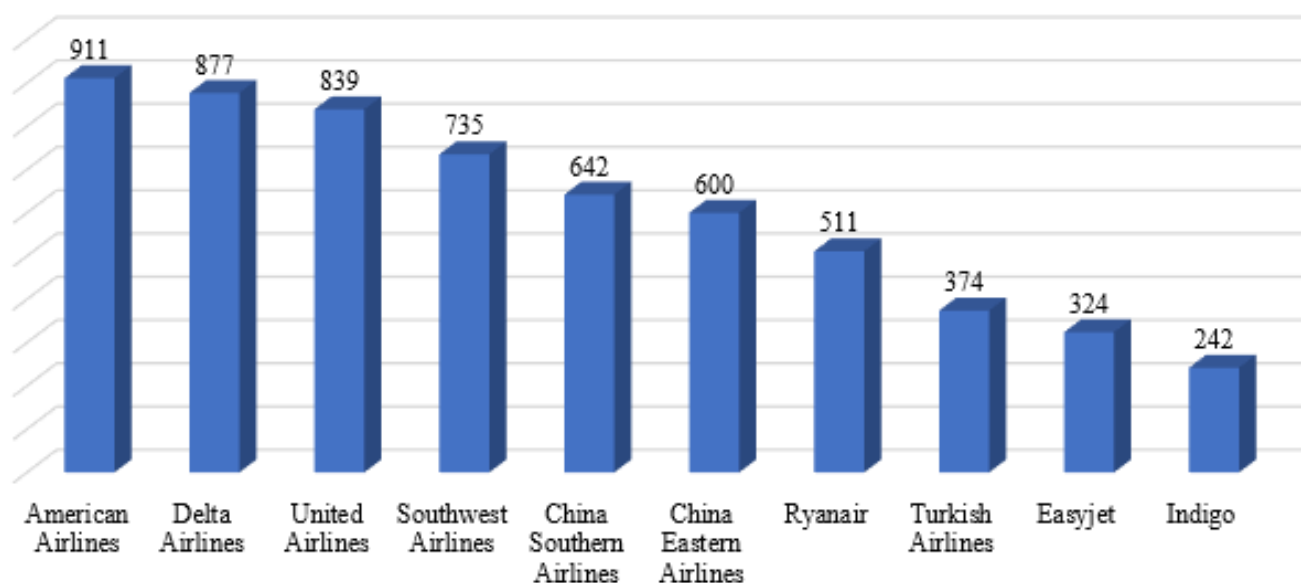


Рисунок 2.12 – Топ-10 авіакомпаній світу за парком літаків, од. літаків (2022 рік) [88]

Розвиток глобалізації, тобто процес всесвітньої економічної, політичної та культурної інтеграції й уніфікації, а також процеси формування об'єднаної Європи спонукали фахівців дедалі більше схилитися до думки, що в нових умовах на континенті функціонує занадто багато авіакомпаній, які треба консолідувати. Сьогодні світі налічується 580 альянсів, якими охоплено 220 авіаліній. На сучасному ринку авіаперевезень виникла низка багатосторонніх альянсів [22, с.19] (рис. 2.13).

Зокрема, приклад масштабного партнерства показує Star Alliance, у якому зібралися разом United Airlines (США), Thai Airways, SAS (Scandinavian Airlines System), Air Canada, Lufthansa (ФРН), Singapore Airlines, Varig (Бразилія), і ще шість менших груп, що разом становлять 23,9% світових авіаперевезень. Наступним за обсягами авіаперевезень (18,1%) є Oneworld Alliance, що містить у собі American Airlines (АА), British Airlines (ВА) і Cathay Pacific (Hong Kong). До великих альянсів входять також такі, як Skyteam (включає Air France, Delta (США), Alitalia і Korean Air), а також Wings (9,9%), до складу якого входять Continental та Northwest (США) і KLM (Нідерланди) [22, с.20].

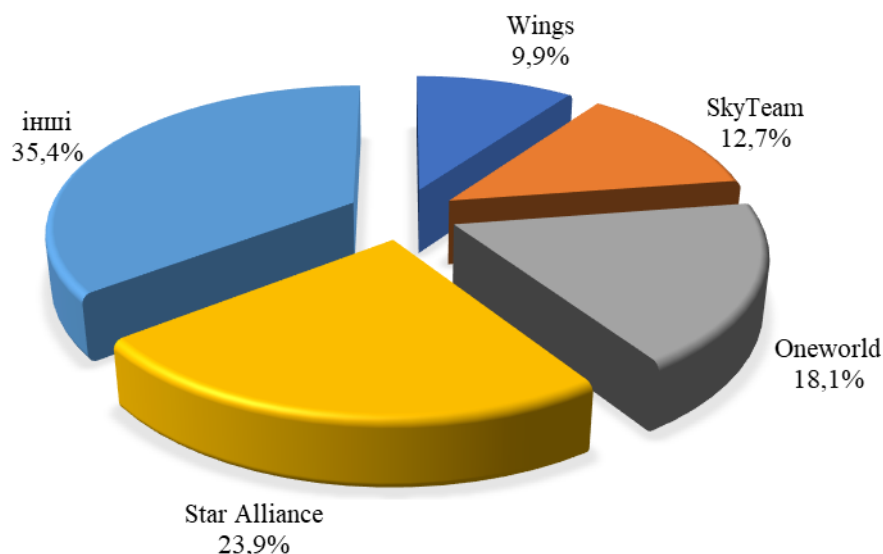


Рисунок 2.13 – Частки найбільших авіаційних альянсів у глобальних прибутках авіаліній від загального прибутку на пасажиро-кілометр (2012 рік), % [22, с.19]

Для більшості пасажирів вигода від формування альянсів полягає в тому, що вони отримують пільги клієнта в межах широкої авіаційної мережевої структури [22, с.20].

Важливим складником корпоративних систем міжнародного ринку авіаційних пасажирських перевезень є галузь літакобудування. При цьому, поряд із загальними тенденціями слід зазначити деякі тенденції, властиві окремим секторам ринку літакобудування. Так, у світовій авіапромисловості переконливо виявилася тенденція збігу інтересів фінансових і банківських структур і урядів провідних країн. Це підтверджує високий рівень реінвестування коштів на НДДКР із централізованих джерел на розроблення перспективних авіаційних проектів. Наприклад, у США тільки за лінією NASA обсяги фінансування дослідницьких робіт становили майже 40% усього обсягу фінансування.

У результаті злиттів і поглинань кількість провідних виробників у відповідних секторах ринку літаків суттєво зменшилася. Так, у секторі магістральних літаків великої пасажировмісності залишилося всього два виробники – американський концерн Boeing і європейський Airbus. Boeing – найбільша у світі аерокосмічна корпорація, заснована у США на початку ХХ ст. Має представництва в 70 державах, обслуговує замовників в 145 країнах світу. У компанії працюють більш 150 тис. осіб. До складу Boeing входять такі компанії: Boeing Commercial Airplanes (BCA), Integrated Defense Systems, Boeing Capital Corporation, Connexion by Boeing, SSG, Phantom Works, McDonnell Douglas. У цей час у світі експлуатується більш ніж 15 тис. цивільних літаків виробництва Boeing. Уряд США дотепер продовжує надавати компанії пільги, наприклад, компанія отримала 3 млрд дол. США на весь термін реалізації проекту зі створення літака Boeing 787.

Airbus – один з світових лідерів авіабудування. Компанія утворена в 1970 р. До складу Airbus входять наступні основні компанії, відомі як Airbus France, Airbus Deutschland, Airbus UK і Airbus Espana. Компанії працюють як національні, виготовляючи компоненти, які потім постачають у штаб-квартиру в Тулузі (Франція) для остаточного збирання. Airbus Industrie GIE забезпечує єдину

політику продажів, маркетингу й супроводу клієнтів. Усього у світі експлуатується близько 4.7 тис. аеробусів [22, с.38].

Світовий ринок літакобудування до 2010 року був майже порівну поділений між цими двома концернами. Однак станом на 2020 рік ситуація дещо змінилася, і двох гігантів починають наздоганяти інші компанії, які виробляють окремі компоненти комерційних літаків (рис. 2.14).

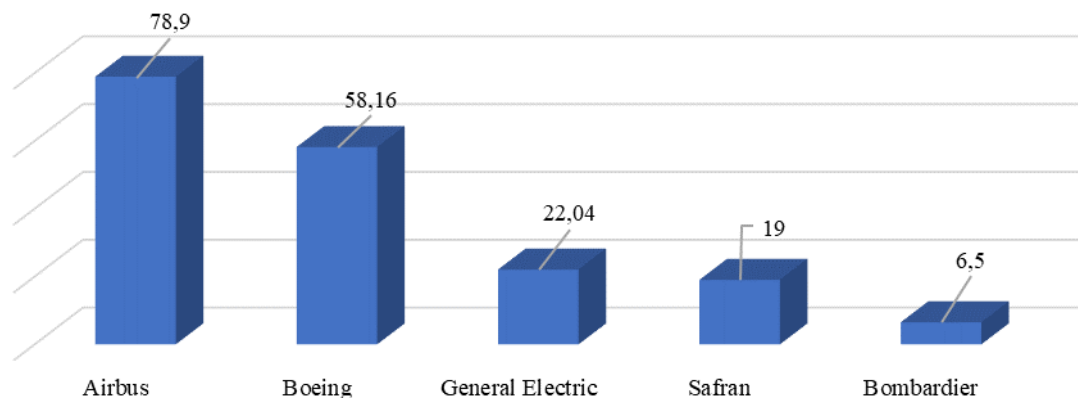


Рисунок 2.14 – Топ-5 літакобудувальників цивільної авіації у світі за доходами (2021 рік), млрд. дол. США [87]

Зокрема, помітну роль на ринку отримали такі компанії, як General Electric (США), що не виготовляють власних літаків, однак постачають двигуни, комп'ютери та багато іншого великим виробникам літаків. Так, їхніми клієнтами є багато інших компаній-гігантів – наприклад, Lockheed Martin та Airbus. Переважну більшість своїх доходів компанія отримує від виробництва двигунів для комерційних авіалайнерів. Одним із їхніх найвідоміших винаходів є GEnx, комерційний двигун, розроблений спеціально для серії Boeing Dreamliner (747 та 787).

Safran – французька компанія, дохід якої в 2021 році склав 19 млрд. доларів США. Компанія є результатом злиття між SNECMA, виробником літаків, і SAGEM, охоронною фірмою, у 2005 році. Зараз вони вже не виробляють власні каркаси літаків, а натомість зосереджуються на двигунах, авіоніці, інтер'єрах літаків, електричних системах та набагато більше. Safran SA вважається світовим лідером навігаційних систем як для комерційних авіалайнерів, так і для

військових літаків. Нещодавно Safran виграв контракт із Singapore Airlines на оснащення їх парку Boeing 777-9 карбоновими гальмами та колесами, а Boeing 777-200LR, який зараз використовується компанією Crystal AirCruises, має інтер'єр, повністю розроблений Safran SA, аж до розважальних систем у польоті.

Bombardier є, мабуть, одним із найвідоміших імен в авіації та аерокосмічній галузі, незважаючи на те, що має значно нижчий дохід, ніж більшість інших компаній-лідерів. Це канадська компанія, яка раніше виробляла широкий спектр транспортних засобів, таких як потяги та комерційні авіалайнери. Однак зараз компанія в основному зосереджена на створенні бізнес- / приватних літаків, що робить її унікальною компанією порівняно з іншими, що в основному зосереджені на розробці військових або комерційних літаків. В останні роки одним із найвидатніших авіаційних проектів компанії був комерційний авіалайнер серії С. Літак провів кілька важких років, однак, не задовольнивши попит, був проданий нижче ринкової ціни через субсидії канадського уряду. Після цього Airbus взявся за дизайн, придбавши 50,01% акцій моделі, і тепер вони володіють літаком. Його перейменували на Airbus A220 [87].

Аеропорти виконують життєво важливу функцію в системі повітряного транспорту, забезпечуючи ключову інфраструктуру для галузі. Традиційно їх фізична продуктивність вимірюється кількістю пасажирів, рухом літаків. Популярність напрямків характеризується завантаженістю (рис. 2.15).

Тож у листопаді 2022 року найбільш завантаженим аеропортом для міжнародних рейсів був Дубай (Dubai International) з 4,2 мільйонами місць. Лондон Хітроу (London Heathrow Apt) посідає друге місце з 3,4 мільйонами місць. І Дубай, і Лондон Хітроу також були на 1-му та 2-му місцях у 2019 році. У листопаді 2022 року Амстердам (Amsterdam) опустився на 2 позиції вниз до 5-го місця та мав найбільше зниження пропускної спроможності щомісяця серед аеропортів у першій десятці, -18% до 2,52 млн. Лондон Гетвік (London Gatwick) вибув з 10 найзавантаженіших міжнародних маршрутів, а аеропорт Інчхон (Seoul Incheon International Airport) перемістився на 10 місце [90].

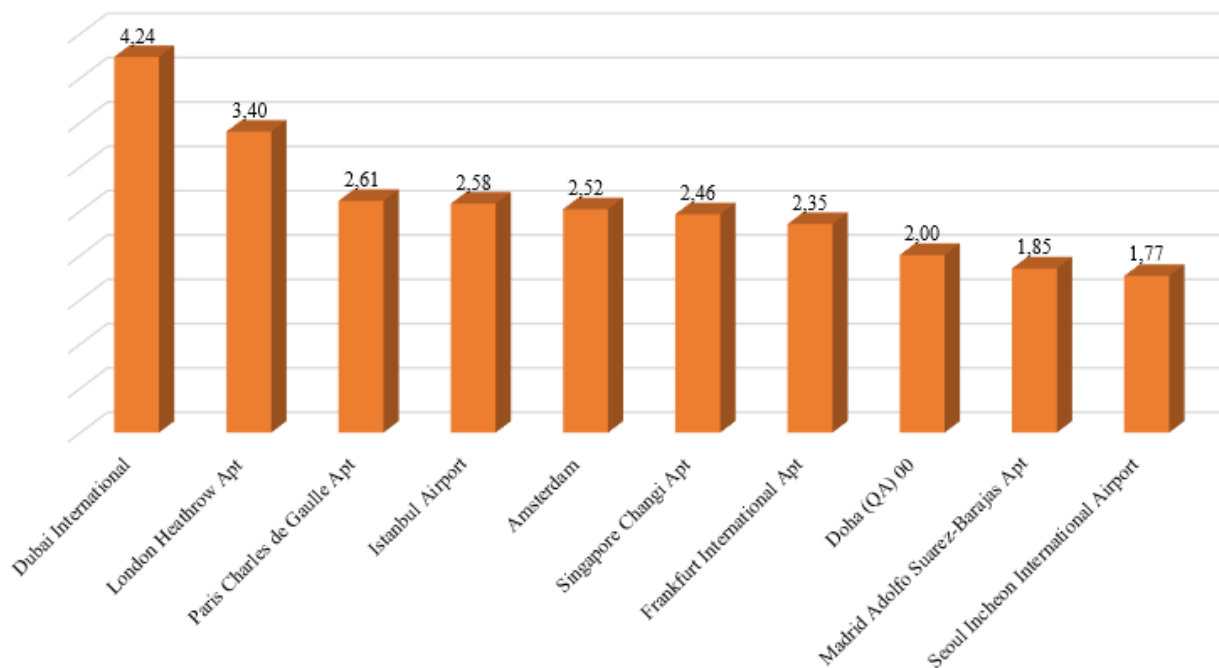


Рисунок 2.15 – Топ-10 найбільш завантажених міжнародних аеропортів, млн. пасажирів (станом на листопад 2022 року) [90]

Основним видом діяльності аеропортів є авіаційна діяльність. Однак кошти, які отримує аеропорт від встановлених аеропортових зборів, не завжди відшкодовують витрати. А отже, виникає необхідність пошуку нових джерел доходів, що пов'язані переважно з розвитком аеропортового бізнесу та вимагають нового погляду на діяльність аеропортів.

Розвитку саме неавіаційної діяльності приділяється особлива увага і в Керівництві з економіки аеропортів Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО). Політика ІКАО щодо розвитку неавіаційної діяльності аеропортів полягає в тому, що неавіаційні доходи фактично є джерелом додаткового доходу та прибутку для будь-якого аеропорту. Відповідно до цього Керівництва основні статті доходів аеропортів становлять надходження від авіаперевезень та наземного обслуговування, а також доходи від неавіаційних видів діяльності. Доходи від неавіаційної діяльності в середньому у світі становлять 46% від загальних доходів аеропортів. У великих аеропортах Заходу доля комерційних доходів може становити до 70%, наприклад, в аеропорті Інчон (Сеул) вона дорівнює 70%, в аеропорті Чанги (Сінгапур) – 55% [40, с.399].

Таким чином, проведене дослідження демонструє, що серед авіаперевізників на сучасному етапі домінують представники США – як за пасажиропотоком і прибутковістю, так і за парком літаків, при цьому в умовах глобалізації авіаперевізники об'єднуються в альянси, які охоплюють представників різних країн. Серед виробників літаків традиційно основними є Boeing та Airbus. Аеропорти відіграють суттєву роль у забезпеченні міжнародних авіаперевезень. Найбільш завантаженими аеропортами є Dubai International та London Heathrow Apt.

### **2.3. Географічна диверсифікація міжнародного ринку пасажирських авіаперевезень**

Географічно міжнародний ринок пасажирських авіаперевезень представлений нерівномірно. У першу чергу, це пов'язано із можливостями потенційних пасажирів подорожувати повітряним транспортом взагалі та за кордон (рис. 2.16). Зокрема, 80% населення світу ніколи в житті не використовували повітряний транспорт, у той час, як в економічно розвинених США цей показник становить лише 13%. У той же час, навіть у США 40% громадян ніколи не літали за межі країни, тобто, значна частка подорожуючих обмежується лише внутрішніми рейсами.

Спроможність громадян різних країн подорожувати визначається кількістю міжнародних польотів на особу (рис. 2.17). Найвищу спроможність до міжнародних авіаподорожей демонструють жителі Гонконгу (більше 4 польотів на особу на рік), Норвегії (2 польоти на особу на рік), а також Фінляндія, Швеція та Данія (1,7, 1,5 та 1,4 польотів на особу на рік відповідно).

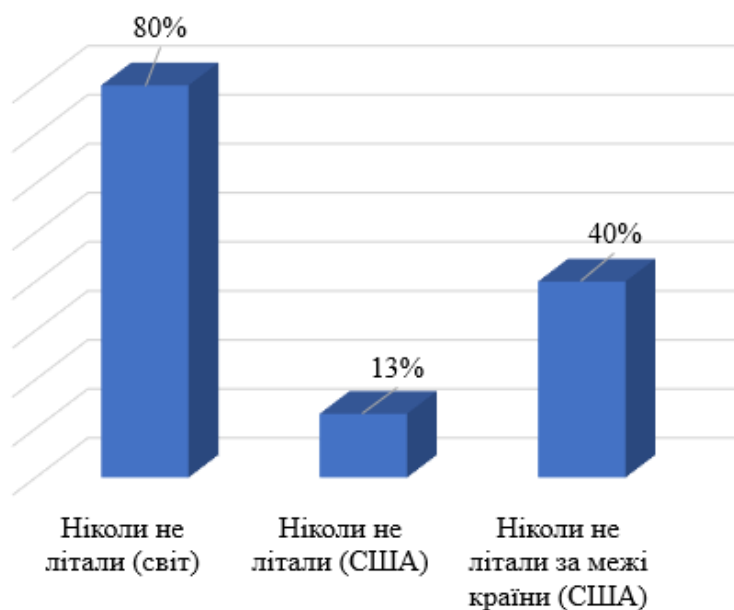


Рисунок 2.16 – Кількість осіб у світі та США, які ніколи не користувалися авіалініями та не покидали межі території своєї країни [78]

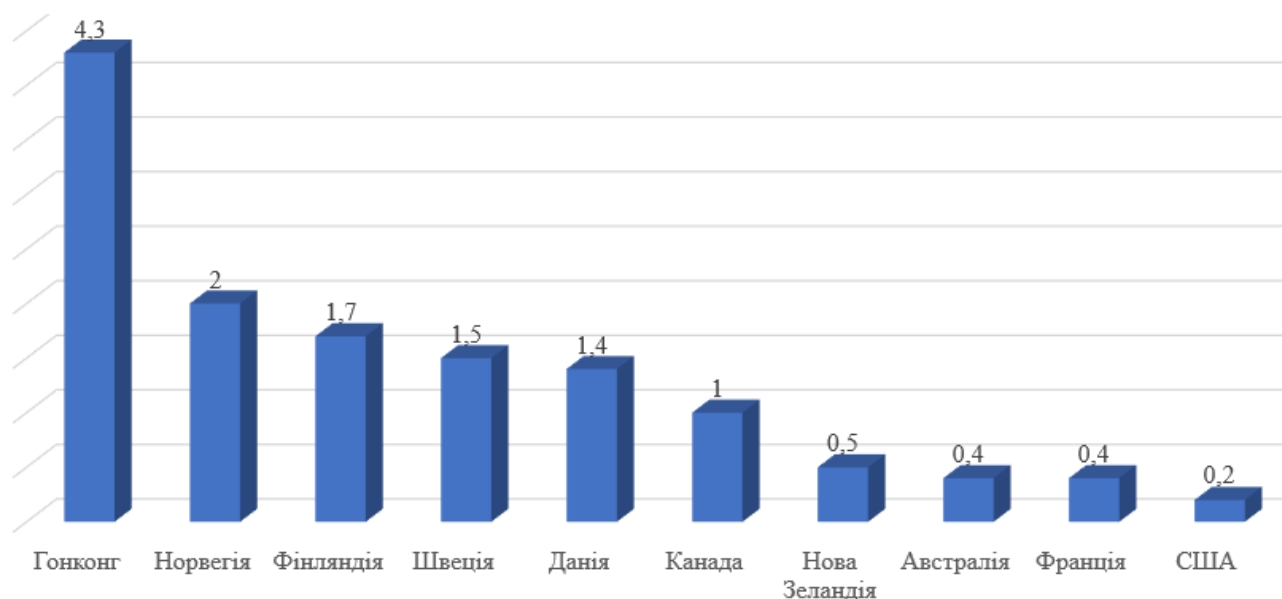


Рисунок 2.17 – Кількість міжнародних польотів на особу на рік [70]

Географічна диверсифікація міжнародних пасажирських авіап перевезень залежить також від представленості на ринку авіакомпаній. Зокрема, IATA та ICAO, провідні організації в галузі авіації та авіап перевезень, присвоїли коди авіакомпаній понад 5 тис. авіакомпаній, які пропонують місцеві, регіональні та міжнародні авіалінії. Фактична кількість комерційних авіакомпаній становить

1126 [70]. Європа має найбільшу кількість комерційних авіакомпаній, а Австралазійський і Тихоокеанський регіони мають найменшу кількість (рис. 2.18).

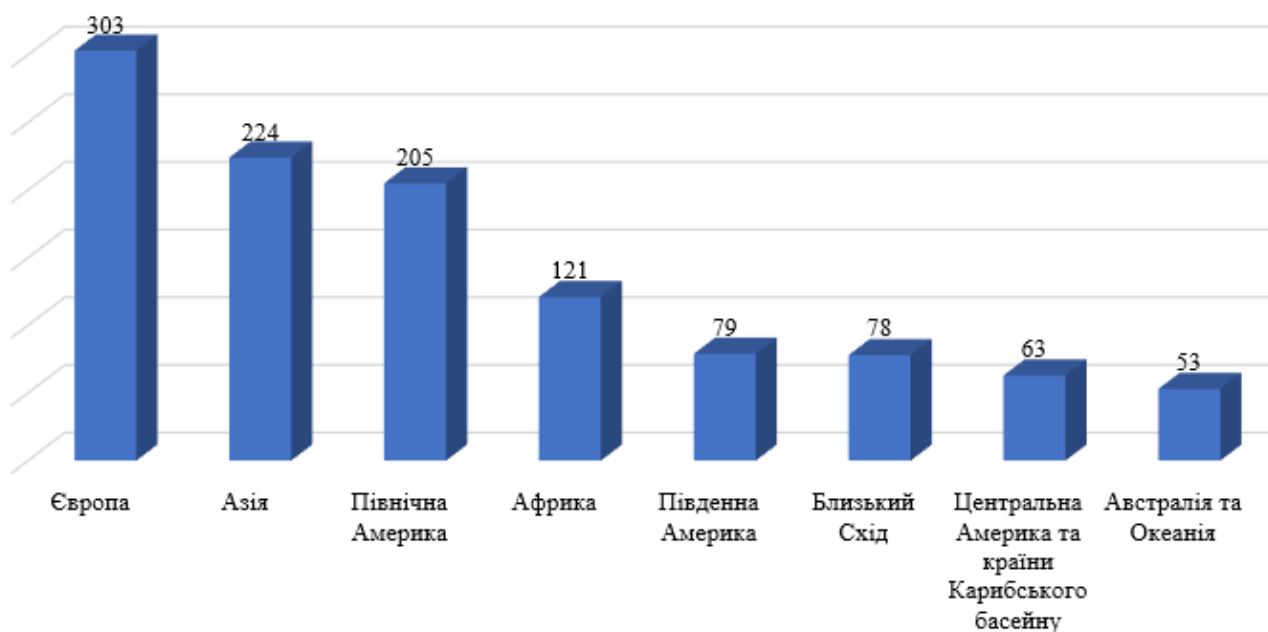


Рисунок 2.18 – Географічна диверсифікація комерційних авіакомпаній [70]

Станом на 2021 рік Азіатсько-Тихоокеанський регіон володіє найбільшою часткою ринку міжнародних пасажирських авіаперевезень – 38,64%. Європа посідає друге місце, обігнавши Північну Америку за часткою ринку (рис. 2.19).

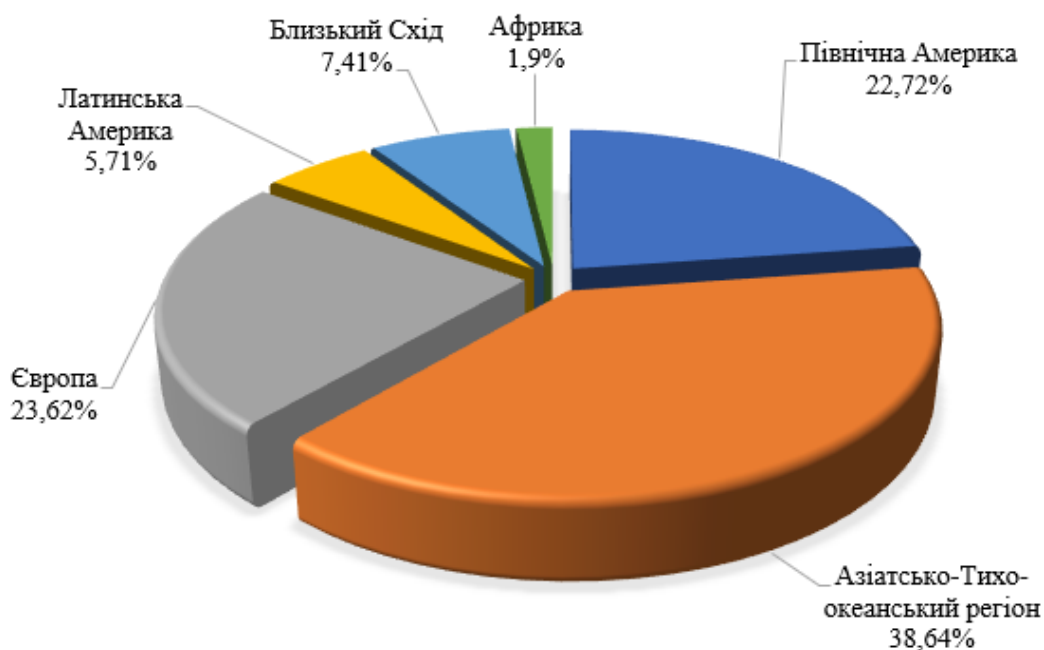


Рисунок 2.19 – Глобальний розподіл ринку міжнародних пасажирських авіаперевезень [70]

При цьому варто зазначити, що прибутки компаній не залежать напряму від пасажиропотоку. Зокрема, незважаючи на те, що за прибутками лідирує Азіатсько-Тихоокеанський регіон (рис. 2.19), найбільша частка пасажирів міжнародних авіаліній припадає на Європу (рис. 2.20).

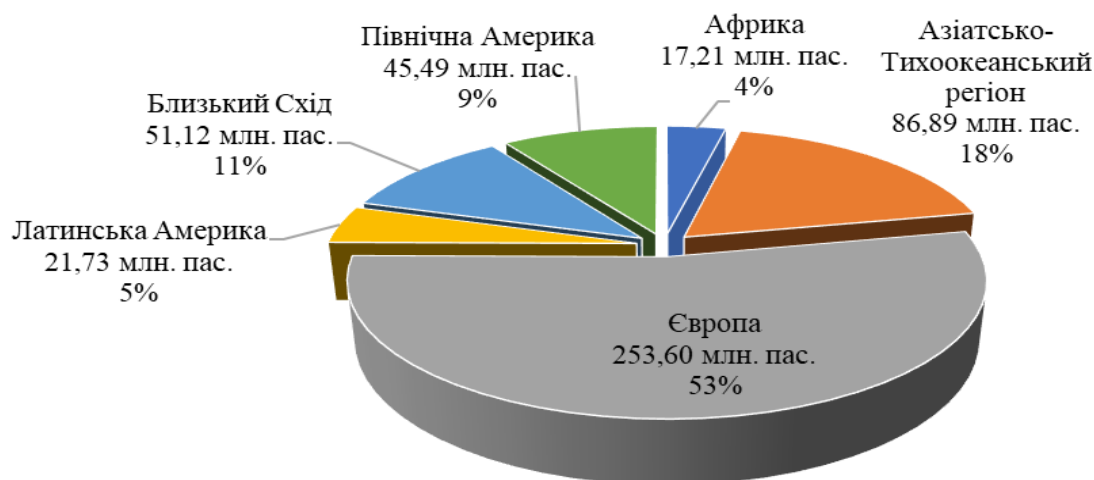


Рисунок 2.20 – Пасажиропотоки за регіонами, млн. пас. [72]

У розрізі країн, станом на 2019 рік (рис. 2.21) США лідирують за кількістю перевезених пасажирів, у кількості 926,74 млн. осіб. Китай претендує на друге місце з понад 659 млн. пасажирів, за ним слідує Ірландія з понад 170 млн. пасажирів. Для міжнародних рейсів зазвичай використовується літак Airbus A380, який вміщує 868 осіб [70].

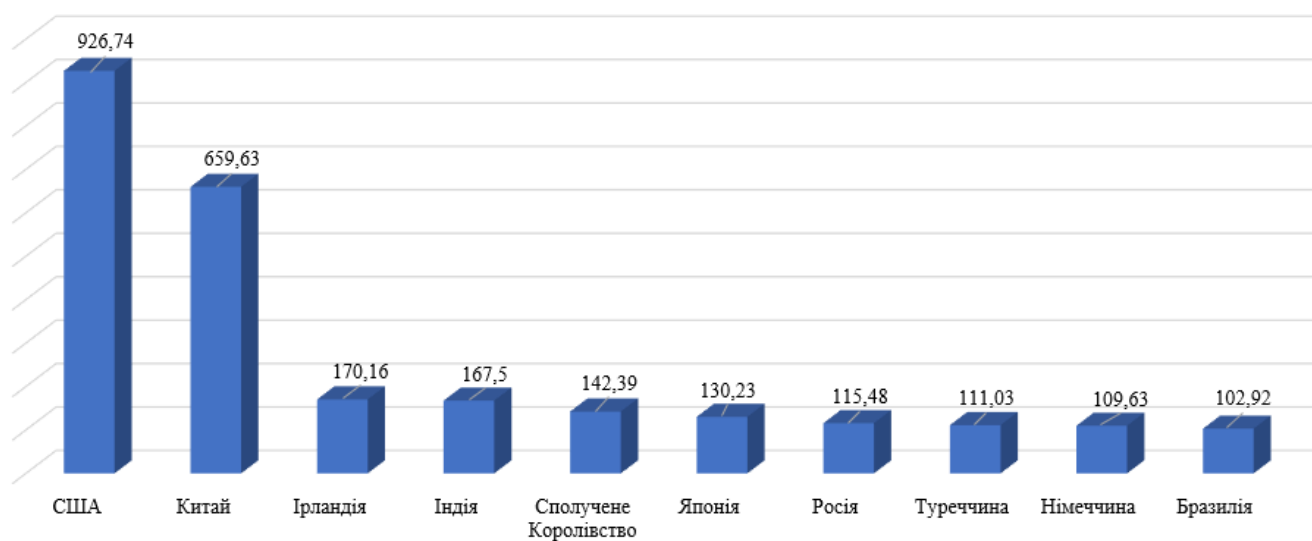


Рисунок 2.21 – Країни з найбільшою кількістю міжнародних прибуттів (млн. пасажирів) [70]

У 2020 році через пандемію Covid-19 світовий пасажиропотік впав у всіх регіонах світу. Найбільше постраждали Близький Схід і Азіатсько-Тихоокеанський регіони, однак Covid-19 спричинив занепад авіаційної галузі на всіх континентах (рис. 2.22).

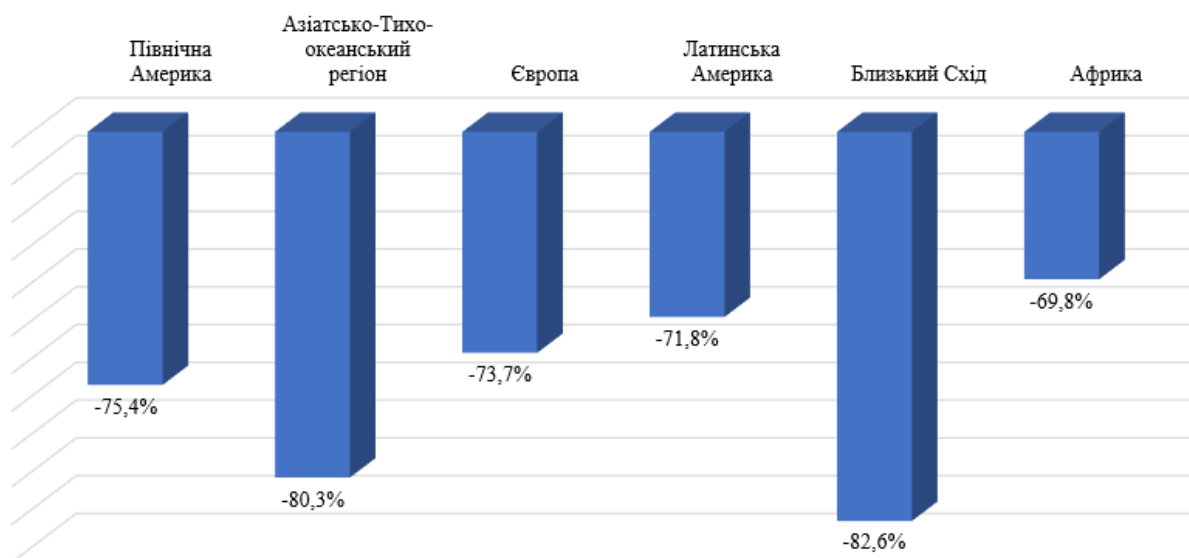


Рисунок 2.22 – Зниження пасажирського трафіку в світі під час пандемії Covid-19 [70]

У результаті на сьогоднішній день аеропорти більшості країн світу завантажені лише трохи більше, ніж наполовину (рис. А.1). Найбільш критична ситуація спостерігається в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні, де аеропорти використовують лише 38,8% свого потенціалу приймати пасажирів. Найбільш позитивна динаміка спостерігається в країнах Латинської Америки / Карибського басейну (67,1%) та Європи (60,8%), де обмеження, пов'язані з пандемією Covid-19 було зняти найшвидше, тому сфера міжнародних пасажирських авіаперевезень у цих регіонах відновлюється найшвидше.

Отже, географічна диверсифікація ринку міжнародних пасажирських авіаперевезень зумовлена низкою факторів, зокрема, економічними та політичними чинниками. Зокрема, в економічно розвинених країнах населення має більше можливостей подорожувати, що призводить до збільшення пасажиропотоків у регіоні. Однак через пандемію Covid-19 світовий

пасажиропотік впав у всіх регіонах світу – найбільше постраждали Близький Схід і Азіатсько-Тихоокеанський регіони.

## Висновки до розділу 2

Міжнародний ринок пасажирських авіап перевезень задовольняє попит світового господарства в транспортних перевезеннях, охоплюючи ринки авіап перевезень між країнами світу. Міжнародний ринок пасажирських авіап перевезень постійно розвивається, незважаючи на певні спади, викликані світовими політичними, економічними кризами та епідеміями, тому навіть спад обсягів та доходів від міжнародних пасажирських авіап перевезень під час пандемії Covid-19 можна вважати тимчасовим, а міжнародний ринок пасажирських авіап перевезень перспективним сектором для розвитку світової економіки. На теперішній час мілленіали та покоління Z – це вікові групи, які подорожують найбільше; при цьому найчастіше це – чоловіки, хоча жінки, подорожуючи, роблять більше супутніх витрат. Суттєвою проблемою для сучасного міжнародного ринку пасажирських авіап перевезень сьогодні постає проблема безпеки – як безпечного управління цивільною авіацією загалом, так і проблеми терактів та кібератак.

Корпоративні системи міжнародного ринку авіаційних пасажирських перевезень у найбільш загальному вигляді включають авіап перевізників, виробників літаків та аеропорти. Серед авіап перевізників на сучасному етапі домінують представники США – як за пасажиропотоком і прибутковістю, так і за парком літаків. Однак варто зазначити, що найбільш широкою географією подорожей характеризуються авіап перевізники Туреччини, що має для цього вигідне географічне положення. В умовах глобалізації авіап перевізники об'єднуються в альянси, які охоплюють представників різних країн (наприклад, найбільший альянс Star Alliance, у якому зібралися разом United Airlines (США), Thai Airways, SAS (Scandinavian Airlines System), Air Canada, Lufthansa (ФРН), Singapore Airlines, Varig (Бразилія)). Серед виробників літаків традиційно

основними є Boeing та Airbus, хоча на сучасному етапі наявна значна кількість компаній, які, хоч і не виробляють власне літаки, однак мають значний вплив на їх технічне оснащення (General Electric (США), Safran (Франція), Bombardier (Канада)). Аеропорти відіграють суттєву роль у забезпеченні міжнародних авіаперевезень. Найбільш завантаженими аеропортами є Dubai International та London Heathrow Apt. Важливо відзначити, що сучасні аеропорти надають не лише транспортні, а і супутні послуги, частка яких може становити до 70% від загального прибутку.

Географічна диверсифікація ринку міжнародних пасажирських авіаперевезень зумовлена низкою факторів, зокрема, економічними та політичними чинниками, серед яких важливу роль відіграє рівень життя населення. Зокрема, в економічно розвинених країнах, таких, як США або Гонконг, населення має більше можливостей подорожувати, що призводить до збільшення пасажиропотоків у регіоні. Найбільше авіакомпаній представлено, в Європі, найбільше пасажирів міжнародних авіаліній – також європейці (за винятком вищезазначених високорозвинених країн), хоча глобально лідером у сфері міжнародних пасажирських авіаперевезень є Азіатсько-Тихоокеанський регіон; при цьому найбільшою кількістю міжнародних прибуттів характеризуються США та Китай. У 2020 році через пандемію Covid-19 світовий пасажиропотік впав у всіх регіонах світу. Найбільше постраждали Близький Схід і Азіатсько-Тихоокеанський регіони, у яких досі спостерігається найнижчий рівень навантаження існуючих аеропортів.

## РОЗДІЛ 3

### ДИВЕРСИФІКАЦІЯ ВІТЧИЗНЯНОГО РИНКУ МІЖНАРОДНИХ АВІАЦІЙНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

#### 3.1. Особливості розвитку вітчизняного ринку міжнародних пасажирських авіаперевезень

Можна стверджувати, що історія розвитку цивільної авіації України почалася 11 вересня 1923 р., коли відбулися установчі збори нової організації, що одержала назву «Укрвоздухпуть». Цю подію можна вважати відправною точкою створення в Україні цивільної авіації. Але замінити на повітряних лініях іноземні машини «Дорнье «Комета» і «Юнкерс» на вітчизняні стало можливим тільки після появи в 1928-1929 рр. пасажирських літаків ДО-4 і ДО-5, побудованих в Україні. Нова доба в історії цивільної авіації незалежної України розпочалася зі створення у жовтні 1992 р. державного органу регулювання авіаційної діяльності – Укравіації, що співпало з започаткуванням ринкових відносин у цивільній авіації [22, с.21].

Авіаційний транспорт в Україні – це «одна з найважливіших галузей національної економіки, ефективне функціонування якої є необхідною умовою для стабілізації, структурних перетворень, розвитку економіки та зовнішньоторговельної діяльності, забезпечення захисту економічних інтересів країни» [26].

Сьогодні ринок міжнародних пасажирських авіаперевезень має найшвидші з-поміж всіх видів транспорту України темпи зростання. Розвиток міжнародних авіаперевезень упродовж останніх років (див. Додаток Б) обумовлено зростанням економіки країни та обсягів транзитного трафіку, а також послаблення обмежень, викликаних пандемією Covid-19.

Протягом останніх років Україна суттєво збільшувала обсяги міжнародних пасажирських перевезень авіаційним транспортом (рис. 3.1). По-перше, вдале географічне розташування України та наявність міжнародних аеропортів,

передусім міжнародного аеропорту «Бориспіль», дає змогу країні залучити вагомий транзитний пасажирський потік. Тому, попри невелику частку авіаційного транспорту у структурі перевезень всього транспортного сектору, транзитний авіаційний потенціал України можна зіставити з транзитним потенціалом трубопровідного транспорту країни. По-друге, давні традиції розвитку авіаційної промисловості та транспорту обумовлюють наявність кваліфікованого персоналу й освітньої та технічної бази [44, с.2].

Зокрема, з 2015 по 2021 рік кількість пасажирів, перевезених міжнародним авіаційним транспортом зросла на 50%, при цьому зростання протягом 2015-2019 років становило 9-31% на рік у порівнянні до попереднього року, однак було призупинено пандемією коронавірусної хвороби. При цьому варто зазначити, що частка міжнародних авіаперевезень становить 92,5% від загальної кількості перевезених пасажирів станом на 2021 рік.

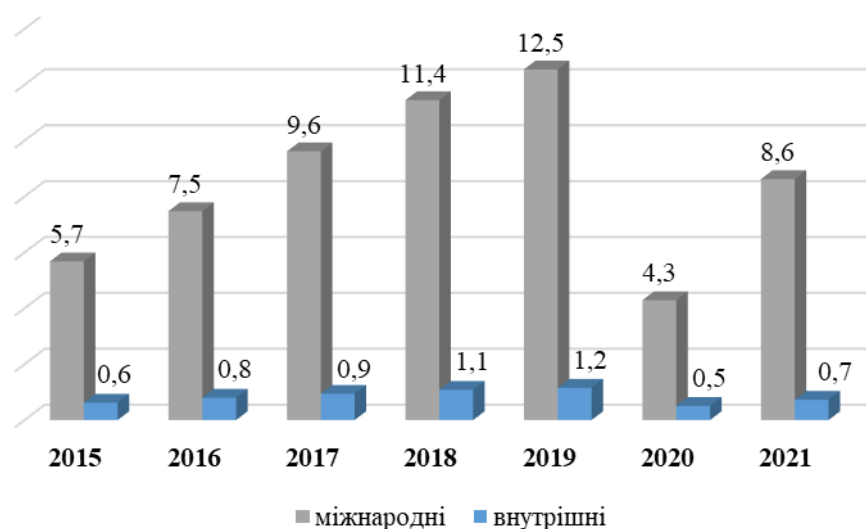


Рисунок 3.1 – Динаміка обсягів пасажирських перевезень внутрішніх та міжнародних пасажирських авіаперевезень України, млн. осіб [54]

До 2020 року в аеропортах України спостерігалось зростання кількості пасажирів, що прибули / відбули, в середньому на 23,7% щорічно (рис. 3.2), аж до «коронавірусного» 2020 року, коли ця кількість впала на 65,5% через обмеження, пов'язані з пандемією. Варто зазначити, що кількість пасажирів, що відбувають та прибувають, є приблизно рівною, що забезпечує відносно рівномірне завантаження аеропортів країни.

Упродовж 2021 року, на фоні зняття або пом'якшення багатьма країнами протиепідемічних обмежень та успіху процесу вакцинації, спостерігалось поступове зростання попиту на послуги повітряного транспорту, особливо в «активний» туристичний сезон, що сприяло покращенню ситуації на ринку авіаперевезень. За статистичними даними за підсумками звітного року вітчизняними авіакомпаніями перевезено 9348,1 тис. пасажирів, що майже на 95% перевищує показник попереднього 2020 року і становить 68,2% від обсягів «допандемійного» 2019 року.

За січень 2022 року обсяги пасажирських перевезень українських авіакомпаній збільшились порівняно з відповідним періодом минулого року на 79,6% та склали 515,5 тис. осіб, у т.ч. міжнародні – на 81% та склали 458,6 тис. осіб [54]. Однак з початку повномасштабного вторгнення Росії в Україну міжнародні пасажирські авіаперевезення в Україні зупинено повністю.

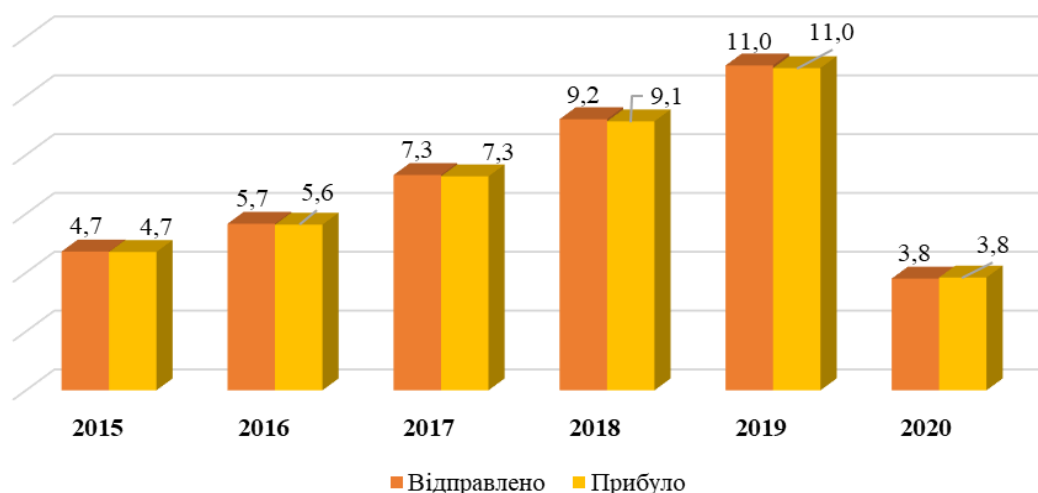


Рисунок 3.2 – Кількість пасажирів, що прибули / відбули, в аеропортах України, млн. осіб [54]

Із представленої кількості пасажирів міжнародними рейсами скористалася переважна більшість (пор. рис. 3.2 та 3.3). При цьому прибувають / відбувають міжнародними рейсами з аеропортів України найчастіше саме громадяни України

(80,5% станом на 2020 рік), у той час, як частка іноземних громадян становить лише 19,5%.

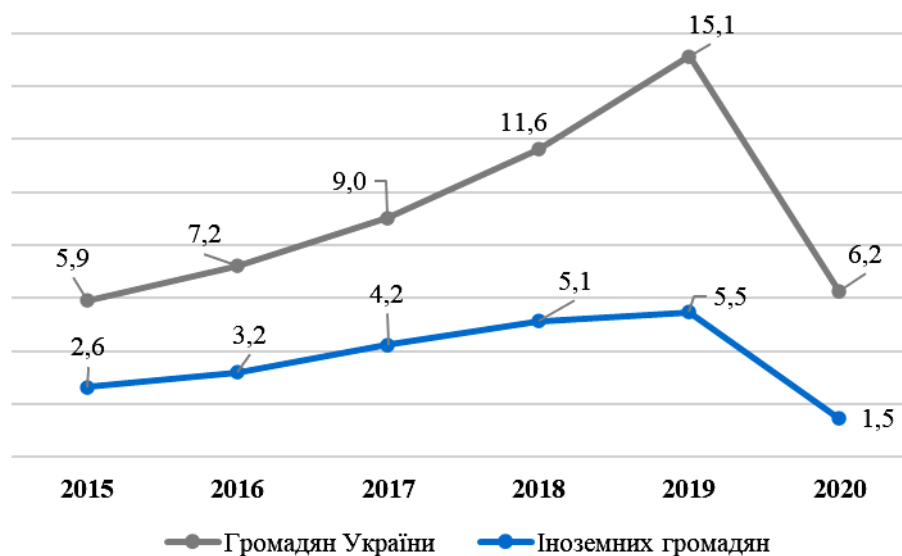


Рисунок 3.3 – Кількість пасажирів, що перетнули кордон України повітряним транспортом, млн. осіб [54]

Зокрема, протягом 2021 року пасажирські перевезення здійснювали 16 українських авіакомпаній, при цьому майже 93% загальних по галузі обсягів забезпечили чотири провідні авіакомпанії: «Міжнародні авіалінії України», «Скайап», «Азур Ейр Україна» та «Роза вітрів». Також необхідно відмітити, що п'яту позицію за обсягами пасажирських перевезень зайняла авіакомпанія «Біз Ейрлайн», яка почала виконувати польоти у березні звітного року.

Відповідно до затвердженого розкладу руху регулярні польоти до 42 країн світу здійснювали 9 вітчизняних авіаперевізників (у тому числі нова авіакомпанія «Біз Ейрлайн»). Кількість пасажирів, які скористались послугами українських авіакомпаній упродовж 2021 року зростає порівняно з попереднім роком вдвічі та досягла 2,6 млн. осіб. При цьому процент пасажирського завантаження міжнародних регулярних рейсів українських авіакомпаній збільшився на 6,2% та склав 75,2%.

В той же час до аеропортів України виконували регулярні польоти 29 іноземних авіакомпаній з 34 країн світу, у тому числі чотири нові (авіаперевізник Республіки Кіпр Cyprus Airways, перевізник Королівства

Саудівська Аравія Flynas, перевізник Федеративної Республіки Німеччина Eurowings та британська авіакомпанія Ryanair UK). Обсяги перевезень іноземних авіакомпаній у міжнародному регулярному сполученні зросли на 83,4% та становили 6,1 млн. осіб, що складає 70% від загальних обсягів регулярних пасажирських перевезень між Україною та країнами світу [54].

Комерційні рейси українських та іноземних авіаперевізників упродовж року обслуговували 19 українських аеропортів та аеродромів. За підсумками року кількість обслугованих пасажирів головним аеропортом країни Київ (Бориспіль) збільшилась в порівнянні з попереднім 2020 роком на 82,9%. Високі темпи зростання пасажиропотоків також зафіксовано в наступних аеропортах: Львів – у 2,1 раза, Київ (Жуляни) – у 2 рази, Одеса – на 90,1%, Харків – на 76%. Окремо слід відмітити, що пасажиропотік в аеропорту Запоріжжя за підсумками 2021 року значно перевищив не тільки показник попереднього року (на 89,3%), а також і «доковідного» 2019 року (на 42,2 %). На сьогодні вищезазначеними 6-ма основними аеропортами обслуговується 97% пасажиропотоків [54] (рис. 3.4).

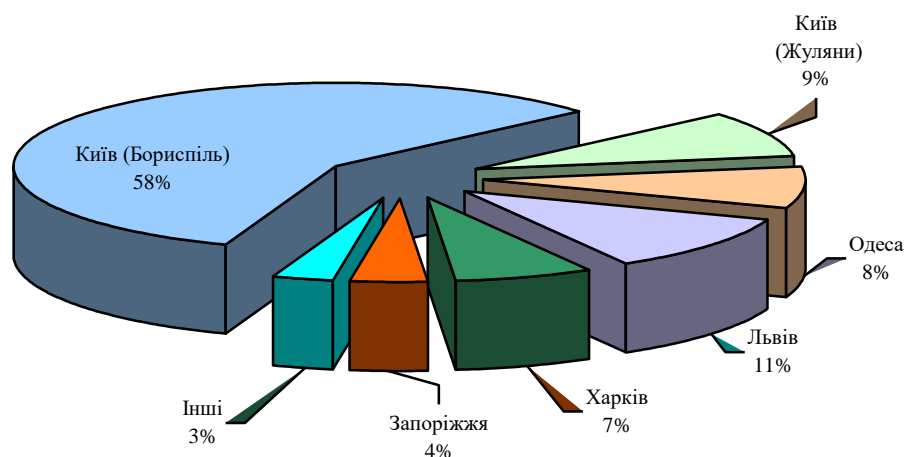


Рисунок 3.4 – Питома вага провідних аеропортів в загальних обсягах пасажирських перевезень через аеропорти України станом на 2021 рік [54]

Середня відстань перевезення пасажирів міжнародними рейсами залишається стабільною, змінюючись з року в рік не більше, ніж на 7% (рис. 3.5). Однак міжнародні пасажирські авіалінії обслуговують здебільшого пасажирів, що

подорожують до / з Європи, рівнічної Африки, близького Сходу та окремих країн СНД.

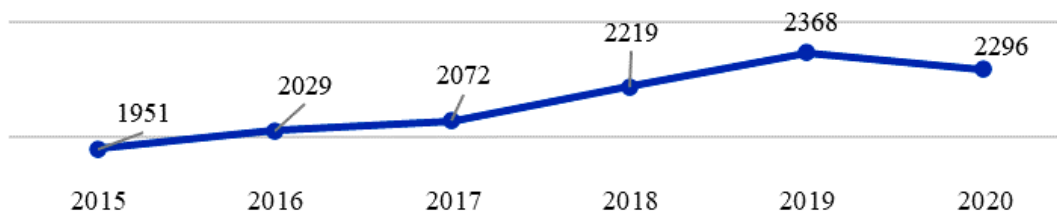
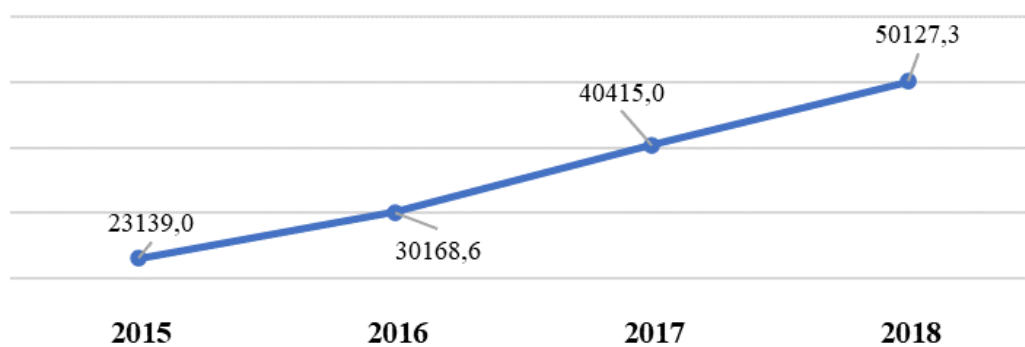


Рисунок 3.5 – Середня відстань перевезення пасажирів міжнародними рейсами, км [54]

Така ситуація пов'язана, перед усім, з тим фактом, що нині жодна з українських авіакомпаній не спроможна на рівних конкурувати з провідними міжнародними авіакомпаніями в умовах більшої лібералізації ринку. Досвід країн Центральної Європи, які зі вступом до ЄС лібералізували внутрішні ринки авіаперевезень, свідчить, що невеликі національні компанії не витримують конкуренції з потужними європейськими авіакомпаніями і зазвичай: 1) банкрутують, 2) відмовляються від обслуговування міжнародних маршрутів (передусім далекомагістральних) або 3) поглинаються конкурентами [44, с.3]. До того ж, через невідповідність державної системи з управління безпекою польотів в Україні вимогам США, наприклад, українська авіакомпанія «АероСвіт» у 2005 році втратила можливість розвивати нові трансатлантичні маршрути [44, с.5]. Саме тому українські авіакомпанії здійснюють міжнародні пасажирські авіаперевезення переважно до сусідніх та інших найближчих країн світу.

Однак, попри нестабільну ситуацію на ринку та чимало обмежень, українськими авіаперевізниками впродовж 2021 року розпочато виконання міжнародних регулярних пасажирських рейсів за 23 новими маршрутами, іноземними авіаперевізниками – за 28 новими маршрутами [54].

При цьому варто зазначити, що, незважаючи на досить незначне географічне покриття, обсяг обсяг реалізованої авіакомпаніями продукції у формі товарів та послуг невинно зростає (рис. 3.6).



\* дані за 2019 та 2020 роки відсутні

Рисунок 3.6 – Обсяг реалізованої продукції (товарів, послуг) підприємств авіаційного транспорту, млн. грн. [57, с.25]

Зокрема, зростання обсягу реалізованої авіакомпаніями продукції з 2015 по 2018 рік становить 116,6%, що демонструє, очевидно, високі темпи зростання. Експорт послуг авіаційного транспорту Українськими авіакомпаніями щороку переважає імпорт (рис. 3.7).

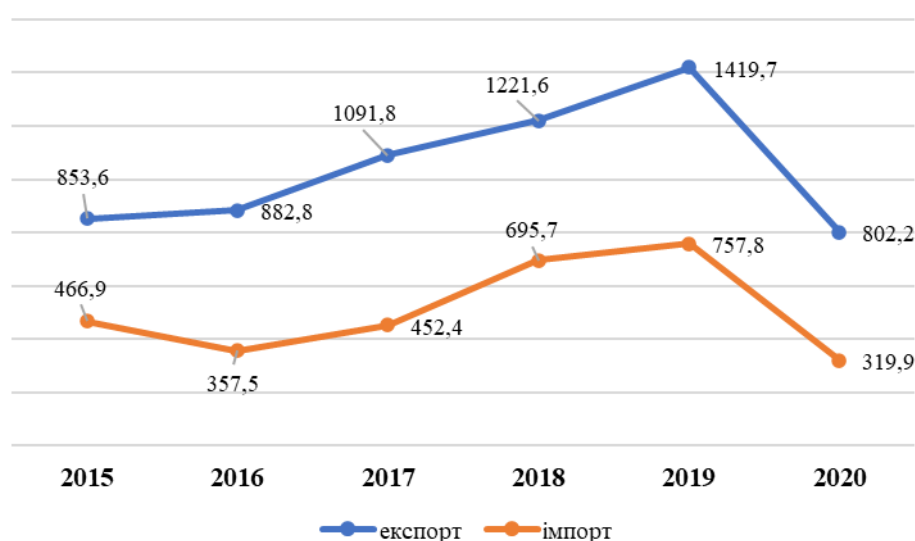


Рисунок 3.7 – Експорт-імпорт транспортних послуг авіаційного транспорту, млн. дол. США [57, с.28]

Однак паралельно існує ситуація, коли частка високоприбуткових рейсів з України / в Україну провідних західних перевізників (за неофіційними даними закордонних фахівців) перевищує 50%. Це означає, що українські авіакомпанії недоодержують від 10% до 20% загальних прибутків через недостатньо

ефективну роботу із просування своїх продуктів. За тими ж оцінками, прямі витрати на організацію цієї діяльності не перевищували б від 3% до 7% прибутків [22, с.22].

Однак підвищення попиту на міжнародні пасажирські авіап перевезення в країні, а також диверсифікація напрямків і обсягів реалізованої продукції в результаті довго не призводили до збільшення прибутковості авіаційного бізнесу, що останнім часом знижувалася з 2017 по 2021 рік, аж доки галузь не стала прибутковою у 2021 році, принісши галузі 815,9 млн. грн. чистого прибутку (рис. 3.8).

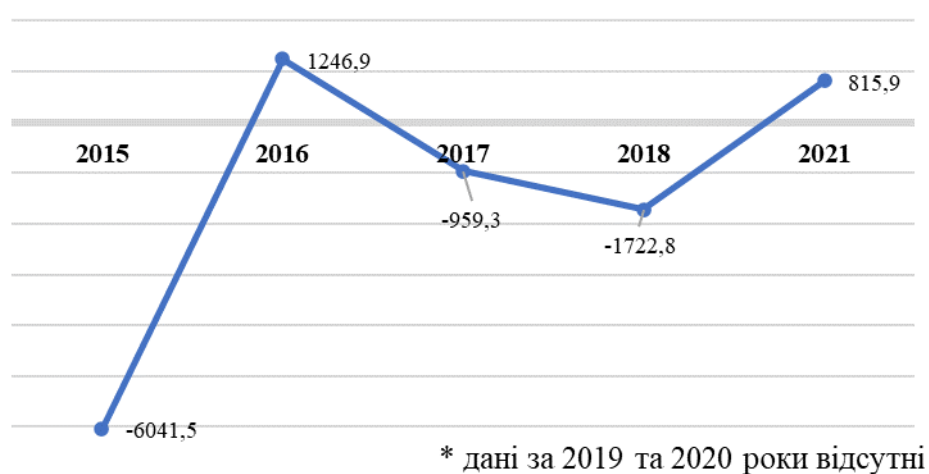


Рисунок 3.8 – Чистий прибуток / збиток підприємств авіаційного транспорту, млн. грн. [57, с.21]

Загалом галузь не є неприбутковою – за даними Державної служби статистики України [57, с.21], протягом 2015-2021 року не менше 55% підприємств галузі були прибутковими, у 2021 році ця кількість становила 65,8% від загальної кількості.

В міжнародних пасажирських авіап перевезеннях станом на 2020 рік було зайнято близько 16 тис. осіб персоналу, що на 31,9% більше, ніж у 2015 році (рис. 3.9а). Середньомісячна заробітна плата протягом останніх 6 років не відрізняється стабільністю, її коливання становлять до 93% у порівнянні з іншими періодами (рис. 3.9б). У 2020 році середня заробітна плата у галузі міжнародних пасажирських авіап перевезень становила 21685 грн., що складає 9,56 прожиткових

мінімумів для працездатної особи [3] та в 2 рази вище середньої заробітної плати по Україні за 2020 рік [46].

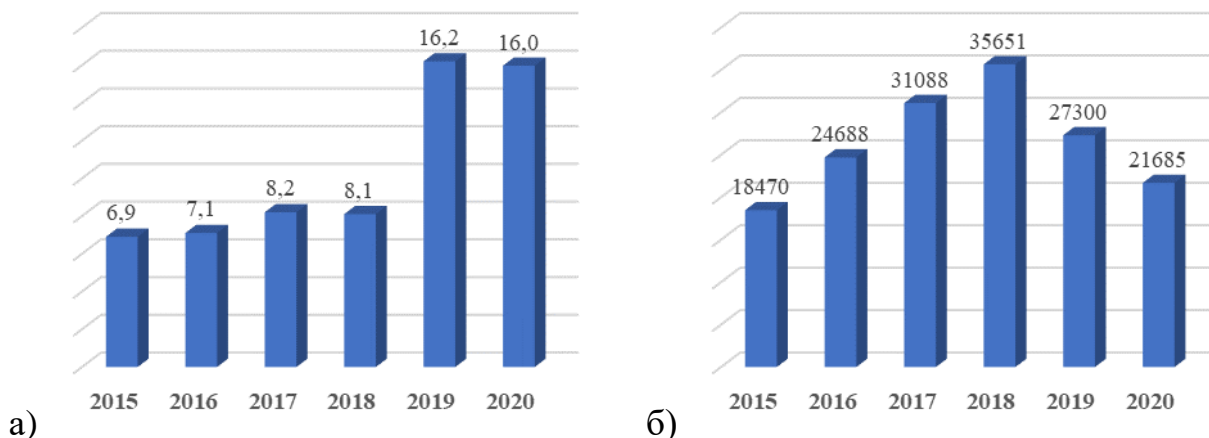


Рисунок 3.9 – Середньооблікова кількість, тис. осіб (а) та середньомісячна заробітна плата, грн. (б) штатних працівників галузі пасажирських авіаперевезень [57, с.16]

При цьому представники наземних служб та авіакомпаній визнають факт браку спеціалістів необхідної кваліфікації, що зумовлює необхідність збільшення витрат на додаткове навчання співробітників і залучення іноземних фахівців (переважно льотного персоналу). Це також гальмує розвиток підприємств галузі, оскільки на підготовку кваліфікованого авіаційного фахівця потрібно сім-десять років [44, с.12].

Важливою проблемою сучасних українських авіаліній, що впливають на розвиток міжнародних пасажирських авіаційних перевезень, є проблеми фінансування та матеріально-технічної бази. Так, авіаційний транспорт характеризується високим ступенем зносу основних засобів (рис. 3.10), 50,9% станом на 2020 рік.

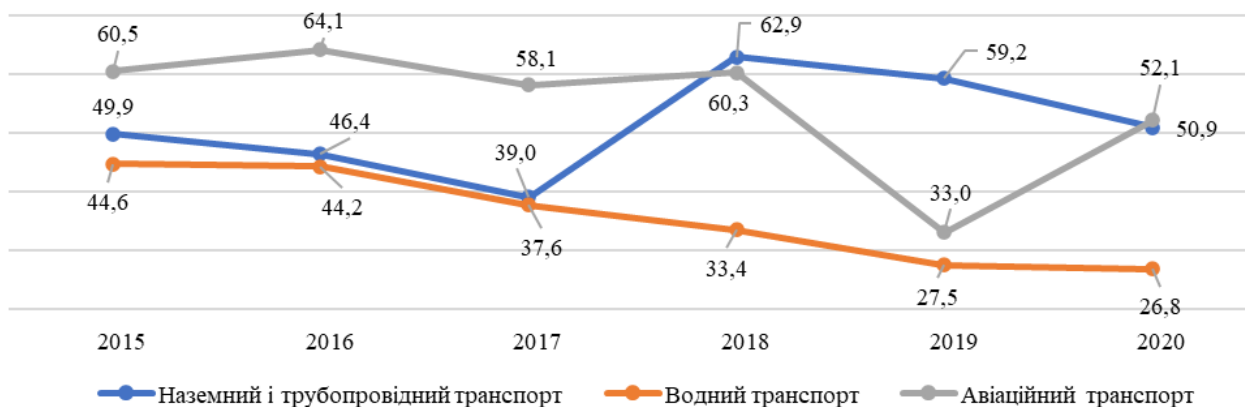


Рисунок 3.10 – Ступінь зносу основних засобів за видом транспорту, % [57, с.13].

При цьому, маючи однаковий із наземним і трубопровідним транспортом ступінь зносу основних засобів, авіаційна галузь отримує значно менше нових основних засобів за рік (рис. 3.11). Зокрема, у той час, як на відновлення основних засобів у галузі наземного та трубопровідного транспорту виділено 11 млрд. 374 млн. грн. у 2020 році, на авіаційний транспорт виділено лише 1 млрд. 727 млн. грн.

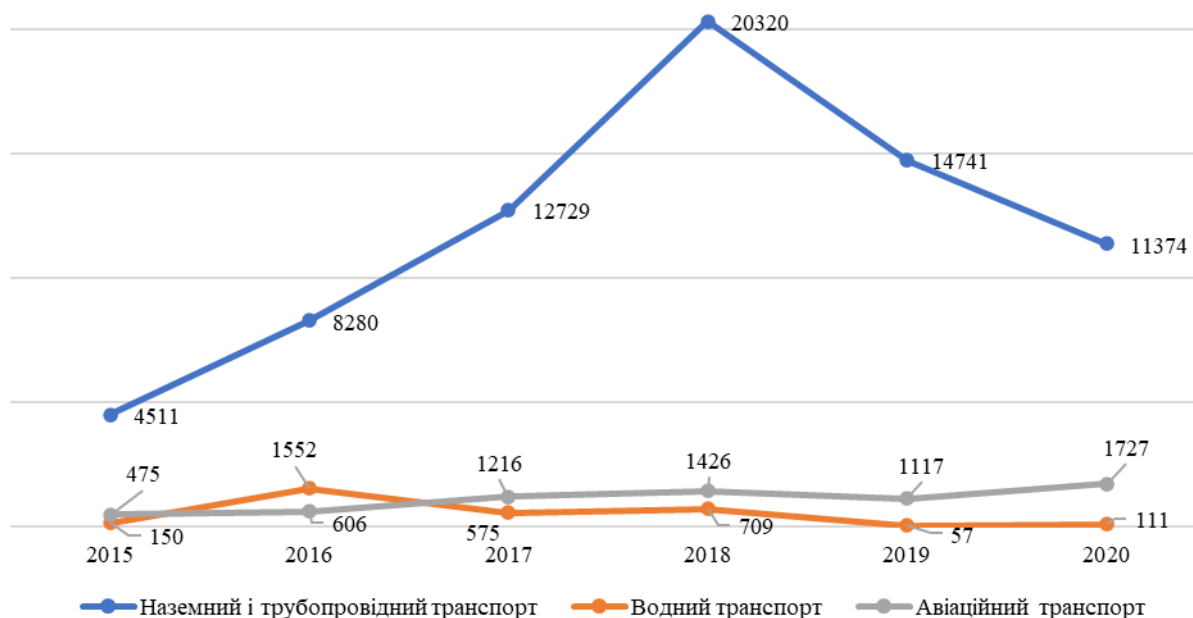


Рисунок 3.11 – Вартість нових основних засобів, що надійшли за рік, за видом транспорту, млн. грн. [57, с.13].

Парк вітчизняних машин радянського виробництва (Ан-24, Ту-154), що належать авіаційним компаніям України, фізично та морально застарів, а також не відповідає вимогам безпеки. Пригнічує ситуацію те, що країни ЄС та США вводять заборону на польоти над своєю територією літаків застарілого типу, це зумовлює необхідність оновлення парку повітряних суден і переоснащення авіатранспортної галузі в цілому [22, с.22]

Розширення парку літаків національних авіакомпаній ускладнюється нарахуванням ПДВ на ввезену в Україну авіатехніку, високими ставками мита і проблемою проведення сертифікації в країні завезеної техніки. Державі (в особі компанії «Укртранслізінг») та українським виробникам не вдалося створити ефективні й довготривалі механізми для використання українськими чи іноземними авіакомпаніями авіатехніки вітчизняного виробництва.

Варто зазначити, що до 2005 року ця проблема тимчасово вирішувалася спеціальними рішеннями уряду, згідно з якими підприємства, що завозили літаки на умовах оперативного лізингу, звільнялися від сплати ПДВ. У лютому 2005 року через політику скорочення податкових пільг це стало неможливим. 7 липня 2005 року парламент ухвалив закон [2], яким передбачається звільнення підприємств від сплати ПДВ на ввезені на умовах лізингу (терміном до 12 місяців або до кінця календарного року) літаки [44, с.11-12].

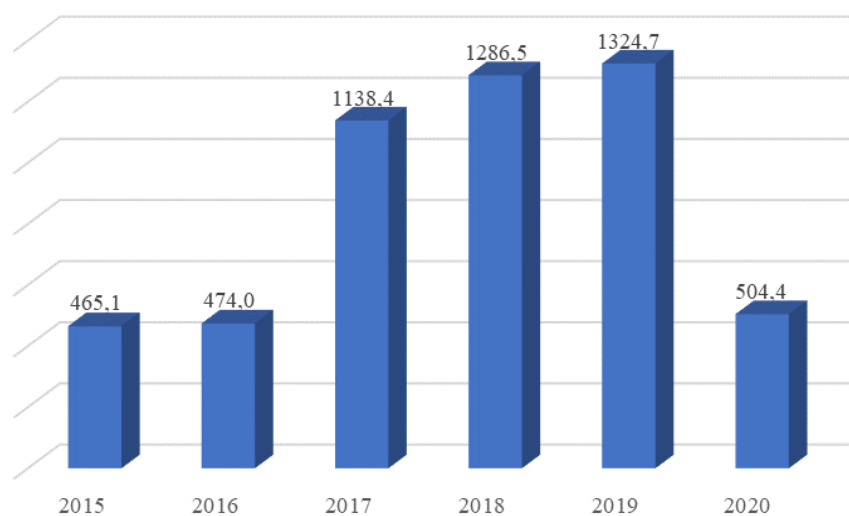


Рисунок 3.12 – Капітальні інвестиції в авіаційний пасажирський транспорт, млн. грн. [57, с.14]

Незначним залишається і рівень капітальних інвестицій в авіаційну галузь країну. Зокрема, за оцінками експертів [6; 20], лише модернізація основних аеропортів України (ДП «МА «Бориспіль», КП «МА «Донецьк», КП «МА «Одеса», МА «Львів», ОКП «МА «Харків», МА «Дніпропетровськ» та КП «Жуляни») вимагала 1 165,9 млн. дол. США інвестування, вся галузь авіаційного пасажирського транспорту України за 2015-2020 роки отримала лише 5,2 млрд. грн., або приблизно 200 млн. дол. США, таким чином, галузь є критично недофінансованою.

До того ж, результатом російської агресії 2014-2022 років стала втрата Україною значної частки інфраструктури пасажирських авіаперевезень (зокрема, протягом 2014-2015 років повністю знищено аеропорти в м. Луганськ та м. Донецьк, втрачено аеропорти АР Крим, у 2022 році, за оцінками журналістів, зруйновано 11 великих і малих цивільних аеропортів, зокрема, аеропорт у м. Вінниця [50]), а також пошкодження чи знищення певної частки парку літаків, і збитки буде оцінено й оприлюднено лише після закінчення бойових дій. До того ж, закриття повітряного простору України у 2022 році призвело до повної зупинки міжнародних пасажирських авіаперевезень в Україні.

Таким чином, сьогодні міжнародні пасажирські авіаперевезення – невід’ємна частина транспортної системи України та домінуюча галузь авіаційних пасажироперевезень. В цілому динаміка розвитку міжнародних пасажирських авіаперевезень в Україні відповідає загальносвітовим тенденціям; при цьому українські авіалінії обслуговують здебільшого рейси у ближнє зарубіжжя, не маючи доступу до трансатлантичних та інших протяжних маршрутів. Проблеми розвитку міжнародних пасажирських авіаперевезень в сучасній Україні включають необхідність підготовки кваліфікованого персоналу, проблеми фінансування та матеріально-технічної бази, а також зовнішні умови, такі, як пандемія Covid-19 і військова агресія Росії.

### **3.2. Конвергенція вітчизняного і європейського ринків міжнародних авіаційних пасажирських перевезень**

Розвиток світового ринку повітряного транспорту відбувається під впливом динамічно мінливих ринкових умов. Актуальними проблемами є глобалізація міжнародних перевезень у межах стратегічних альянсів авіаперевізників, жорстка конкуренція, постійне зростання прямих експлуатаційних витрат, особливо у зв'язку з постійним зростанням світових цін ринок палива і мастила і так далі. У таких умовах необхідно проводити постійний моніторинг тенденції розвитку світових авіаційних ринків із метою підвищення економічної ефективності авіаперевезення.

Європейський повітряний транспорт – це складна система багатьох підприємств, які складаються з постійно взаємодіючих і взаємопов'язаних елементів, що утворюють єдиний блок. Основними компонентами цієї системи є авіакомпанії, аеропорти світу, підприємства з обслуговування повітряного руху, управління повітряним рухом, міжнародні організації в галузі цивільної авіації. Взаємодія цих компонентів один з одним і з зовнішнім середовищем складне й суперечливе і багато в чому визначає розвиток економічної ситуації у світі повітряного транспорту Європи. Перспективи розвитку авіаційної галузі в Україні – це консолідація авіаційних підприємств у межах потужних структур, що характерне для авіаційних комплексів розвинених країн [37, с.154].

Сучасний стан авіатранспортної галузі України характеризується недостатнім рівнем конкуренції, завищеними тарифами порівняно з багатьма європейськими авіакомпаніями. Повітряні перевезення між Україною та іншими країнами регулюються двосторонніми міжурядовими угодами, у яких прописуються авіакомпанії з обох сторін, маршрути, а також кількість рейсів за певний проміжок часу. Оптимізація управління авіаційним простором можлива завдяки глобалізаційним процесам, що відбуваються у світовій авіації протягом останніх десятиліть, а саме впровадженню політики «відкритого неба».

Політика «відкритого неба» – це міжнародна концепція, спрямована на лібералізацію правил і регулювань міжнародної авіаіндустрії, тобто створення вільного ринку. Спільний авіаційний простір дасть змогу авіакомпаніям отримати безперешкодний доступ до регіональних та міжнародних маршрутів. Вигоди споживачів очевидні: збільшення конкуренції приводить до здешевлення вартості послуг, покращення якості обслуговування [61, с.210]. Намагання підписати договір «Про відкрите небо» тривали від грудня 2007 року і нарешту завершилися ратифікацією у 2022 році [59]. Найближчі роки мали стати періодом форсованого створення спільного авіаційного простору, що ґрунтується на «ідентичних правилах у сфері безпеки польотів, авіаційної безпеки, організації повітряного руху, захисту навколишнього середовища, захисту прав споживачів, систем комп'ютерного бронювання, а також на ідентичних правилах стосовно соціальних аспектів» [59] та встановленні «обов'язкових правил, технічних вимог, адміністративних процедур, базових експлуатаційних стандартів та імплементаційних норм» [59], що застосовуються між сторонами цієї угоди.

Проблемною стороною цієї угоди постає можливість витіснення великими європейськими перевізниками українських, які досі є досить розрізненими. Тому ринок міжнародних пасажирських авіаперевезень вимагає створення альянсів, оскільки саме альянси дозволяють організацію безпересадочних перельотів з будь-якої точки світу в будь-яку іншими, що неможливо забезпечити ресурсами єдиної національної авіакомпанії. Отже, українські авіакомпанії повинні шукати комерційних партнерів для збільшення власних можливостей в охопленні ринку, що дозволить спрощення складання маршруту з використанням послуг двох або більше компаній завдяки механізму співробітництва різних компаній, що управляється ІАТА.

Політика «відкритого неба» спрямована на лібералізацію правил та регулюючих механізмів міжнародної комерційної авіації. Збільшення обсягу перевезень за таких умов можливе за умови використання низьких тарифів, тобто шляхом зменшення витрат, яким пішли бюджетні авіакомпанії (LCC). З іншого ж боку, значне завантаження аеропортів вимагає оптимального управління

авіаційними потоками і більш високого рівня інтеграції між перевізниками. За умови «відкритого неба» спрямована координація компаній – членів альянсів сприяє зменшенню рівня економічного ризику, зниженню витрат, збільшенню обсягу інвестицій, прискоренню і полегшенню впровадження інновацій, покращенню якості та розширенню асортименту послуг, а також збільшити кількість вузлових аеропортів (хабів), авіапарк альянсу і можливості технічного обслуговування літаків у різних регіонах, виробити єдину маркетингову стратегію розвитку.

Однак варто зазначити, що спільний авіаційний простір приведе на український ринок нових крупних міжнародних гравців, що звикли працювати в умовах жорсткої конкуренції на міжнародних ринках. Витісненню з ринку вітчизняних авіаперевізників може стати на заваді саме членство в головних міжнародних альянсах.

Найбільші вигоди від приєднання до спільного авіаційного простору отримають пасажери. Постійний вплив міжнародного конкурентного середовища, зменшення внутрішньої стійкості системи з порушенням стану рівноваги визначають необхідність адаптації вітчизняних авіакомпаній до умов ринку. Для підвищення рівня адаптаційного потенціалу вітчизняних авіакомпаній необхідно забезпечити реалізацію ефективного інституційного механізму адаптації авіакомпаній до умов глобального ринку пасажирських авіаперевезень, що дасть змогу забезпечити діагностування та прогнозування змін факторів зовнішнього та внутрішнього середовища авіакомпанії, вдосконалення методів та форм співпраці авіакомпаній України з авіаперевізниками інших країн для зміцнення своїх позицій на міжнародних ринках [61, с.210].

Орієнтація на зменшення витрат з метою збереження конкурентоспроможності вітчизняних авіакомпаній не повинна призводити до зниження здатності авіакомпанії задовольняти потреби клієнтів і здатності перевізника своєчасно та ефективно реагувати на зміни в бізнес-середовищі в майбутньому, тому заходи щодо зменшення витрат обов'язково необхідно поєднувати з реструктуризацією самої авіакомпанії, оскільки поодинокі зміни не

дадуть суттєвого ефекту, тобто, вимагається мінімізація витрат без втрати якості авіаційного продукту, забезпечення високого рівня безпеки відповідно до міжнародних стандартів, надійності авіап перевезень та їх регулярності, забезпечення прийняттого сервісного обслуговування, забезпечення оптимального використання парку повітряних суден та екіпажу відповідно до мережі авіакомпанії, а також оптимізація комерційної політики компанії з розробкою ефективної схеми взаємодії всіх внутрішніх елементів та стандартизацією бізнес-процесів.

Важливим елементом європейської інтеграції ринку міжнародних пасажирських авіап перевезень України повинна також бути співпраця вітчизняних авіакомпаній в рамках спільного ринку Європи, що дасть змогу підвищити рівень якості авіаційних послуг, використовувати більш сучасні методи управління авіакомпаніями, забезпечити оптимальну комерційну політику авіап перевізників у сфері ціноутворення, підвищити економічну ефективність діяльності аеропортів та обслуговуючих служб повітряного простору України, збалансувати інвестування в розвиток національної авіаційної індустрії, розширити ринки збуту авіаційних послуг [61, с.211-213].

З метою активізації співпраці України і ЄС було розроблено і введено в дію низку проектів і програм, що спрямовані на використання потенційних можливостей України та підвищення ефективності взаємодії вітчизняної транспортної галузі з європейською транспортною системою (табл. В.1). Крім того, в рамках Європейської політики сусідства Україна стала першим бенефіціаром європейського інструменту інституційного розвитку ТАІЕХ (Technical Assistance Information Exchange), який надає короткострокову технічну допомогу для наближення національного законодавства до норм і стандартів ЄС та його ефективне виконання [38, с.57].

Таким чином, основною віхою сучасного періоду конвергенції вітчизняного та європейського ринків міжнародних пасажирських авіап перевезень постає ратифікація Україною договору «Про відкрите небо», що створює як нові можливості, так і нові загрози для вітчизняного ринку пасажирських

авіаперевезень. Основною загрозою постає можливість витіснення великими європейськими перевізниками українських, які досі є досить розрізненими, у той час, як можливості включають створення спільного авіаційного простору, лібералізація правил та регулюючих механізмів міжнародної комерційної авіації, а також можливості співпраці вітчизняних авіакомпаній в рамках спільного ринку Європи.

### **3.3. Стратегія диверсифікації вітчизняного ринку міжнародних пасажирських авіаперевезень**

В Україні потенціал розвитку ринку авіаційних перевезень є надзвичайно високим. Це обумовлено наявністю великої території (друга в Європі після РФ), чисельністю населення 34,5 млн осіб [14], його стрімкою урбанізацією, значною кількістю великих міст, а також вигідним географічним розташуванням України на перехресті транзитних шляхів між Сходом та Заходом. Використання цього потенціалу збільшуватиметься в умовах відновлення економічного зростання, а також поступового підвищення платоспроможного попиту населення, його запитів на авіаперельоти у справах бізнесу та туризму [51].

У 2018 році Україна увійшла в топ-20 країн з відкриття нових авіаційних маршрутів. За словами міністра інфраструктури України В. Омеляна, «протягом року українськими перевізниками відкрито 17 нових регулярних маршрутів, розширилася присутність на українському ринку і іноземних компаній. У 2018 році п'ять нових авіакомпаній почали регулярні польоти в Україну. В Україну виконували польоти 38 іноземних авіакомпаній з 37 країн світу. У тому ж 2018 році Україна вперше увійшла в топ-20 країн світу з відкриття нових маршрутів» [32]. До того ж, саме у авіакомпанія «Міжнародні Авіалінії України» розпочне виконувати прямі регулярні рейси між Києвом та Торонто [31]. У 2019 році найбільша в Європі лоукост-компанія Ryanair з жовтня відкриває чотири нові маршрути з України до Німеччини. Як повідомляється на сайті авіакомпанії, рейси відкрито до Дюссельдорфа, Франкфурта, Карлсруе / Баден-Бадена і

Нюрнберга. Ці нові маршрути за низькими тарифами розроблені для клієнтів, які подорожують як у бізнес-справах, так і для відпочинку, та розширюють мережу польотів в Україну [83]. У 2021 році угорський лоукостер Wizz Air оголосив про відкриття нових напрямків: Wizz Air виходить на лінії Львів – Варшава, Львів – Неаполь, Львів – Познань і Львів – Меммінген. Також у 2021 році авіакомпанія Lufthansa почала виконувати рейси за маршрутом Франкфурт – Львів – Франкфурт [91]. Отже, на сучасному етапі розвитку міжнародних пасажирських авіаперевезень можна говорити про існуючу диверсифікацію ринку, як щодо географії, так і щодо діапазону і цінових пропозицій на послуги, яка, на жаль, була перервана військовою агресією Росії.

Тому можливості диверсифікації вітчизняного ринку міжнародних пасажирських авіаперевезень повинні розглядатися в контексті як конвергенції вітчизняного і європейського ринків міжнародних пасажирських авіаперевезень, так і в контексті повоєнного відновлення країни. В роботі здійснено SWOT-аналіз, результати якого представлено в Таблиці Г.1. Як свідчить узагальнення інформації, представленої в п. 3.1 та 3.2 даного дослідження, компонентами стратегії диверсифікації ринку міжнародних пасажирських авіаперевезень важливими є такі кроки:

1) оновлення матеріально-технічної бази: наразі Державіаслужбою реалізовується проєкт міжнародної технічної допомоги «Підтримка Державної авіаційної служби України в зміцненні її спроможності з питань льотної експлуатації цивільних повітряних суден (OPS) та сертифікації льотного екіпажу цивільної авіації (FCL)»; реалізація проєкту передбачає гармонізацію національного законодавства з ЄС у сфері OPS та FCL, що сприятиме розвитку вітчизняних авіакомпаній, збільшенню пасажиропотоку та збільшенню надходжень до державного та місцевих бюджетів, а отже, і спроможності держави і окремих авіакомпаній провадити господарську діяльність у сфері оновлення матеріально-технічної бази [54]; відповідно до Проєкту Плану відновлення України, планується також створення Фонду розвитку аеропортів як спецфонду Держбюджету, а також створення керуючої компанії або державного органу з

управління аеродромними комплексами, які збудовано за рахунок держави і які перебувають у державній власності, включаючи відновлення аеродромно-диспетчерських веж, засобів зв'язку, навігації та спостереження системи організації повітряного руху [45, с.31];

2) залучення міжнародної фінансової допомоги на відбудову авіаційної галузі після закінчення бойових дій: зокрема, у серпні 2022 року Міністр інфраструктури України та Міністр транспорту США підписали Меморандум про співробітництво, що передбачає участь американських партнерів в розвитку інфраструктури в дорожньому та портовому господарствах, на залізниці та в авіагалузі [56]; доцільно також залучити інвесторів до управління українськими аеропортами та аеродромами з урахуванням інтересів держави [12, с.5];

3) поступова заміна парку повітряних суден шляхом залучення інвестицій та міжнародної фінансової допомоги, зокрема, через набуття членства в міжнародних авіаційних організаціях, включаючи Створення, відкриття та забезпечення діяльності постійного представництва України в Міжнародній організації цивільної авіації (ІКАО) в м. Монреаль (Канада) (реалізація запланована на 2023-2025 рр.), а також залучення коштів Фонду відновлення зруйнованого майна та інфраструктури [45, с.36];

4) гармонізація законодавства в галузі міжнародних авіаційних перевезень з європейським: зокрема, завершено проєкт «Збіжність систем сертифікації між Європейським Агентством з безпеки польотів (EASA) та Державною авіаційною службою України», що передбачає досягнення збіжностей систем сертифікації на основі Домовленості між Державною авіаційною службою України та Європейською Комісією щодо збіжності систем сертифікації для ефективної імплементації Угоди про спільний авіаційний простір»; а також завершеним є проєкт «Сприяння та підтримка країн Східного партнерства та Центральної Азії у галузі цивільної авіації», що передбачає впровадження Європейських нормативноправових актів у галузі цивільної авіації, передбачених проєктом Угоди про спільний авіаційний простір, впровадження в Україні еквівалентного Європейському Союзу рівня безпеки авіації, розвиток ринку авіаційних

перевезень, збільшення пасажиропотоку в Україні; до того ж, у 2019 році започатковано проєкт SAFER-U (Розвиток авіаційної законодавчої бази України шляхом наближення до законодавства ЄС), що зосереджений на вдосконаленні українських правил безпеки польотів в сферах льотної експлуатації цивільних повітряних суден та сертифікації льотного екіпажу цивільної авіації і вимагатиме від усіх зареєстрованих українських авіакомпаній, навчальних організацій та льотного екіпажу відповідати новим стандартам, та повинен сприяти підготовці до імплементації відповідних положень, що випливають із Угоди про спільний авіапростір між ЄС та Україною, Робочих домовленостей між Державною авіаційною службою України та Європейським агентством з безпеки авіації [54];

5) приєднання до або утворення та розвиток реально існуючих авіаційних альянсів, включаючи створення національного авіаційного перевізника [45, с.33], можлива також інтеграція малих і середніх авіакомпаній з мережею та системою служб, якими користуються більші та сильніші експлуатанти [12, с.5]; доцільним видається і залучення досвіду інших країн, наприклад, деякі польські перевізники, які належать до міжнародних стратегічних альянсів Star Alliance, Oneworld і Sky Team, працюють як одна мережа і можуть спільно користуватися флотом для створення зручних маршрутів і збільшення обсягів продажу) [12, с.4];

6) подальше запровадження політики «відкритого неба», серед іншого – перетворення аеропорту ДП «МА «Бориспіль» в головний авіаційний хаб Східної Європи одночасним розвитком розгалуженої мережі середньомагістральних рейсів з регіонів та в межах України, а також розвиток нових технологій, спрямованих на перехід до авіаційного палива, що виробляється сталим шляхом (sustainable aviation fuels, SAF), вжиття глобальних ринкових заходів щодо зниження емісії вуглецю (CO<sub>2</sub>) в рамках Системи компенсації та скорочення викидів CO<sub>2</sub> для міжнародної авіації (програма CORSIA) [45, с.33];

7) заохочення і подальший розвиток low cost перевізників, для чого, у першу чергу, аеропорти із залученням субсидування повинні знизити вартість обслуговування авіакомпаній, тим самим вони зменшать вартість квитків для пасажирів; до того ж, необхідно збільшити масовий ринок авіаперевезень

(наприклад, у європейських країнах цей показник сягає 8-15 рейсів, оскільки люди літають на роботу, навчання, бізнес, виступи та концерти, бо для них це звична справа, у той час, як в Україні цей показник становить близько 0,8, що пов'язано з нестабільним станом економіки в країні, стрибками обмінного курсу та низькими середніми доходами в порівнянні з іншими європейськими країнами) [64, с.177];

8) реформування системи освіти у сфері авіаційних перевезень, що передбачає модернізацію системи державного регулювання та освітніх програм з підготовки авіаційного персоналу (у першу чергу, шляхом оновлення матеріально-технічної бази та додаткового державного фінансування закладів освіти, що здійснюють підготовку авіаційного персоналу) [44, с.10];

9) географічна диверсифікація та освоєння нових напрямів польотів: у цьому контексті важливим є відновлення авіасполучення з європейськими країнами, а також налагодження трансатлантичного сполучення, зокрема, запуск на регіональні та ближні країни Ан-148, на дальнє сполучення – за допомогою лізингу Boeing або Airbus; крім того, припинення повітряного транзиту через Білорусь, а також зміна маршруту навколо російського повітряного простору через санкції потенційно можуть збільшити доходи українських авіакомпаній [29].

Таким чином, основними кроками стратегії диверсифікації вітчизняного ринку міжнародних пасажирських авіаперевезень повинні стати: оновлення матеріально-технічної бази; залучення міжнародної фінансової допомоги на відбудову авіаційної галузі після закінчення бойових дій; поступова заміна парку повітряних суден шляхом залучення інвестицій та міжнародної фінансової допомоги, зокрема, через набуття членства в міжнародних авіаційних організаціях; гармонізація законодавства в галузі міжнародних авіаційних перевезень з європейським; приєднання до або утворення та розвиток реально існуючих авіаційних альянсів; подальше запровадження політики «відкритого неба»; заохочення і подальший розвиток low cost перевізників; реформування

системи освіти у сфері авіаційних перевезень; та географічна диверсифікація й освоєння нових напрямів польотів.

### **Висновки до розділу 3**

Історія українського пасажирського авіаперевезення почалася ще у 1923 році, а в 1992 році галузь утвердилась як самостійний сектор економіки країни. Українські авіалінії обслуговують здебільшого рейси у ближнє зарубіжжя, не маючи доступу до трансатлантичних та інших протяжних маршрутів. У 2021 році українські міжнародні пасажирські авіаперевезення вперше отримали позитивний чистий прибуток обсягом 815,9 млн. грн., зробивши галузь загалом прибутковою (прибутковими є 65,8% підприємств галузі). Міжнародні пасажирські авіаперевезення вимагають кваліфікованого персоналу, тому підприємства намагається забезпечити конкурентоспроможну заробітну плату, однак наявна проблема недостатньої кількості кваліфікованих кадрів, через що галузь змушена залучати фахівців інших країн. Важливою проблемою сучасних українських авіаліній, що впливають на розвиток міжнародних пасажирських авіаційних перевезень, є проблеми фінансування та матеріально-технічної бази: зношеність парку літаків та недостатнє матеріально-технічне забезпечення аеропортів, недостатні темпи оновлення основних засобів та недостатній рівень інвестування у галузь.

Актуальними проблемами сучасного ринку міжнародних пасажирських авіаперевезень є глобалізація міжнародних перевезень у межах стратегічних альянсів авіаперевізників, жорстка конкуренція, постійне зростання прямих експлуатаційних витрат, особливо у зв'язку з постійним зростанням світових цін ринок палива і мастила і так далі. Сучасні виклики вимагають глобалізації управління пасажирськими авіаперевезеннями, тому головною віхою сучасного періоду конвергенції вітчизняного та європейського ринків міжнародних пасажирських авіаперевезень постає ратифікація Україною договору «Про відкрите небо», що створює як нові можливості, так і нові загрози для

вітчизняного ринку пасажирських авіаперевезень. Основною загрозою постає можливість витіснення великими європейськими перевізниками українських, які досі є досить розрізненими, у той час, як можливості включають створення спільного авіаційного простору, лібералізація правил та регулюючих механізмів міжнародної комерційної авіації, а також можливості співпраці вітчизняних авіакомпаній в рамках спільного ринку Європи.

Можливості диверсифікації вітчизняного ринку міжнародних пасажирських авіаперевезень повинні розглядатися в контексті як конвергенції вітчизняного і європейського ринків міжнародних пасажирських авіаперевезень, так і в контексті повоєнного відновлення країни. Основними кроками стратегії диверсифікації вітчизняного ринку міжнародних пасажирських авіаперевезень повинні стати: оновлення матеріально-технічної бази; залучення міжнародної фінансової допомоги на відбудову авіаційної галузі після закінчення бойових дій; поступова заміна парку повітряних суден шляхом залучення інвестицій та міжнародної фінансової допомоги, зокрема, через набуття членства в міжнародних авіаційних організаціях; гармонізація законодавства в галузі міжнародних авіаційних перевезень з європейським; приєднання до або утворення та розвиток реально існуючих авіаційних альянсів; подальше запровадження політики «відкритого неба»; заохочення і подальший розвиток low cost перевізників; реформування системи освіти у сфері авіаційних перевезень; та географічна диверсифікація й освоєння нових напрямів польотів.

## ВИСНОВКИ

У ході дослідження виявлено, що сектор ринку – це частина галузі або група клієнтів, продуктів тощо, об'єднані за певними ознаками, що дозволяє використовувати сектори ринку для аналізу ефективності чи порівняння компаній із подібними результатами та характеристиками. Вивчення секторальних ринків здійснюється шляхом секторального аналізу, що дає учасникам ринку можливість судити про те, наскільки ефективно можуть працювати компанії в цьому секторі.

Ринок пасажирських авіап перевезень є складовою транспортного ринку, де авіаційний сектор посідає важливе місце. Пасажирські авіап перевезення здійснюються засобами цивільної авіації, що вирішує проблеми організації транспортних зв'язків між різними державами, задоволення потреб підприємців та населення в авіаційних перевезеннях та операціях як на території країни, так і за її межами. Історично прискорення розвитку авіації були дві світові війни, після закінчення яких багато країн почали використовувати військові літаки для комерційних цілей, таких як перевезення пошти, вантажів і пасажирів, а також технічні інновації, починаючи з 1950-х років і до теперішнього часу. На сучасний ринок пасажирських авіап перевезень мають значний вплив економічні, політичні, технічні, екологічні та соціальні чинники, а основні труднощі розвитку галузі пов'язані із нестабільною політичною ситуацією в світі та вимогами дотримання заходів безпеки, пов'язаних із пандемією Covid-19 та іншими епідеміями, що спостерігаються в світі.

Міжнародний ринок пасажирських авіап перевезень задовольняє попит світового господарства в транспортних перевезеннях, охоплюючи ринки авіап перевезень між країнами світу, та постійно розвивається, незважаючи на певні спади, викликані світовими політичними, економічними кризами та епідеміями, тому навіть спад обсягів та доходів від міжнародних пасажирських авіап перевезень під час пандемії Covid-19 можна вважати тимчасовим, а міжнародний ринок пасажирських авіап перевезень перспективним сектором для розвитку світової економіки. Суттєвою проблемою для сучасного міжнародного ринку

пасажирських авіап перевезень постає проблема безпеки – як безпечного управління цивільною авіацією загалом, так і проблеми терактів та кібератак.

Корпоративні системи міжнародного ринку авіаційних пасажирських перевезень у найбільш загальному вигляді включають авіап перевізників, виробників літаків та аеропорти. Серед авіап перевізників на сучасному етапі домінують представники США, однак сьогодні в умовах глобалізації авіап перевізники об'єднуються в альянси, які охоплюють представників різних країн. Серед виробників літаків традиційно основними є Boeing та Airbus, хоча на сучасному етапі наявна значна кількість компаній, які, хоч і не виробляють власне літаки, однак мають значний вплив на їх технічне оснащення (General Electric (США), Safran (Франція), Bombardier (Канада)). Аеропорти відіграють суттєву роль у забезпеченні міжнародних авіап перевезень, при чому сучасні аеропорти надають не лише транспортні, а і супутні послуги, частка яких може становити до 70% від загального прибутку.

Географічна диверсифікація ринку міжнародних пасажирських авіап перевезень зумовлена низкою факторів, зокрема, економічними та політичними чинниками, серед яких важливу роль відіграє рівень життя населення. Найбільше авіакомпаній представлено в економічно розвиненій Європі, найбільше пасажирів міжнародних авіаліній – також європейці, а найбільшою кількістю міжнародних прибуттів характеризуються США та Китай. У 2020 році через пандемію Covid-19 світовий пасажиропотік впав у всіх регіонах світу. Найбільше постраждали Близький Схід і Азіатсько-Тихоокеанський регіони, у яких досі спостерігається найнижчий рівень навантаження існуючих аеропортів.

Сьогодні міжнародні пасажирські авіап перевезення – невід'ємна частина транспортної системи України та домінуюча галузь авіаційних пасажироперевезень. В цілому динаміка розвитку міжнародних пасажирських авіап перевезень в Україні відповідає загальносвітовим тенденціям, зокрема, обсяги перевезень, пасажиропотоки, завантаженість аеропортів останніми роками зростають, відновлюючись від обмежень, накладених необхідністю боротьби з

пандемією Covid-19 (станом на 2022 рік авіасполучення з / в Україну припинене через військову агресію Росії). Основними проблемами розвитку міжнародних пасажирських авіап перевезень в Україні постають нзначна географічна диверсифікація міжнародних пасажирських авіап перевезень, нвідповідність державної системи з управління безпекою польотів в Україні міжнародним вимогам, високі ціни на пасажирські авіап перевезення, застарілий парк повітряних суден, застаріла матеріально-технічна база аеропортів, відсутність конкурентоспроможних альянсів авіакомпаній, недостатність кваліфікованих кадрів, знищення і ушкодження значної частини аеропортів під час військової агресії Росії, окупація значної частини території країни та закриття авіапростору країни через військові дії.

Сучасні виклики вимагають глобалізації управління пасажирськими авіап перевезеннями, тому головною віхою сучасного періоду конвергенції вітчизняного та європейського ринків міжнародних пасажирських авіап перевезень постає ратифікація Україною договору «Про відкрите небо», що створює як нові можливості, так і нові загрози для вітчизняного ринку пасажирських авіап перевезень. Основною загрозою постає можливість витіснення великими європейськими перевізниками українських, які досі є досить розрізненими, у той час, як можливості включають створення спільного авіаційного простору, лібералізація правил та регулюючих механізмів міжнародної комерційної авіації, а також можливості співпраці вітчизняних авіакомпаній в рамках спільного ринку Європи.

На сучасному етапі розвитку міжнародних пасажирських авіап перевезень можна говорити про існуючу диверсифікацію ринку, як щодо географії, так і щодо діапазону і цінових пропозицій на послуги, яка, на жаль, була перервана військовою агресією Росії. Тому можливості диверсифікації вітчизняного ринку міжнародних пасажирських авіап перевезень повинні розглядатися в контексті як конвергенції вітчизняного і європейського ринків міжнародних пасажирських авіап перевезень, так і в контексті повоєнного відновлення країни. Основними кроками стратегії диверсифікації вітчизняного ринку міжнародних пасажирських

авіап перевезень повинні стати: оновлення матеріально-технічної бази; залучення міжнародної фінансової допомоги на відбудову авіаційної галузі після закінчення бойових дій; поступова заміна парку повітряних суден шляхом залучення інвестицій та міжнародної фінансової допомоги, зокрема, через набуття членства в міжнародних авіаційних організаціях; гармонізація законодавства в галузі міжнародних авіаційних перевезень з європейським; приєднання до або утворення та розвиток реально існуючих авіаційних альянсів; подальше запровадження політики «відкритого неба»; заохочення і подальший розвиток low cost перевізників; реформування системи освіти у сфері авіаційних перевезень; та географічна диверсифікація й освоєння нових напрямів польотів.

Проведене дослідження відкриває широкі перспективи для подальших розвідок. Зокрема, важливим подальшим кроком у дослідженні сектору міжнародних пасажирських авіап перевезень в Україні постає економічне обґрунтування запропонованої стратегії, а також вивчення можливого коротко- та довгострокового ефекту від запропонованих заходів з метою коригування запропонованої стратегії відповідно до економічних показників діяльності сучасних українських та зарубіжних авіакомпаній.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Повітряний кодекс України: за станом на 21 вересня 2022р. *Верховна Рада України. Офіц. вид. Офіційний Вісник України*. 2011. № 48-49. Ст. 536.
2. Про внесення змін до Закону України «Про Державний бюджет України на 2005 рік» та деяких інших законів України: Закон України від 07.07.2005 № 2771-IV. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 2005. № 34. Ст. 441.
3. Про державний бюджет України на 2020 рік. Закон України від 14.11.2019 № 294-IX. *Відомості Верховної Ради (ВВР)*. 2020. № 5. Ст. 31.
4. Аксьонова К. С. Формування фінансової стратегії підприємства із застосуванням swot-аналізу. *Молодіжний економічний вісник ХНЕУ ім. С. Кузнеця*. 2018. № 5. С. 10-12.
5. Ахременко А. С. Политический анализ и прогнозирование. Учебное пособие. Москва: Гардарики, 2006. 333 с.
6. Аэропорты. Какими им быть. *Аэрокосмический курьер*. 2006. № 2. С. 76.
7. Барсукова О. Поняття та сутність механізму державного регулювання в галузі авіаційного транспорту. *Адміністративне право та процес*. 2020. № 6. С. 117-122.
8. Бахрушин В. Є. Методи аналізу даних: навчальний посібник для студентів. Запоріжжя: КПУ, 2011. 268 с.
9. Бондарчук Н. В. SWOT аналіз в забезпеченні економічної безпеки аграрного підприємства. *Актуальні проблеми розвитку економіки регіону*. 2019. № 15. Т.1. С. 8-15.
10. Вікторова Є. О. Роль авіаційної галузі в розвитку світової економіки. URL: <https://dspace.nau.edu.ua/bitstream/NAU/55129/1/8-10%20Вікторова%20Є.О..pdf> (дата звернення: 08.10.2022).
11. Вожжова К. А. Удосконалення логістики міжнародних авіа-перевезень. Київ: Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського, 2020. 90 с.

12. Геєць І. О., Волох О. В. Європеїзація авіапростору України та підписання угоди про спільний авіаційний простір. URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/286618115.pdf> (дата звернення: 20.10.2022).

13. Голованова М. О., Левін Д. М. Інтеграція України до європейського повітряного простору як фактор підвищення конкурентоспроможності країни. *Вісник Хмельницького національного університету. Серія: Економічні науки.* 2019. № 5. С. 78-84.

14. Державна служба статистики України. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 08.10.2022).

15. Економічна енциклопедія: у 3-х т. [Ред. С. В. Мочерний]. Київ: Академія, 2000. Т. 3. 864 с.

16. Економічна теорія [За ред. В. О. Білика, П. Т. Саблука]. 4-е вид., перероб. та доп. Київ: ННЦ ІАЕ, 2004. 560 с.

17. Жилінська Л. О. Характеристика методів прогнозування показників діяльності підприємства. *Інвестиції: практика та досвід.* 2009. № 1. С. 42-44.

18. Загороднюк О. В. Теоретична сутність ринку, його функції та структурні складові. *Формування ринкової економіки.* 2009. Спец. вип.: Аграрна економічна освіта в розбудові конкурентоспроможного сільського господарства України. С. 279-288.

19. Звіт про діяльність Державної авіаційної служби України за 2021 рік. Київ: Державна авіаційна служба України, 2022. 20 с.

20. Исакова Д. Будущее муниципальных аэропортов: быть проданными на аукционе или стать транспортной площадкой для бизнес-авиации. *Инвестгазета.* 2007. № 9. С. 36-37.

21. Іщенко Н. М. Маркетинг транспортних послуг. URL: <http://lib.chdu.edu.ua/pdf/posibnuku/333/4.pdf> (дата звернення: 08.10.2022)

22. Кизим М. О., Матюшенко І. Ю., Купріянова В. С. Перспективи розвитку та державна підтримка виробництва цивільних літаків в Україні: Монографія. Харків: ВД «ІНЖЕК», 2012. 228 с.

23. Кизима Г. М. Моделі регулювання фінансових ринків: сутність та особливості. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. 2011. № 12. URL: <http://www.dy.nauka.com.ua/?op=1&z=369> (дата звернення: 08.10.2022).

24. Киреев А. П. Международная экономика: в 2-х ч. Ч.1: Международная микроэкономика: движение товаров и факторов производства. Москва: Междунар. отношения, 2002. 416 с.

25. Коломицева О. В. Економічний зміст структурних зрушень та їх вплив на стабільність розвитку економіки. *Збірник наукових праць ЧДТУ. Серія: Економічні науки*. 2009. № 22. С. 160-164.

26. Концепція Державної програми розвитку міжнародного аеропорту «Бориспіль» на період до 2020 року. Мінтрансзв'язку. URL: <http://www.mtu.gov.ua> (дата звернення: 08.10.2022).

27. Кривов Г. А., Матвиенко В. А., Щербак А. А. Производство пассажирских и транспортных самолетов в 1998 – 2000 гг.: Аналитический обзор. Київ: Техніка, 2001. 148 с.

28. Лисогор В. М., Яремко С. А., Ольшевська О. В. Застосування методів прогнозування в процесі моделювання економічної діяльності підприємства. *Вісник Хмельницького національного університету. Серія: Економічні науки*. 2011. № 2. Т. 1. С. 21-25.

29. Майбутня українська державіакомпанія має забезпечити внутрішні, далекомагістральні й трансатлантичні рейси – Тимошенко. URL: <https://ua.interfax.com.ua/news/economic/747625.html> (дата звернення: 20.10.2022).

30. Марков Б. М. Структурні зміни у системі економічних явищ та процесів. *Причорноморські економічні студії*. 2017. № 22. С. 45-50.

31. МАУ відкриває новий трансатлантичний регулярний рейс Київ – Торонто. URL: <https://www.flyuia.com/ua/ua/news/2017/uia-launches-new-scheduled-transatlantic-flights-between-toronto-and-kiev> (дата звернення: 20.10.2022).

32. Минулого року Україна увійшла до топ-20 країн з відкриття нових авіамаршрутів. URL: <https://news.finance.ua/ua/news/-/443406/mynulogo-roku-ukray>

ina-uvijshla-do-top-20-krayin-z-vidkryttya-novyh-aviamarshrutiv (дата звернення: 20.10.2022).

33. Михальченко І. І. Інституціональне забезпечення функціонування вітчизняних авіакомпаній на світовому ринку авіаперевезень: дис. на здоб. наук. ступеня канд. економ. наук: 08.00.02 «Світове господарство і міжнародні економічні відносини» / Національний авіаційний університет. Київ, 2015. 221 с.

34. 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.

35. Неліпа Д. Застосування технологій кореляційного та регресійного аналізу при здійсненні системного аналізу в політології. *Політичний менеджмент*. 2011. № 6. С. 43-72.

36. Оленко М. Перспективи розвитку авіаційної галузі України в умовах європейської інтеграції. URL: <http://dspace.wunu.edu.ua/bitstream/316497/17864/1/104-106.pdf> (дата звернення: 08.10.2022).

37. Олешко Т. І., Янківський М. Р. Сучасний стан розвитку пасажирських авіаційних перевезень в Україні. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарство*. 2018. № 19. Ч. 3. С. 154-157.

38. Онищенко В. М. Перспективи розвитку авіаційної галузі України в умовах європейської інтеграції. Миколаїв: Національний університет кораблебудування ім. адмірала Макарова, 2022. 90 с.

39. Основи економічної теорії. [За ред. В. О. Білика, П. Т. Саблука]. Київ: Інститут аграрної економіки, 1999. 468 с.

40. Павленко В. Ю. Розвиток неавіаційної діяльності аеропортів України. *Вісник Миколаївського національного університету імені В. О. Сухомлинського. Глобальні та національні проблеми економіки*. 2017. № 17. С. 397-399.

41. Пивоваров М. Г., Шаповалов А. М. SWOT-аналіз виробничо-господарської діяльності малих підприємств. *Вісник економічної науки України*. 2010. № 2. С. 109-113.

42. Попович П. В. Аналітичні технології в забезпеченні економічної ефективності логістичних систем. *Вісник ХНТУСГ*. 2016. № 169. С. 223-225.

43. Похиленко І. С. Поняття авіаційної діяльності. *Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник «Повітряне і космічне право»*. 2019. № 3 (52). С. 15-19.

44. Проблеми та перспективи розвитку ринку пасажирських авіаційних перевезень в Україні. Київ: Міжнародний центр перспективних досліджень, 2005. 21 с.

45. Проект Плану відновлення України: Матеріали робочої групи «Відновлення та розбудова інфраструктури». URL: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/recoveryrada/ua/restoration-and-development-of-infrastructure.pdf> (дата звернення: 20.10.2022).

46. ПФУ: Затверджено показник середньої заробітної плати за 2020 рік. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/pfu-zatverdzheno-pokaznik-serednoyi-zarobitnoyi-plati-za-2020-rik> (дата звернення: 08.10.2022)

47. Сафонова В. Є., Бобров В. Я. Основи ринкової економіки і підприємництва. Ч. 2. Київ: ДП «Вид. дім “Персонал”», 2017. 530 с

48. Семенцова О. В., Крихітна Ю. О. Застосування SWOT-аналізу в системі управління конкурентоспроможністю залізниць на ринку послуг з перевезень пасажирів. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. 2018. № 31. С. 53-57.

49. Сидоренко К. В. Формування конкурентоспроможності виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів: дис. на здоб. наук. ступеня канд. економ. наук: 08.00.02 «Світове господарство і міжнародні економічні відносини» / Дніпровський національний університет імені Олеся Гончара. Дніпро, 2018. 280 с.

50. Скільки зруйновано аеропортів в Україні. Слово і Діло. URL: <https://www.slovoidilo.ua/2022/06/03/novyna/suspilstvo/nazvana-kilkist-zrujnovanyx-aeroportiv-ta-vokzaliv-100-dniv-vtorhnennya-rf> (дата звернення: 08.10.2022).

51. Собкевич О. В., Михайличенко К. М. Щодо удосконалення механізмів державного регулювання ринку авіаційних перевезень в умовах інтеграції України до ЄС. Аналітична записка. URL: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/ekonomika/schodo-udoskonallynna-mekhanizmiv-derzhavnogo-regulyuvannya-rinku> (дата звернення: 20.10.2022).

52. Соколова О. М. Категоріальний апарат дослідження секторальних співвідношень економіки. *Вчені записки ТНУ імені В. І. Вернадського. Серія: Економіка і управління*. 2021. Т. 32 (71). № 1. С. 20-25.

53. Старинець О. Г. Кореляційний аналіз діяльності підприємств мобільного зв'язку як спосіб формування їх антикризової стратегії. *Глобальні та національні проблеми економіки*. 2017. № 20. С. 568-571.

54. Статистична інформація. *Державна авіаційна служба України*. URL: <https://avia.gov.ua/pro-nas/statistika/periodychna-informatsiya/> (дата звернення: 08.10.2022).

55. Статистичні дані в галузі авіатранспорту. *Міністерство інфраструктури України*. URL: <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-v-galuzi-aviatransportu.html> (дата звернення: 08.10.2022)

56. США допоможуть Україні відновити інфраструктуру. URL: <https://dzplatforma.com.ua/news/58705-ssha-dopomozhut-ukraini-vidnoviti-infrastrukturu> (дата звернення: 20.10.2022).

57. Транспорт України. Статистичний збірник – 2020. *Державна служба статистики України*. URL: [https://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat\\_u/2021/zb/10/zb\\_Transpot.pdf](https://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2021/zb/10/zb_Transpot.pdf) (дата звернення: 08.10.2022).

58. Трубнік Т. Методологічні аспекти статистичного аналізу розвитку секторальної структури національної економіки. *Економічний аналіз*. 2012. № 10. Ч. 2. С. 76-82.

59. Угода між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом і його державами-членами, з іншої сторони, про спільний авіаційний простір (ратифікація від 17.02.2022). URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984\\_004-21#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_004-21#Text) (дата звернення: 08.10.2022).

60. Українська Радянська Енциклопедія [Гол. ред. М. П. Бажан]. Вид. 2-ге. Київ: Головна редакція Української Радянської Енциклопедії, 1983. Т. 9. 560 с.

61. Фісун Ю. В., Табачник Н. О. Тенденції розвитку авіатранспортної галузі України. *Інфраструктура ринку. Економіка та управління підприємствами*. 2017. № 14. С. 208-214.

62. Харченко І. В. Організація пасажирських перевезень авіакомпанії. Київ: Національний авіаційний університет, 2021. 90 с.

63. Шкуліна Л. В. Застосування SWOT-аналізу для оцінки доцільності проведення реструктуризації на залізничному транспорті України. *Вісник соціально-економічних досліджень*. 2013. № 1 (48). С. 168-175.

64. Шкурат М. Є., Завидовська А. О. Вплив діяльності міжнародних лоукост-авіакомпаній на розвиток авіаринку України. *Економіка і організація управління*. 2020. № 3 (39). С. 167-179.

65. Штефан С. В. Статистичні методи досліджень. URL: <http://journalib.univ.kiev.ua/navch/StatMetodyDoslid.pdf> (дата звернення: 08.10.2022).

66. Юридична енциклопедія: в 6 т. [Редкол.: Ю. С. Шемшученко та ін.]. Київ: «Укр. енцикл.», 1998. Т. 1: А-Г. 672 с.

67. American Airlines: Know About Its History and Other Important Details. URL: <https://www.indianeagle.com/travel diary/american-airlines/> (Accessed: 08.10.2022).

68. Civil aviation and its changing world of work: Issues paper for discussion at the Global Dialogue Forum on the Effects of the Global Economic Crisis on the Civil Aviation Industry (Geneva, 20-22 February 2013). Geneva: International Labour Organisation, 2013. 46 p.

69. Delta Airlines. URL: <https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/27904/000095014404002423/g87427e10vk.htm> (Accessed: 08.10.2022).

70. FinanceOnline: Reviews for Business. URL: <https://financesonline.com/> (Accessed: 08.10.2022).

71. Heilbroner R., Milberg W. *The Making of Economic Society*. 11th ed. New Jersey: Prentice Hall, 2001. 224 p.

72. Highlights from WATS Digital. IATA. URL: <https://www.iata.org/content/assets/a686ff624550453e8bf0c9b3f7f0ab26/wats-2021-mediakit.pdf> (Accessed: 08.10.2022).

73. IATA Annual Review 2021. URL: <https://www.iata.org/contentassets/c81222d96c9a4e0bb4ff6ced0126f0bb/iata-annual-review-2021.pdf> (Accessed: 08.10.2022).

74. IATA Annual Review 2022. URL: <https://www.iata.org/contentassets/c81222d96c9a4e0bb4ff6ced0126f0bb/annual-review-2022.pdf> (Accessed: 08.10.2022).

75. IATA. URL: <http://www.iata.org> (Accessed: 08.10.2022).

76. ICAO. URL: <http://www.icao.int> (Accessed: 08.10.2022).

77. Kuyucak F., Vasigh B. *Civil Aviation*. *Encyclopedia of Global Studies*. [Ed. by H. K. Anheier, M. Juergensmeyer]. London: SAGE Publications, 2012. URL: [https://www.researchgate.net/publication/303999653\\_Civil\\_Aviation](https://www.researchgate.net/publication/303999653_Civil_Aviation) (Accessed: 08.10.2022).

78. Lane L. *Percentage of Americans Who Never Traveled Beyond The State Where They Were Born? A Surprise*. URL: <https://www.forbes.com/sites/lealane/2019/05/02/percentage-of-americans-who-never-traveled-beyond-the-state-where-the-y-were-born-a-surprise/?sh=44c77a9a2898> (Accessed: 08.10.2022).

79. Market sector. *Cambridge Dictionary Online*. URL: <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/market-sector> (Accessed: 08.10.2022).

80. Market sector. *MoneySmart.gov.au*. URL: <https://moneysmart.gov.au/glossary/market-sector> (Accessed: 08.10.2022).

81. MSCI. *Sector Indexes: Expanding investors' toolkit*. URL: <https://www.msci.com/documents/1296102/30991361/Sector+Indexes+Brochure.pdf> (Accessed: 08.10.2022).

82. Review of the classification and definitions used for civil aviation activities. URL: [https://www.icao.int/meetings/sta10/documents/sta10\\_wp007\\_en.pdf](https://www.icao.int/meetings/sta10/documents/sta10_wp007_en.pdf) (Accessed: 08.10.2022).

83. Ryanair анонсував відкриття чотирьох нових авіарейсів з України до Німеччини. URL: <https://eu-ua.kmu.gov.ua/en/node/1799> (дата звернення: 20.10.2022).

84. Sectors definition. *IG*. URL: <https://www.ig.com/en/glossary-trading-terms/sectors-definition> (Accessed: 08.10.2022).

85. The Complete Guide on Sector and Industry Analysis. Fundamental Analysis. 2022. URL: <https://www.elearnmarkets.com/blog/guide-on-sector-industry-analysis/> (Accessed: 08.10.2022).

86. The World Bank statistics. URL: <https://data.worldbank.org/indicator> (Accessed: 08.10.2022).

87. Top 10 Aircraft Manufacturers in the World in 2021. URL: <https://www.click2refund.com/Blog/Top-10-Aircraft-Manufacturers-in-the-World-in-2021#:~:text=In%202021%20so%20far%2C%20the,Bombardier%2C%20and%20United%20Aircraft%20Corporation> (Accessed: 08.10.2022).

88. Top 10 largest Airlines in the world in 2022: stats and performance explained. URL: <https://www.businessinsider.in/business/news/top-10-airlines-in-the-world/slide-list/92950615.cms> (Accessed: 08.10.2022).

89. Turkish Airlines. *Routes*. URL: <https://www.routesonline.com/airlines/4713/turkish-airlines/about/> (Accessed: 08.10.2022).

90. Which is the Busiest Airport in the World? *OAG*. URL: <https://www.oag.com/busiest-airports-world> (Accessed: 08.10.2022).

91. Wizz Air відкриває 4 нові авіамаршрути зі Львова. URL: <https://zbruc.eu/node/105036> (дата звернення: 20.10.2022).

## ДОДАТКИ

## Додаток А

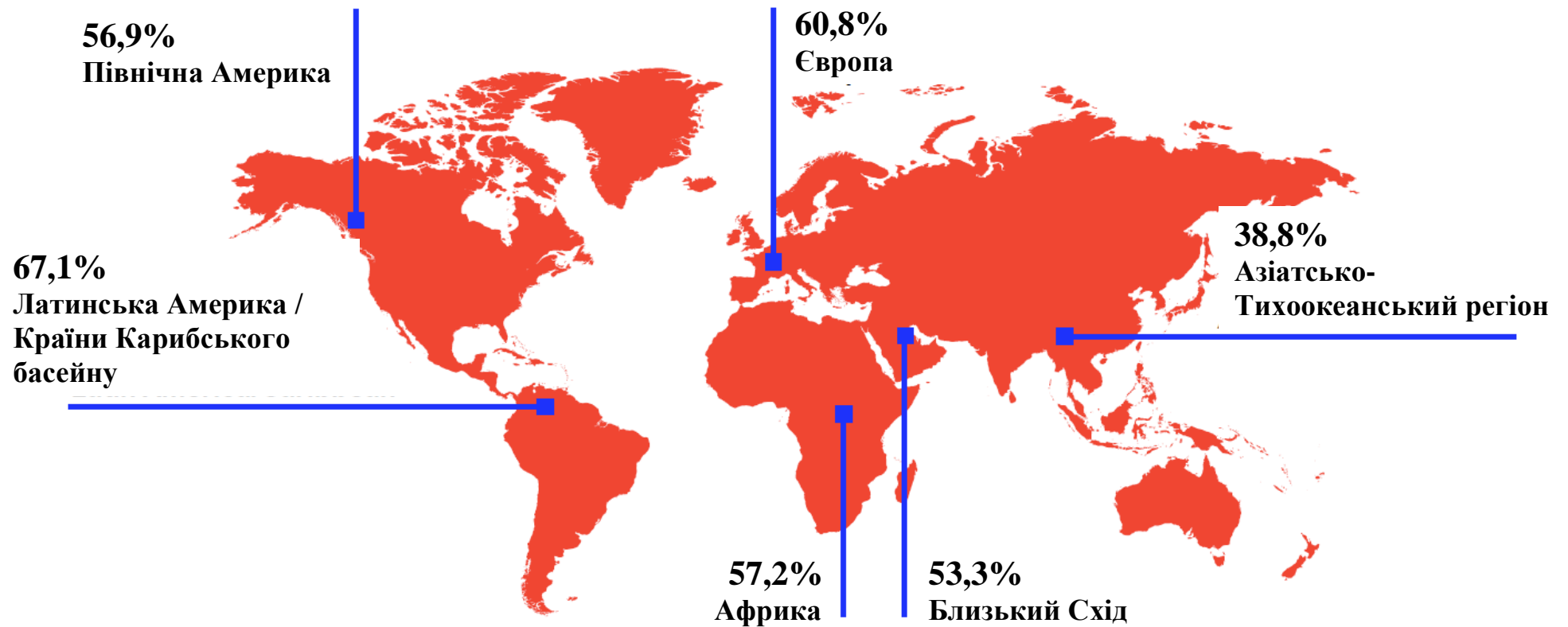


Рисунок А.1 – Навантаження міжнародних аеропортів (2021 рік) [72]

## Додаток Б

Таблиця Б.1 – Підсумки діяльності галузі пасажирських авіаперевезень України за 2021 рік [54]

	Одиниці виміру	Всього			у т. ч. міжнародні		
		2020р.	2021р.	% 21/20	2020р.	2021р.	% 21/20
<b>Перевезено пасажирів</b>	<b>тис. осіб</b>	<b>4797,5</b>	<b>9348,1</b>	<b>194,9</b>	<b>4287,7</b>	<b>8622,3</b>	<b>201,1</b>
в т.ч. на регулярних лініях	тис. осіб	1788,1	3322,7	185,8	1284,6	2608,9	203,1
<b>Виконані пасажиро-кілометри</b>	<b>млрд. пас. км</b>	<b>10,1</b>	<b>18,7</b>	<b>185,1</b>	<b>9,8</b>	<b>18,4</b>	<b>187,8</b>
в т.ч. на регулярних лініях	млрд. пас. км	3,1	5,6	180,6	2,9	5,2	179,3
<b>Виконано комерційних рейсів</b>	<b>тис.</b>	<b>45,3</b>	<b>74,0</b>	<b>163,4</b>	<b>35,3</b>	<b>59,9</b>	<b>169,7</b>
в т.ч. регулярних	тис.	20,4	34,4	168,6	11,8	21,9	185,6
<b>Відправлено та прибуло повітряних суден</b>	<b>тис. од.</b>	<b>94,0</b>	<b>152,4</b>	<b>162,1</b>	<b>69,0</b>	<b>117,6</b>	<b>170,4</b>
в т.ч. на регулярних рейсах	тис. од.	58,6	96,2	164,2	41,7	71,7	171,9
<b>Пасажиропотоки</b>	<b>тис. осіб</b>	<b>8664,5</b>	<b>16221,0</b>	<b>187,2</b>	<b>7628,9</b>	<b>14753,8</b>	<b>193,4</b>
в т.ч. на регулярних рейсах	тис. осіб	5643,5	10172,7	180,3	4627,2	8738,3	188,8

Таблиця В.1 – Проекти і програми співпраці України і ЄС  
у транспортній галузі [34]

№ з/п	Назва	Бюджет (євро)	Термін	Результат
1	Проект Twinning «Підтримка розвитку мультимодального транспорту в Україні»	1,05 млн.	1,5 року 08/2012 – 05/2014	Розвиток мультимодального транспорту нині найбільш важлива сфера інтеграційного руху в європейську спільноту. Розвиток мультимодального транспорту напряду пов'язаний із збільшенням обсягів транзитних перевезень та розширенням їх географії. Основна з переваг проекту – це підвищення кваліфікації персоналу.
2	Проект Twinning «Підтримка впровадження норм та стандартів ЄС у сферах аеропортів, аеродромів та обслуговування повітряного руху / аеронавігаційного обслуговування (ATM/ANS)»	1,63 млн.	2 роки 10/2011 – 09/2013	За результатами проекту розроблено ряд нормативно-правових актів стосовно сертифікації аеродромів/аеропортів України відповідно до стандартів та рекомендованої практики ІКАО; підготовлений та направлений до ІКАО Український національний план дій по емісіях; розроблено довідники та посібники для проведення аудитів, ліцензування диспетчерів; розроблено проекти нормативно-правових актів для імплементації законодавства ЄС по наземному обслуговуванню в аеропортах щодо виділення слотів та щодо аеропортових зборів.
3	Проект технічної підтримки «Підтримка інтеграції України до Трансєвропейської транспортної мережі TENT»	5,85 млн.	3,5 року 08/2011 – 12/2011	Цей проект є партнерським проектом Уряду України та Європейського Союзу, представленим в Україні делегацією Європейської Комісії у Києві. У плані запропоновано заходи для покращення ефективності та безпеки дорожнього руху, а також рекомендовано інвестиційну програму для покращення транспортної інфраструктури автомобільних доріг, залізничного, авіаційного та морського транспорту.
4	Проект Twinning «Підтримка розробки та впровадження транспортної політики в Україні»	0,91 млн.	2 роки 01/2009 – 01/2011	Головною метою цього проекту є розширення компетенції та можливостей Міністерства транспорту і зв'язку України шляхом передачі кращого досвіду ЄС, що дасть змогу краще управляти процесом розробки та впровадження транспортної політики.

## Продовження таблиці В.1

№ з/п	Назва	Бюджет (євро)	Термін	Результат
5	Проект технічної підтримки «Підготовка ТЕО для портів України»	1,7 млн.	2,5 року 08/2008 – 12/2010	Підготовлено ТЕО для трьох портів в Одеській області: Одеського, Іллічівського та порту «Южний».
6	Проект Twinning «Гармонізація норм законодавства та стандартів України з нормами та стандартами ЄС в галузі цивільної авіації»	0,9 млн.	2 роки 09/2007 – 07/2009	За результатами проведеної роботи впроваджені норми та стандарти ЄС в галузі цивільної авіації: Part 145, Part M, Part 66 та Part 147.
7	Проект технічної підтримки «Приєднання та імплементація Україною міжнародних угод та конвенцій в галузі транспорту»	1,41 млн.	2 роки 06/2007 – 05/2009	В рамках проекту було проведено дві сесії тренінгів, присвячених питанням залізничного транспорту, а також питанням морського та річкового транспорту. Сторонами було узгоджено перелік пріоритетних конвенцій та угод у галузі транспорту й актів Європейського законодавства, норми якого Україні необхідно імплементувати.

Таблиця Г.1 – SWOT-аналіз можливостей диверсифікації вітчизняного ринку міжнародних пасажирських авіап перевезень

<b>STRENGTHS</b>	<p>Вдале географічне розташування. Підвищення попиту на міжнародні пасажирські авіап перевезення. Активні інтеграційні процеси з ЄС. Наявність авіакомпаній з високою репутацією. Високі можливості аеропортів країни щодо прийому пасажирів. Запровадження low cost перевезень.</p>	<p>Незначна географічна диверсифікація міжнародних пасажирських авіап перевезень Невідповідність державної системи з управління безпекою польотів в Україні міжнародним вимогам. Високі ціни на пасажирські авіап перевезення. Застарілий парк повітряних суден. Застаріла матеріально-технічна база аеропортів. Відсутність конкурентоспроможних альянсів авіакомпаній. Частка високоприбуткових рейсів з України / в Україну провідних західних перевізників часто перевищує 50%. Недостатність кваліфікованих кадрів. Знищення і ушкодження значної частини аеропортів під час військової агресії Росії. Окупація значної частини території країни. Закриття авіапростору країни через військові дії.</p>	<b>WEAKNESSES</b>
<b>OPPORTUNITIES</b>	<p>Оновлення матеріально-технічної бази. Залучення міжнародної фінансової допомоги на відбудову авіаційної галузі після закінчення бойових дій. Поступова заміна парку повітряних суден шляхом залучення інвестицій та міжнародної фінансової допомоги, зокрема, через набуття членства в міжнародних авіаційних організаціях. Гармонізація законодавства в галузі міжнародних авіаційних перевезень з європейським. Приєднання до або утворення та розвиток реально існуючих авіаційних альянсів. Подальше запровадження політики «відкритого неба». Заохочення і подальший розвиток low cost перевізників. Реформування системи освіти у сфері авіаційних перевезень. Географічна диверсифікація та освоєння нових напрямів польотів.</p>	<p>Витіснення великими європейськими перевізниками українських. Корупційні ризики. Зниження рівня інвестування через військові дії в країні. Зниження загального рівня життя населення.</p>	<b>THREATS</b>

Джерело: розроблено автором



## метадані

Заголовок

«Розвиток міжнародного ринку пасажирських авіаперевезень»

Автор

Бобор Валерія Володимирівна

Науковий керівник

Чужиков В.І.

підрозділ

кафедра європейської економіки і бізнесу

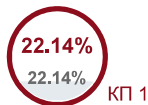
## Перелік можливих спроб маніпуляцій з текстом

У цьому розділі ви знайдете інформацію щодо текстових спотворень. Ці спотворення в тексті можуть говорити про МОЖЛИВІ маніпуляції в тексті. Спотворення в тексті можуть мати навмисний характер, але частіше характер технічних помилок при конвертації документа та його збереженні, тому ми рекомендуємо вам підходити до аналізу цього модуля відповідально. У разі виникнення запитань, просимо звертатися до нашої служби підтримки.

Заміна букв		1
Інтервали		0
Мікропробіли		209
Білі знаки		0
Парафрази (SmartMarks)		173

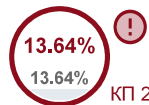
## Обсяг знайдених подібностей

Зверніть увагу, що високі значення коефіцієнта не автоматично означають плагіат. Звіт має аналізувати компетентна / уповноважена особа.



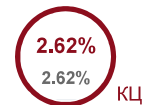
25

Довжина фрази для коефіцієнта подібності 2



15951

Кількість слів



122641

Кількість символів

## Подібності за списком джерел

Прокручіть список та аналізуйте, особливо, фрагменти, які перевищують КП 2 (позначено жирним шрифтом). Скористайтеся посиланням "Позначити фрагмент" та перегляньте, чи є вони короткими фразами, розкиданими в документі (випадкові схожості), численними короткими фразами поруч з іншими (мозаїчний плагіат) або великими фрагментами без зазначення джерела (прямий плагіат).

### 10 найдовших фраз

Колір тексту

ПОРЯДКОВИЙ НОМЕР	НАЗВА ТА АДРЕСА ДЖЕРЕЛА URL (НАЗВА БАЗИ)	КІЛЬКІСТЬ ІДЕНТИЧНИХ СЛІВ (ФРАГМЕНТІВ)	
1	<a href="http://market-infr.od.ua/journals/2017/14_2017_ukr/38.pdf">http://market-infr.od.ua/journals/2017/14_2017_ukr/38.pdf</a>	102	0.64 %
2	<a href="https://ipiend.gov.ua/wp-content/uploads/2018/08/nelipa_zastosuvannia.pdf">https://ipiend.gov.ua/wp-content/uploads/2018/08/nelipa_zastosuvannia.pdf</a>	82	0.51 %
3	<a href="http://www.visnyk-econom.uzhnu.uz.ua/archive/19_3_2018ua/19_3_2018.pdf">http://www.visnyk-econom.uzhnu.uz.ua/archive/19_3_2018ua/19_3_2018.pdf</a>	81	0.51 %
4	<a href="http://jeou.donnu.edu.ua/article/viewFile/4772/4803">http://jeou.donnu.edu.ua/article/viewFile/4772/4803</a>	75	0.47 %
5	<a href="https://ipiend.gov.ua/wp-content/uploads/2018/08/nelipa_zastosuvannia.pdf">https://ipiend.gov.ua/wp-content/uploads/2018/08/nelipa_zastosuvannia.pdf</a>	72	0.45 %
6	<a href="https://www.hneu.edu.ua/wp-content/uploads/2019/04/MV-05-2018.pdf">https://www.hneu.edu.ua/wp-content/uploads/2019/04/MV-05-2018.pdf</a>	68	0.43 %
7	<a href="http://avia.nau.edu.ua/doc/avia-2009/AVIA_2009_v3.pdf">http://avia.nau.edu.ua/doc/avia-2009/AVIA_2009_v3.pdf</a>	66	0.41 %

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ІМЕНІ ВАДИМА ГЕТЬМАНА**

**ФАКУЛЬТЕТ МІЖНАРОДНОЇ ЕКОНОМІКИ І МЕНЕДЖМЕНТУ**

# **РОЗВИТОК ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ В НОВИХ РЕАЛІЯХ МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН**

**Збірник матеріалів**

**Студентської науково-практичної  
Інтернет-конференції**

**м. Київ,  
7 грудня 2022 р.**

**КНУ 115** РОКІВ **КИЇВ**  
2022

УДК 339.9(477)(06)

P 64

**Організаційний комітет:**

Бурмака Микола Олексійович - к.е.н., доцент

Вінська Оксана Йосипівна – к.е.н., доцент

Галенко Оксана Миколаївна – д.е.н., професор

Козачок Тетяна Сергіївна – к.е.н., доцент

Максименко Анна Вікторівна - к.е.н., доцент

Олійник Вікторія Володимирівна - к.е.н., доцент

Поплюйко Андрій Миколайович – к.е.н., доцент

Солодковський Юрій Мечиславович – к.е.н., доцент

Столярчук Ярослава Михайлівна - д.е.н., професор

Федірко Олександр Анатолійович – д.е.н., доцент

Черницька Тетяна Володимирівна - к.е.н., доцент

(Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана)

*Редколегія може не поділяти погляди, викладені у збірнику.*

*Автори тез доповідей несуть відповідальність за їхній зміст*

Розвиток економіки України в нових реаліях міжнародних відносин:  
Р 64 зб. матеріалів студентської наук.-практ. інтернет-конф., 7 грудня  
2022 р., м. Київ. [Електронний ресурс]. – Київ: КНЕУ, 2022. – 270 с.  
ISBN 978-966-926-420-6

У збірнику подано тези доповідей студентів факультету міжнародної економіки і менеджменту ДВНЗ «Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана»

УДК 339.9(477)(06)

ISBN 978-966-926-420-6

© КНЕУ, 2022

Бобор В.В.	173
<b>Сучасний стан розвитку ринку міжнародних пасажирських авіаперевезень в Україні</b>	
Голубенко Д.А.	176
<b>Основні засади банківської діяльності на міжнародному фінансовому ринку</b>	
Порошинський Є.О.	180
<b>Сучасні теорії прямого іноземного інвестування</b>	
Москаленко Ю.Д.	184
<b>Структура фінансового ринку</b>	
Криштоп Д.Є.	186
<b>Розвиток міжнародного фінансового ринку</b>	
Ляшко Н.І.	188
<b>Інвестиційне співробітництво України з країнами-членами ЄС</b>	
Маргвелашвілі Д.Т.	190
<b>Розвиток туризму як фактор подолання бідності</b>	
Храпко О.О.	192
<b>Інвестиційне співробітництво України з країнами-членами ЄС</b>	
Прошунін І.В.	193
<b>Перспективи розвитку європейського енергетичного ринку</b>	
Науменко А.О.	196
<b>Діяльність ТНК в умовах нерівномірності світового економічного розвитку</b>	
Васкевич М.Р.	198
<b>Вплив пандемії COVID-19 на розвиток фармацевтичного ринку України</b>	
Терещук Т.Ю.	201
<b>Зовнішня торгівля між Україною та ЄС</b>	
Доденко А.Р.	205
<b>Тренди міжнародного туризму в умовах глобальної економічної кризи</b>	
Предко А.С.	207
<b>Економічні інструменти реалізації екологічної політики ЄС</b>	
Масенко З.І.	208
<b>Світові виклики, з якими стикається медіа індустрія</b>	
Покаленко Т. Г.	210
<b>Тенденції розвитку світового ринку хостелів</b>	
Монастирська Х.Р.	212
<b>Пріоритети енергетичної стратегії ЄС в контексті економічної безпеки</b>	
Волчков І.С.	214
<b>Вплив російсько-української війни на інвестиційний клімат європейських країн</b>	
Симоненко Н.Л.	216
<b>Роль креативних індустрій в соціально-економічному розвитку суспільства</b>	
Горбаченко А.А.	218
<b>Вплив українсько-російської війни на міжнародний ринок авіаційних перевезень</b>	
Шлапаченко К.В.	221
<b>Сучасний стан торговельного співробітництва України з ЄС</b>	
Мірошниченко А.О.	224
<b>Диверсифікація співробітництва України та Хорватії в умовах російського вторгнення</b>	
Лимар І.В.	226
<b>Вплив розвитку фармацевтичного сектору на економічні стратегії країн ЄС</b>	
Волянчук Д.І.	228
<b>Трансформація світового ринку фармацевтичних препаратів</b>	

українських мегаполісах сприятиме зростанню продажів електромобілів, що позначиться на їх екологічному стані.

**Список літератури:**

1. Trends in electric light-duty vehicles – Global EV Outlook 2022. URL: <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2022/trends-in-electric-light-duty-vehicles>(дата звернення 18.11.2022).
2. Norway’s alleged plan to “Prohibit sales of all vehicles using fossil fuels by 2025”. URL: <https://roadmapsforenergy.eu/norway-fossilfuel-car-ban/> (дата звернення 18.11.2022).
3. The Netherlands prepares for internal combustion sales ban in 2030. URL: <https://www.drive.com.au/news/holland-prepares-for-internal-combustion-sales-ban-in-2030/>(дата звернення 18.11.2022).
4. e-Pedal | Innovation | Nissan Motor Corporation Global Website. URL: [https://www.nissan-global.com/EN/INNOVATION/TECHNOLOGY/ARCHIVE/E\\_PEDAL/](https://www.nissan-global.com/EN/INNOVATION/TECHNOLOGY/ARCHIVE/E_PEDAL/)(дата звернення 18.11.2022).

### **РОЗДІЛ 3. ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНИЙ ВИМІР МІЖНАРОДНОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ**

**Бобор В.В.**

#### **СУЧАСНИЙ СТАН РОЗВИТКУ РИНКУ МІЖНАРОДНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ**

Цивільна авіація є невід’ємною частиною глобального ринку транспортних перевезень. Нині в ній спостерігається позитивна динаміка авіаційних перевезень, а натомість роль та значення авіації у світовому масштабі важко переоцінити. Ринок пасажирських авіаперевезень має найшвидші з-поміж всіх видів транспорту темпи економічного зростання [1, с. 351]. Динаміці ВВП і основних показників ринку авіаперевезень на межі ХХ– ХХІ ст. притаманне зростання в середньому щорічно на 3,6% у реальному вираженні. До початку світової фінансової кризи збільшення обсягів перевезень повітряним цим видом транспорту було значно вище, ніж тренд загального економічного зростання країн світу. Характерним прикладом посткризових деформацій слід вважати й Україну [4, с. 11].

Протягом багатьох років міжнародні пасажирські авіаперевезення в Україні переважають над внутрішніми, що добре видно на рис. 1.

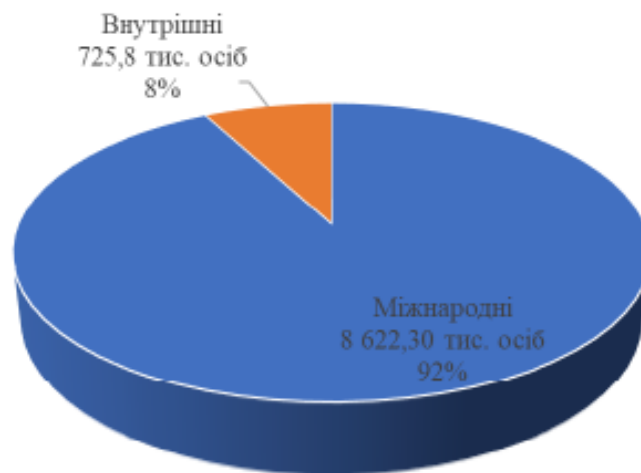


Рисунок 1. Структура пасажирських авіаперевезень в Україні [3, с. 3]

Останніми роками спостерігається стрімкий розвиток галузі міжнародних пасажирських авіаперевезень в Україні. Зокрема, за даними Міністерства інфраструктури України [6], лише за 2019 рік українськими авіакомпаніями розпочато виконання польотів за дев'ятьма новими міжнародними маршрутами, які поєднали повітряним сполученням: 1) Херсон з Бургасом; 2) Запоріжжя з Барселоною; 3) Дніпро з Бодрумом; 4) Одесу з Риміні; 5) Харків з Парижем, Шарджею та Риміні; 6) Столичний Бориспіль було з'єднано з містами Санья та Катанія. У 2019 році іноземні авіаперевізники виконували рейси за 15-ма новими маршрутами: 1) з Бремена, Біллуна та Генуї до Києва (Жуляни); 2) з Манчестера, Пафоса, Дубліна та Бодрума до Києва (Бориспіль); 3) з Копенгагена та Риги до Львова; 4) з Мілана, Кракова та Баку до Харкова; 5) з Рима, Баку та Кракова до Одеси.

2021 рік для підприємств авіаційної галузі України став першим роком поступового відновлення після суттєвого спаду виробничих показників їх діяльності в 2020 році, спричиненого негативним впливом пандемії Covid-19 та пов'язаних з нею обмежень для подорожування. Кількість пасажирів, які скористались послугами українських авіакомпаній на міжнародних рейсах упродовж 2021 року, зроста порівняно з попереднім роком вдвічі та досягла 2608,9 тис. осіб. При цьому процент пасажирського завантаження міжнародних регулярних рейсів українських авіакомпаній збільшився на 6,2 відсоткових пункти та склав 75,2%. Пасажиропотік у 2021 році склав 16 221 тис. пасажирів, що на 87,2% перевищує результат 2020 року та становить дві третини від аналогічного показника 2019 року [3, с. 4]. Слід зауважити, що за січень 2022 року обсяги пасажирських перевезень українських авіакомпаній зросли порівняно з відповідним періодом минулого року на 81% та склали 458,6 тис. осіб [5].

Основними авіаперевізниками України станом на 2019 рік були «Міжнародні авіалінії України» (зростання обсягів на 4,1 відсотка у порівняно із 2018 роком), «Азур Ейр Україна» (зростання – на 48,1 відсотка), «СкайАп» (зростання – у 4,3 раза) та «Роза вітрів» (зростання – на 10,8 відсотка) [6]. У 2021 році майже 93 відсотки загальних обсягів також забезпечили чотири провідні вітчизняні авіакомпанії – «Міжнародні авіалінії України», «СкайАп», «Азур Ейр Україна» та «Роза вітрів». Слід зазначити, що п'яту позицію за обсягами пасажирських перевезень посіла авіакомпанія «Біз Ейрлайн», яка почала виконувати польоти ще у березні 2021 року [3, с. 4].

Важливим фактором розвитку ринку міжнародних пасажирських перевезень є переважання в його структурі нерегулярних рейсів, що добре ілюструє рис. 2.

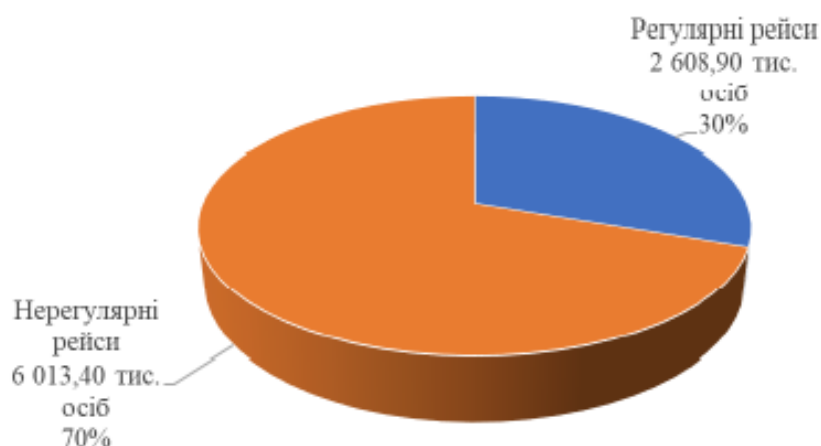


Рисунок 2. Структура міжнародних пасажирських авіаперевезень в Україні [3, с. 4]

До того ж, аналізуючи ринок міжнародних пасажирських авіаперевезень в Україні, варто зазначити, що частка пасажирів, які скористалися повітряним транспортом, досі залишається незначною, як показано на рис. 3.

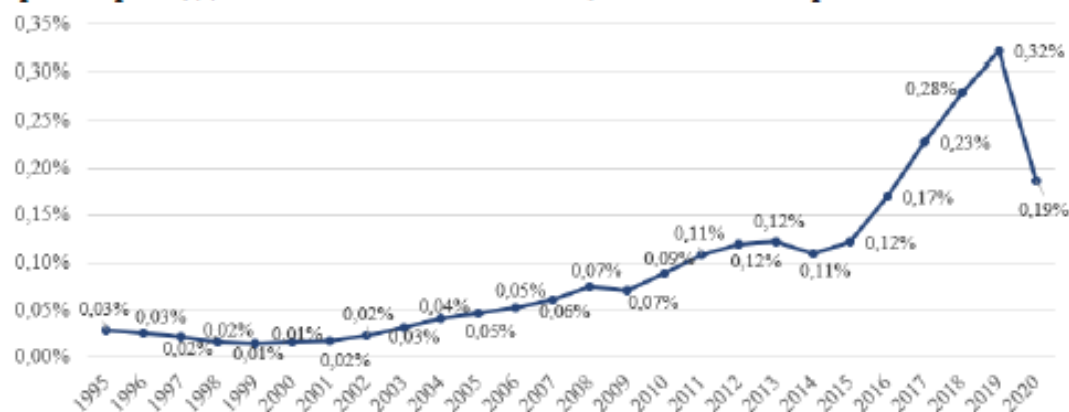


Рисунок 3. Частка пасажирських авіап перевезень до загальної кількості перевезень в Україні [2]

Незважаючи на те, що з 1995 р. по 2020 р. кількість пасажирів, котрі скористалися авіаційним транспортом, мала тенденцію до збільшення з 0,03% до 0,19% з піковими показниками у 0,32% у 2019 році, питома вага пасажирських авіап перевезень залишається незначною. Зокрема, станом на 2020 рік в Україні переважав автомобільний (42,17%) та тролейбусний транспорт (22,53%), у той час, як авіап перевезення знаходилися лише на шостому місці (0,19%) в структурі пасажирських перевезень.

Таким чином, до початку повномасштабного вторгнення РФ на територію України та знищення значної частини інфраструктури авіаційної галузі нашої держави, ринок міжнародних авіаційних пасажирських перевезень у країні продовжував розвиватися, відновлюючись після обмежень пандемії Covid-19 та гармонізуючись із світовим законодавством. Наведений ринок мав значний потенціал у розвитку економіки країни, чого Україна зможе знову досягти завдяки післявоєнному відновленню галузі.

#### Список літератури:

1. Банчук-Петросова О. Проблеми регулювання міжнародних авіаційних перевезень пасажирів та шляхи удосконалення законодавства. *Міжнародне право*. 2020. № 2. С. 351-355.
2. Державна служба статистики України. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 08.10.2022).
3. Звіт про діяльність Державної авіаційної служби України за 2021 рік. Київ: Державна авіаційна служба України, 2022. 20 с.
4. Кизим М. О., Матюшенко І. Ю., Купріянова В. С. Перспективи розвитку та державна підтримка виробництва цивільних літаків в Україні: Монографія.– Харків: ВД «ІНЖЕК», 2012. 228 с.
5. Оперативна інформація щодо основних показників діяльності авіаційної галузі за січень 2022 року. *Державна авіаційна служба України*. URL: <https://avia.gov.ua/pro-nas/statistika/operativna-informatsiya/> (дата звернення: 08.10.2022).
6. Статистичні дані в галузі авіатранспорту. *Міністерство інфраструктури України*. URL: <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-v-galuzi-aviatransportu.html> (дата звернення: 08.10.2022).

Голубенко Д.А.

#### ОСНОВНІ ЗАСАДИ БАНКІВСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ НА МІЖНАРОДНОМУ ФІНАНСОВОМУ РИНКУ

Питання діяльності банківських установ на міжнародному фінансовому ринку та світовому ринку капіталу вимагає постійного моніторингу та проведення

*Наукове видання*

**РОЗВИТОК ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ  
В НОВИХ РЕАЛІЯХ МІЖНАРОДНИХ  
ВІДНОСИН**

**Збірник матеріалів**

**Студентської науково-практичної  
Інтернет-конференції**

*7 грудня 2022 р.*

*Видано в авторській редакції*

Підписано до друку 08.12.22. Формат 60×84/8  
Друк. арк. 11,25. Зам. № 22-5737

Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана  
03680, Україна, м. Київ, пр. Перемоги, 54/1

Свідоцтво про внесення до Державного реєстру  
суб'єктів видавничої справи (серія ДК, №235 від 07.11.2000)

E-mail: [litera\\_kneu@ukr.net](mailto:litera_kneu@ukr.net)

## АНОТАЦІЯ

**Бобор В. В. Розвиток міжнародного ринку пасажирських авіаперевезень.** – Рукопис.

Кваліфікаційна магістерська робота за спеціальністю 292 «Міжнародні економічні відносини», 2023.

Магістерська робота присвячена дослідженню розвитку міжнародного ринку пасажирських авіаперевезень у ракурсі методології дослідження міжнародних секторальних ринків, що уможливорює як аналіз сучасного стану ринку, так і визначення перспектив розвитку вказаного ринку.

Визначено суть та значення секторальних ринків. Прослідковано еволюцію авіаційного ринку. Виявлено методи ідентифікації ефективності міжнародних секторальних ринків.

Здійснено секторальний аналіз міжнародного ринку пасажирських авіаперевезень. Висвітлено корпоративні системи міжнародного ринку авіаційних пасажирських перевезень. Проаналізовано географічну диверсифікацію міжнародного ринку пасажирських авіаперевезень.

Виявлено особливості розвитку вітчизняного ринку міжнародних пасажирських авіаперевезень. Досліджено особливості конвергенції вітчизняного і європейського ринків міжнародних авіаційних пасажирських перевезень. Розроблено стратегію диверсифікації вітчизняного ринку міжнародних пасажирських авіаперевезень.

**Ключові слова:** сектор ринку, міжнародних ринок пасажирських авіаперевезень, пасажирські авіаперевезення, динамізація ринків, диверсифікація ринків, секторальний аналіз.

## ANNOTATION

**Bobor V. V. Development of the international passenger air transport market.** – Manuscript.

Qualifying master's thesis in specialty 292 “International Economic Relations”, 2023.

The master's thesis is devoted to the study of the development of the passenger air transport international market from the perspective of international sectoral markets research methodology, which enables both the analysis of the current state of the market and the determination of the prospects for the development of the specified market.

The essence and significance of sectoral markets is defined. The evolution of the aviation market is followed. The methods of identifying the efficiency of international sectoral markets have been revealed.

The sectoral analysis of the international market of passenger air transportation was carried out. The corporate systems of the international air passenger transport market are covered. The geographical diversification of the international market of passenger air transport is analyzed.

The peculiarities of the development of the domestic market of international passenger air transport have been revealed. Peculiarities of the convergence of the domestic and European markets of international air passenger transport have been studied. A strategy for diversification of the domestic market of international passenger air transportation has been developed.

**Key words:** market sector, international passenger air transport market, passenger air transport, dynamization of markets, diversification of markets, sectoral analysis.