

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ФАКУЛЬТЕТ МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН
КАФЕДРА МІЖНАРОДНИХ ЕКОНОМІЧНИХ ВІДНОСИН І БІЗНЕСУ

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ
Завідувач випускової кафедри
_____ О. П. Степанов
« ____ » _____ 2020 р.

ДИПЛОМНА РОБОТА

(ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА)

ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ БАКАЛАВРА
ЗА СПЕЦІАЛЬНІСТЮ 056 «МІЖНАРОДНІ ЕКОНОМІЧНІ ВІДНОСИНИ»
ОСВІТНЬО-ПРОФЕСІЙНОЮ ПРОГРАМОЮ
«МІЖНАРОДНИЙ БІЗНЕС»

Тема: «Розвиток міжнародних авіаційних перевезень в Україні»

Виконавець: Козак Ірина Олександрівна,
група МБ-403

(підпис виконавця)

Керівник: к.е.н., доцент, доцент кафедри міжнародних
економічних відносин і бізнесу ФМВ НАУ
Побоченко Леся Миколаївна

(підпис керівника)

Нормоконтролер: Пічкурова Зоя Володимирівна

(підпис нормоконтролера)

Київ - 2020

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет міжнародних відносин

Кафедра міжнародних економічних відносин і бізнесу
спеціальність 056 «Міжнародні економічні відносини»
освітньо-професійна програма «Міжнародний бізнес»

ЗАТВЕРДЖУЮ
Завідувач кафедри
_____ Степанов О.П.
«__» _____ 20__ р.

ЗАВДАННЯ

на виконання дипломної роботи

Козак Ірини Олександрівни

1. Тема роботи «Розвиток міжнародних авіаційних перевезень в Україні» затверджена наказом ректора від «29» квітня 2020 р. №542/ст.
2. Термін виконання роботи: з 04 травня 2020 року по 21 червня 2020 року.
3. Вихідні дані до роботи: законодавчі та підзаконні нормативно-правові акти щодо регулювання авіаційних перевезень в Україні, статистична звітність Міністерства інфраструктури України, Державної служби статистики України, Державної авіаційної служби України, законодавчі та нормативні акти державних органів, прогнози повітряних перевезень ІКАО та ІАТА, аналітичні огляди спеціалізованих періодичних видань, а також показники фінансово-економічної діяльності авіакомпаній, зібраних автором у процесі дослідження.
4. Зміст пояснювальної записки: теоретичні основи дослідження міжнародних авіаційних перевезень в умовах глобальних трансформацій, інтеграція України у світовий авіаційний простір, проблеми та пріоритетні напрямки розвитку авіаційних перевезень в Україні.
5. Перелік обов'язкового ілюстративного матеріалу: у роботі розміщено 14 таблиць та 21 рисунок.
6. Презентація основних результатів дипломної роботи в електронному вигляді. Розроблена презентація в Microsoft Office Power Point, складає 27 слайдів.

6. Календарний план-графік

№ пор.	Завдання	Термін виконання	Відмітка про виконання
1.	Вивчити літературні джерела з предмету дослідження та написати заяву про затвердження теми дипломної роботи	23.03.2020	Виконано
2.	Затвердити план дослідження та отримати завдання до виконання дипломної роботи	30.03.2020	Виконано
3.	Розкрити теоретичні основи дослідження міжнародних авіаційних перевезень в умовах глобальних трансформацій	04.05.2020 – 10.05.2020	Виконано
4.	Дослідити інтеграцію України у світовий авіаційний простір	11.05.2020 – 17.05.2020	Виконано
5.	Визначити та обґрунтувати проблеми та пріоритетні напрямки розвитку авіаційних перевезень в Україні	18.05.2020 – 24.05.2020	Виконано
6.	Написати реферат, вступ, висновки та оформити список використаних джерел і додатки	25.05.2020 – 27.05.2020	Виконано
7.	Оформити дипломну роботу	28.05.2020	Виконано
8.	Попередній захист дипломної роботи	29.05.2020	Виконано
9.	Передати дипломну роботу рецензенту для рецензування (за 10 днів до захисту)	08.06.2020	Виконано
10.	Передати дипломну роботу науковому керівникові для написання відгуку (за 7 днів до захисту)	11.06.2020	Виконано

8. Дата видачі завдання: « 30 » березня 2020 р.

Керівник дипломної роботи

_____ (підпис керівника)

Побоченко Л.М.

(П.І.Б)

Завдання прийняв до виконання

_____ (підпис випускника)

Козак І.О.

(П.І.Б)

РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка до дипломної роботи «Розвиток міжнародних авіаційних перевезень в Україні»: 121 сторінка, 14 таблиць, 21 рисунок, 93 літературних джерела.

Перелік ключових слів (словосполучень): АВІАЦІЯ, АВІАЦІЙНА ГАЛУЗЬ, СПІЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ ПРОСТІР (САН), АВІАКОМПАНІЯ, АЕРОПОРТ, МІЖНАРОДНІ АВІАПЕРЕВЕЗЕННЯ, LOW-COST КОМПАНІЇ.

Об'єкт дослідження: процеси дослідження сучасного стану розвитку міжнародних авіаційних перевезень в Україні.

Предмет дослідження: теоретико-методичні та практичні підходи щодо особливостей міжнародних авіаперевезень в Україні.

Мета дипломної роботи: дослідження розвитку міжнародних авіаційних перевезень в Україні в умовах глобальної конкуренції.

Методи дослідження: абстрактно-логічний і системно-структурний аналіз, порівняльний аналіз і групування, факторний аналіз, економіко-математичного моделювання, економіко-статистичний, графічний та інші.

Отримані результати та їх новизна: полягає у розкритті деяких питань щодо розвитку ринку міжнародних авіаційних перевезень в Україні на прикладі низькотарифних авіакомпаній, а також світовий досвід організації міжнародних авіаційних перевезень аеропортами світу.

Значущість виконаної роботи та висновки: постійний моніторинг тенденцій, що створюються в галузі міжнародних авіаційних перевезень, дозволяє авіакомпаніям адекватно реагувати на зміни і за необхідності моделювати свою бізнес-модель до ринкових вимог сьогодення в умовах глобальної конкуренції.

Рекомендації щодо використання результатів: матеріали дипломної роботи рекомендується використовувати для застосування при написанні звітів щодо сучасного стану розвитку міжнародних авіаційних перевезень в Україні та удосконалення механізмів державного регулювання ринку авіаційних перевезень в умовах глобальної конкуренції.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	6
РОЗДІЛ 1	
ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ МІЖНАРОДНИХ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УМОВАХ ГЛОБАЛЬНИХ ТРАНСФОРМАЦІЙ.....	9
1.1. Поняття, сутність та структурні складові авіаційної галузі	9
1.2. Роль міжнародних організацій у регулюванні авіаційних перевезень у світі.....	18
1.3. Трансформаційні зміни світового ринку авіаційних послуг в умовах глобалізації.....	28
РОЗДІЛ 2	
ІНТЕГРАЦІЯ УКРАЇНИ У СВІТОВИЙ АВІАЦІЙНИЙ ПРОСТІР.....	49
2.1. Дослідження сучасного стану та тенденцій розвитку ринку авіаперевезень в Україні.....	49
2.2. Особливості міжнародного авіаційного співробітництва України.....	64
2.3. Аналіз діяльності міжнародних low-cost компаній на ринку авіаційних перевезень України	74
РОЗДІЛ 3	
ПРОБЛЕМИ ТА ПРІОРИТЕТНІ НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ	89
3.1. Проблеми та перспективи розвитку авіаційної галузі України...	89
3.2. Напрями вдосконалення державної політики щодо розвитку авіаційної галузі України.....	96
ВИСНОВКИ.....	111
СПИСОК БІБЛІОГРАФІЧНИХ ПОСИЛАНЬ ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	114

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. У сучасних умовах глобалізації світової економіки та активізації інтеграційних процесів можливість швидкої та якісної доставки пасажирів та вантажів на далекі відстані в різні місця світу робить ринок авіаційних перевезень одним із найперспективніших та найдинамічніших транспортних ринків.

В умовах глобальних трансформацій авіаційний комплекс держави стає важливим елементом інтеграції країн в сучасну систему міжнародних економічних зв'язків. Він має особливе значення для розв'язання соціально-економічних задач, підвищення якості життя населення країни та належить до стратегічно важливих секторів економік держав. Розвиток та вдосконалення повітряно-транспортної системи дозволяє налагодити тісні соціальні та економічні взаємозв'язки з іншими країнами, розширити потенційні ринки збуту авіабудівної продукції, забезпечити участь авіапідприємств у виконанні іноземних проектів та зайняти гідне місце у глобальному конкурентному середовищі авіатранспортних послуг.

Розвиток світового авіаційного ринку відбувається під впливом динамічно змінних кон'юктуроутворюючих чинників. При цьому актуальними проблемами є глобалізація міжнародних перевезень в межах глобальних та стратегічних альянсів авіаперевізників, жорстка конкуренція та зростання прямих операційних витрат.

Авіаційна галузь за допомогою складних взаємозв'язків з іншими галузями економіки сприяє економічному розвитку держав та користується результатами такого розвитку. Із зростанням рівня прибутків та збільшенням попиту на авіаційні перевезення авіація стає важливим інструментом економічного розвитку.

Авіаційна галузь України має значний інноваційний потенціал розвитку, але через незадовільний стан авіаційної інфраструктури, системні проблеми з фінансування, планування та управління, прозорістю проведення адміністративних

процедур, своєчасним технічним обслуговуванням, якістю послуг, що надаються, використовується недостатньо, а сама галузь потребує масштабного реформування.

Цивільна авіація в умовах глобалізації світової економіки є важливим елементом інтеграції України в сучасну систему міжнародних економічних зв'язків. Окрім цього, вона має велике значення для розв'язання соціально-економічних задач та підвищення якості життя населення країни. Авіаційна галузь належить до базових, стратегічно важливих секторів економіки України. Тому аналіз сучасного стану та тенденцій розвитку авіаційної галузі України, виявлення причин ситуації, що склалася, а також вироблення пропозицій щодо можливого її поліпшення є досить актуальними.

Проблемам розвитку міжнародних авіаційних перевезень присвячені наукові праці провідних вітчизняних та зарубіжних учених, зокрема, О.К. Антонова, І.Ансоффа, Р.Р. Гудими, Т.О. Коломойця, В.В. Копейчікова, Є.В.Крикавського, Ю.В. Кондратюка, С.П. Корольова, Л.К. Каденюка, Ф.Котлера, В.І.Сергєєва, А.І.Семененко, С.А.Уварова, Ш.К. Шкарпури. Особливості взаємодії підприємств авіаційної галузі досліджували вітчизняні вчені: В.І. Щелкунов, Ю.Ф.Кулаєв, В.М.Загорулько, М.Ю.Григорак, Н.Є.Полянська та інші.

Незважаючи на проведені наукові дослідження, питання щодо розвитку міжнародних авіаційних перевезень в Україні в умовах глобальної конкуренції мають фрагментарний характер і потребують подальшого розгляду.

Метою дипломної роботи є дослідження розвитку міжнародних авіаційних перевезень в Україні в умовах глобальної конкуренції.

Відповідно до поставленої мети сформовано наступні **завдання**:

- визначити поняття, сутність та структурні складові авіаційної галузі;
- розглянути роль міжнародних організацій у регулюванні авіаційних перевезень у світі;
- дослідити трансформаційні зміни світового ринку авіаційних послуг в умовах глобалізації;
- проаналізувати сучасний стан та тенденцій розвитку ринку авіаперевезень в Україні;

- розглянути особливості міжнародного авіаційного співробітництва України;
- проаналізувати діяльність міжнародних low-cost компаній на ринку авіаційних перевезень України;
- визначити проблеми та перспективи розвитку авіаційної галузі України;
- запропонувати напрями вдосконалення державної політики щодо розвитку авіаційної галузі України.

Об’єктом дипломної роботи є процеси дослідження сучасного стану розвитку міжнародних авіаційних перевезень в Україні в умовах глобальної конкуренції.

Предметом дослідження є теоретико-методичні та практичні підходи щодо особливостей міжнародних авіаперевезень в Україні в умовах глобальної конкуренції.

Методи дослідження. Теоретична та методологічна основа наукового дослідження – концептуальні положення економічної теорії, наукові праці й практичні дослідження вітчизняних і зарубіжних вчених. Інформаційна база дослідження – статистична звітність Міністерства інфраструктури України, Державної служби статистики України, Державної авіаційної служби України, законодавчі та нормативні акти державних органів, прогнози повітряних перевезень ICAO та IATA, аналітичні огляди спеціалізованих періодичних видань, а також показники фінансово-економічної діяльності авіакомпаній, зібраних автором у процесі дослідження.

Для досягнення поставленої мети в роботі використано наступні методи дослідження: теоретичного узагальнення та порівняння; класифікації та систематизації; аналізу та синтезу; графічний; статистичного аналізу; економіко-математичного моделювання; порівняльних та експертних оцінок, а також методи логічного, системно-структурного аналізу економічних процесів та зв’язків, статистичного, порівняльного, факторного та структурного підходів.

Структура дипломної роботи. Дипломна робота складається із вступу, трьох розділів, висновків та списку бібліографічних посилань використаних джерел. У роботі розміщено 14 таблиць та 21 рисунок. Список бібліографічних посилань використаних джерел включає 93 найменування на восьми сторінках.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ МІЖНАРОДНИХ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УМОВАХ ГЛОБАЛЬНИХ ТРАНСФОРМАЦІЙ

1.1. Поняття, сутність та структурні складові авіаційної галузі

Повітряний транспорт є важливим чинником впливу на розвиток світового господарства, забезпечуючи зв'язок та комунікацію між найвіддаленішими країнами і регіонами світу, він стимулює зростання зовнішньоекономічного співробітництва, сприяє міжнародній торгівлі, створює робочі місця, заохочує і полегшує міжнародний туризм. Ринок авіатранспортних послуг має складну структуру, де переплітаються різноманітні внутрішні і зовнішні зв'язки. Він є відкритою системою, елементи якої взаємодіють із зовнішнім середовищем і, одночасно, він виступає як складова частина більш загальної системи світового господарства.

З усіх сучасних ринків послуг авіаційний є одними з найбільш динамічних. Це стало можливим завдяки швидкому розвитку інформаційних та комп'ютерних технологій.

Кількість авіаційних послуг дуже значна, але найбільш поширеними є:

- пасажирські авіап перевезення (у тому числі і чартери);
- послуги бізнес-авіації ;
- вантажні авіап перевезення;
- продаж квитків;
- обробка багажу;
- наземне забезпечення польотів;
- заправка авіапаливом;
- отримання дозволу на виконання польотів (розробка маршруту, розрахунок навігаційних зборів по трасі, штурманський розрахунок рейсу);
- консалтингові послуги;
- тренінг пілотів;

- інженірингові послуги.

Авіаційний комплекс будь-якої держави складається з підприємств авіаційної промисловості та авіаційного транспорту, має розгалужену інфраструктуру технічного забезпечення авіаційної техніки-авіаремонтні заводи, підприємства з надання авіатехнічних послуг, які в свою чергу забезпечують задовільний технічний стан техніки та безпеку польотів відповідно до національних вимог.

Поняття «авіаційний комплекс» несе в собі велику кількість складових, які можуть бути взаємозамінними або ж зовсім відсутніми в залежності від досліджуваного національного господарства. Тому для повного розуміння необхідно детально розглянути всі його елементи окремо.

Авіаційна промисловість - це галузь промисловості, в якій здійснюється розробка, виробництво, випробування, ремонт та утилізація авіаційної техніки. Відповідно, авіаційна промисловість є складною галуззю народного господарства.

Основними економічними продуктами авіаційної промисловості є повітряні судна (літаки, вертольоти), авіаційні двигуни, прилади і обладнання для авіації, а основними виробничими процесами - є проектування, конструювання, створення пакетів технічної документації, дослідне збирання, випробування, серійне виробництво, ремонт, утилізація.

Авіаційна інфраструктура або авіаційно-транспортна система - це сукупність елементів (суб'єктів) системи, діючих і взаємодіючих для задоволення потреб суспільства в авіаційних роботах та перевезеннях.

Суб'єктами авіаційно-транспортної системи є повітряні судна з їх екіпажами, авіакомпанії, аеродроми і аеропорти, організації з технічного обслуговування повітряних суден, обслуговування повітряного руху, авіаційна адміністрація та установи з нагляду за безпекою польотів» [34, с.48].

Система повітряного транспорту охоплює понад 1300 авіатранспортних компаній і понад 40 тисяч цивільних аеропортів. У системі міжнародних повітряних сполучень беруть участь практично всі держави світу. Експерти зазначають, що «світовий повітряний транспорт» належить до найбільш динамічних галузей

світового господарства, середньорічні темпи приросту якого, як правило, у два рази перевищують аналогічні показники в інших сферах економіки» [56].

Під «аеродромом» прийнято розуміти «визначену ділянку земної чи водної поверхні (включаючи будь-які будівлі, споруди та обладнання), призначену повністю або частково для прибуття, відправлення, руху, стоянки і обслуговування повітряних суден». Управління повітряним рухом-система організаційних і технічних заходів, що забезпечує порядок і безпеку польотів повітряних суден у повітряному просторі та обмін інформацією між авіадиспетчерами та екіпажами повітряних суден з використанням засобів радіозв'язку, аеронавігації та електронно-обчислювальних машин.

Аеропорт - це комплекс споруд, що «призначений для приймання або ж відправки повітряних суден, обслуговування повітряних перевезень, проведення авіаційних робіт і використовує для цих цілей аеродром, аеровокзал, інші наземні споруди та необхідне обладнання».

Аеропортова діяльність - це «виконання технологічних процесів і підтримання в експлуатаційному стані споруд, механізмів, машин та обладнання для забезпечення зльоту, посадки, маневрування, стоянки повітряних суден, технічного обслуговування повітряних суден, забезпечення паливно-мастильними матеріалами і спеціальними рідинами, обслуговування пасажирів, екіпажів, багажу, пошти, вантажів та забезпечення авіаційних робіт» [19, с.11].

Повітряні перевезення здійснюються по авіалініям, затвердженими постійними маршрутами регулярних польотів повітряних суден між окремими населеними пунктами. Авіалінії, або повітряні лінії, вказують напрям (курс) польоту, а виконуються польоти по повітряних трасах, що встановлені над поверхнею землі у вільному просторі у вигляді коридорів. Кожна повітряна траса має авіаційно-кліматичний опис, в якому містяться детальні фізико-географічні дані і кліматичні характеристики, що необхідні для виконання безпечного польоту повітряного судна. Повітряні траси поділяються на місцеві та міжнародні.

Місцеві повітряні траси з'єднують обласні центри і великі населені пункти з районними центрами і окремими містами (зазвичай розташовані в межах територій

управління цивільної авіації) та міжнародні-великі центри, з містами (столицями) зарубіжних країн.

Основним елементом авіатранспортної системи країни, що складається з мережі повітряних трас, є аеропорти.

Аеропорт є транспортним підприємством цивільної авіації, що здійснює регулярні повітряні перевезення пасажирів, багажу, вантажів і пошти, та виконує обслуговування польотів повітряних суден. Для виконання зазначених цілей аеропорт має комплекс будівель та споруд, спеціальне обладнання для забезпечення польотами повітряних суден.

Наразі відомі різні класифікації аеропортів в залежності від функцій, розмірів, форм власності, технічних характеристик. У більшості класифікацій аеропорти розділені на цивільні і військові, а також міжнародні та внутрішні.

Класифікація, яку застосовують зараз в більшості країн СНД, в основному відображає експлуатаційні ознаки аеропортів [19, с.20].

Основною ознакою класифікації є річний обсяг пасажирських перевезень, під яким мають на увазі сумарна кількість всіх пасажирів, включаючи пасажирів транзитних рейсів; призначення аеропортів, яке відображає їх адміністративно-територіальне розміщення і характер перевезень. Класифікація аеропортів також здійснюється за такими ознаками:

- категорія;
- статус;
- здатність приймати певні типи повітряних суден (ПС).

Так, за категоріям аеропорти поділяють на:

- а) державного значення;
- б) регіональні;
- в) місцевого значення, розташовані в обласних центрах, великих промислових містах і курортних зонах.

За статусом аеропорти розподіляють на **міжнародні та внутрішні**. На законодавчому рівні класифікація аеропортів України визначена в нормативних них документах [11]. Згідно з ЗУ «Про затвердження Правил надання експлуатантам

дозволів на виліт з аеропортів України та приліт до аеропортів України: Наказ № 897/703 від 28.11.2005 р.» міжнародний аеропорт - аеропорт, призначений для прийому і відправлення ПС, що виконують міжнародні польоти, і в якому здійснюється митний, прикордонний, санітарно-карантинний контроль, контроль за авіаційною безпекою та інші види обов'язкового контролю. Внутрішній аеропорт - це аеропорт, визначений державою для обслуговування ПС, що виконують рейси на території тільки цієї держави.

У Повітряному кодексі України аеропорти ділять на **некоординовані** (пропускна здатність аеропорту задовольняє попит авіакомпаній) та **координовані** (попит авіакомпаній на виконання польотів в/з аеропорту перевищує його пропускну здатність), [10].

В якості параметра класифікації аеропортів розглядається **віддаленість від центру міста**. Відповідно аеропорти діляться на три класи:

- аеропорти в межах міста;
- віддалені не більше ніж на 30 км від центру міста;
- аеропорти, значно віддалені від центру міста (більше 30 км), [10].

Дана класифікація використовувалась потім для порівняльного аналізу транспортної доступності українських і зарубіжних аеропортів. У міжнародній практиці широко використовується класифікація аеропортів FAA (Federal Aviation Administration, США) і ICAO [64, 56].

FAA класифікує аеропорти по виду їх діяльності на наступні категорії:

1. **Комерційні** - це аеропорти, які перебувають у державній власності, виконуючи регулярні рейси, кількість обслуговуваних пасажирів не менше 2 500 чол. на рік.

2. **Аеропорти авіації загального призначення**: вся авіація, крім військової та комерційної, що працює на регулярній основі.

У свою чергу комерційні аеропорти діляться на наступні класи:

1. **Основні (Primary)**: більше 10 000 обслуговуваних пасажирів на рік. В рамках даного класу розрізняють наступні типи хабів:

- великі (L) - 1% і більше від загальної кількості обслугованих пасажирів, що вилітають в США;

- середні (M) - від 0,25% до 1%;

- невеликі (S) - від 0,05% до 0,25%;

- невузловий (Nonhub) - менше 0,05%.

2. **Другорядні (No primary)** - від 2500 до 10000 обслуговуваних пасажирів.

Аеропорти авіації загального призначення, в свою чергу, діляться на класи:

а) **національні - аеропорти**, в яких знаходяться в середньому близько 200 ПС, включаючи 30 реактивних ПС;

б) **регіональні - аеропорти**, в яких знаходяться в середньому близько 90 ПС, включаючи 3 реактивних ПС;

в) **місцеві - аеропорти**, в яких знаходяться в середньому близько 33 гвинтових ПС;

г) **базові - аеропорти**, в яких знаходяться в середньому близько 10 гвинтових ПС [64].

Іншим підходом до класифікації, який використовується в ІКАО, є використання в якості критерію класифікації аеропортів **техніко-експлуатаційні характеристики**, які дозволяють аеропорту обслуговувати певні типи ПС [56], (табл. 1.1) :

Таблиця 1.1

Міжнародна класифікація аеропортів згідно з приймаючими ПС та характеристиками злітно-посадкової смуги

Класифікація ІКАО				
Кодовий елемент 1		Кодовий елемент 2		
Кодовий номер	Довжина злітної полоси	Кодова буква	Розмах крила ПС	Відстань між зовнішніми колесами основного шасі ПС
1	Менш ніж 800 м	A	Менш ніж 15 м	Менш ніж 4,5 м
2	800-1200 м	B	15-24 м	4,5-6 м
3	1200-1800 м	C	24-36 м	6-9 м
4	Більш ніж 1800 м	D	36-52 м	9-14 м
		E	52-60 м	9-14 м

Примітка. Складено автором за даними Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО).

Сьогочасний аеропорт складається з великого числа складових, найголовнішими з яких є система злітно-посадкових смуг, рульових доріжок, перони, місця стоянок, аеровокзали, ангари та інші будівлі. У аеропортах є автоматизовані системи управління, комплексні засоби вбудованої і пересувної механізації, розгалужена мережа інженерних комунікацій, що забезпечує експлуатаційне утримання споруд та обслуговування авіаційної техніки. Наявність в аеропортах необхідних споруд і устаткування дає змогу виконувати польоти повітряних суден з високим ступенем безпеки і регулярності, швидко обслуговувати пасажирів і обробляти вантажопотоки.

Аеровокзал (термінал аеропорту)-приміщення для обслуговування пасажирів повітряного транспорту й операцій з багажем, зазвичай у аеропортах [34, с.48].

Для забезпечення транспортної роботи гідролітаків по аналогії з аеропортами є гідроаеропорти (гідроаеродроми), які складаються із спеціально підготовленої прибережної водної поверхні (акваторії) та прилеглої ділянки суходолу для розміщення будівель та споруд. Територія (земельна ділянка) аеропорту складається з аеродрому, що забезпечує льотну роботу повітряних суден, службово-технічної території, на якій розташовують будівлі і споруди, і ділянок з відокремленими спорудами, що призначенні для розташування спеціальних об'єктів забезпечення польотів повітряних суден.

Аеродром - основна частина аеропорту, що представляє собою спеціально підготовлену земельну ділянку з комплексом споруд і устаткування, що забезпечують зльоти, рулювання, зберігання і обслуговування повітряних суден. У межах аеродрому на ділянці розташування перону, що зазвичай прилягає до аеровокзалу, виконуються посадка пасажирів у повітряні судна та висадка з них, транспортування або переміщення пасажирів з аеровокзалу і назад, вантажно-розвантажувальні операції з вантажем, багажем і поштою. До аеродрому прилягає приаеродромна територія, у повітряному просторі якої проводиться маневрування повітряних суден [19, с.40].

До авіаційно-транспортної інфраструктури входять підприємства повітряного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, аерофотозйомки, сільськогосподарські роботи, а також аеропорти, аеродроми, аероклуби, транспортні засоби, системи управління повітряним рухом, навчальні заклади, ремонтні заводи цивільної авіації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу авіаційного транспорту.

Авіапідприємство - підприємство цивільної авіації, що експлуатує повітряні судна для перевезення пасажирів, вантажів і пошти, а також надає інші види авіаційного обслуговування за встановлену плату. Авіапідприємство звичайно є юридичною особою тієї держави, громадяни або органи якого здійснюють переважне володіння й контроль за його діяльністю [19, с.22].

У нашій країні на іноземні авіапідприємства поширюється діюче в країні законодавство про права й обов'язки іноземних юридичних осіб, у тому числі положення Повітряного кодексу. У більшості країн авіапідприємства утворюються у формі авіакомпаній, акціонерних товариств та інших зі змішаним або повністю приватним капіталом. У деяких найбільших авіапідприємствах переважаючою є частка державного капіталу. Так, у французькій авіакомпанії «Air France-KLM» державі належить 70 % усього капіталу, в «Lufthansa Group» (ФРН)-75 %, в «Sabena» (Бельгія)-90 %. Найбільші авіапідприємства з перевагою приватного капіталу в основному перебувають у США. Вони звичайно спеціалізуються на виконанні певної повітряно-транспортної роботи - авіаперевезень (міжнародних або внутрішніх, регулярних або нерегулярних, пасажирських, вантажних або допоміжних, магістральних або місцевих), [35, С.89-90].

Найбільшими закордонними авіапідприємствами є авіакомпанії США «Delta Air Lines», «United Airlines», «Southwest Airlines», «American Airlines», «US Airways», кожна з яких має від 338 до 722 літаків і перевозить 60-160 млн. пасажирів у рік. Провідні європейські - «Lufthansa Group» (Німеччина, Австрія, Бельгія, Швейцарія), «Ryanair» (Ірландія), «Air France-KLM» (Франція, Нідерланди), «International Airlines Group» (Велика Британія, Іспанія). Літаковий парк цих

авіакомпаній нараховує від 347 до 696 літаків; обсяг перевезень 50-110 млн. пасажирів на рік. У числі ведучих також перебувають «China Southern Airlines» та «China Eastern Airlines» (Китай), «Air Canada» (Канада), «Turkish Airlines» (Туреччина), «British Airways-Iberia» (Велика Британія, Іспанія), «Qantas» (Австралія), що здійснюють регулярні міжнародні повітряні перевезення та є лідерами за кількістю маршрутів [36, с.217].

Авіаційно-технічна база (АТБ), як елемент авіаційно-транспортної інфраструктури-це структурний підрозділ експлуатаційного авіаційного підприємства цивільної авіації (об'єднаного авіазагону, аеропорту, виробництв, об'єднання); забезпечує технічне обслуговування та підготовку до польотів літаки і вертольоти, що перебувають у її веденні в аеропорті базування, а також у приписних аеропортах і на тимчасових аеродромах. Крім того, виконує обслуговування літальних апаратів інших підприємств цивільної авіації, що роблять посадку в базовому й приписному аеропортах, технічне обслуговування й підготовку до польотів літальних апаратів інших відомств та іноземних авіакомпаній [18, с.25].

Авіаційний навчальний центр (АУЦ)-освітній заклад додаткової освіти, що має сертифікат та ліцензію встановленої форми, що здійснює професійну підготовку, перепідготовку та підвищення кваліфікації авіаційного персоналу.

Повітряний транспортний комплекс необхідно розглядати як комплексну багатогранну систему, що забезпечує потреби населення в перевезеннях, систему, що використовує внутрішні та споживає зовнішні ресурси; як велику складну організаційну систему, що характеризується ієрархічною структурою, наявністю складних взаємозалежних підсистем.

Таким чином, в умовах глобалізації світової економіки авіаційний комплекс держави стає важливим елементом інтеграції країн в сучасну систему міжнародних економічних зв'язків. Він має особливе значення для розв'язання соціально-економічних задач, підвищення якості життя населення країни та належить до стратегічно важливих секторів економік держав.

1.2. Роль міжнародних організацій у регулюванні авіаційних перевезень у світі

У питаннях нормального функціонування міжнародної цивільної авіації, створення і розвитку норм міжнародного повітряного права значну роль відіграють міжнародні авіаційні організації, число яких неухильно зростає.

Для координації дій міжнародних повітряних перевізників і забезпечення їх необхідною організаційно-правовою базою в середині 40-х років ХХ ст. були створені дві великі міжнародні організації по повітряному транспорту: ІКАО та ІАТА, основними функціями яких є в першу чергу визначення напрямків стратегічного розвитку міжнародної цивільної авіації та забезпечення ефективної взаємодії авіакомпаній на ринку міжнародних перевезень, а також підготовка проектів міжнародних договорів у галузі перевезень повітряним транспортом, уніфікація авіаційно-технічних регламентів та процедур, розробка правил перевезення пасажирів та вантажів, підготовка проформ транспортних документів, видання методичних матеріалів зі статистики діяльності міжнародної цивільної авіації [33, с.231].

Особливе місце належить **Міжнародній організації цивільної авіації (ІКАО)**. Організація функціонує з 1947 року, коли набула чинності Чиказька конвенція 1944 року, і є спеціалізованою установою ООН. Штаб - квартира ІКАО знаходиться в Монреалі (Канада), [56].

ІКАО взаємодіє з **193 державами-членами** (на 07 травня 2020 року), в тому числі Україна (стала членом ІКАО в 1992 році), які приєдналася до Конвенції і галузевими організаціями для досягнення консенсусу щодо Стандартів, рекомендованої практики (SARPS) і політики в галузі міжнародної цивільної авіації для забезпечення безпечного, ефективного, економічно сталого та відповідального з екологічної точки зору розвитку сектора цивільної авіації. Ці SARPS і політика використовуються державами-членами ІКАО для забезпечення того, щоб їх діяльність і нормативні положення в галузі цивільної авіації відповідали загальносвітовим нормам, що сприяє тому, щоб більш 100 000 рейсів, виконуваних

щодня в рамках глобальної мережі авіаперевезень, були безпечними і надійними у всіх регіонах світу [56].

Концептуальне бачення ІКАО: домагатися сталого зростання глобальної системи цивільної авіації.

Місія ІКАО: слугувати глобальним форумом держав з питань міжнародної цивільної авіації. ІКАО розробляє керівні принципи і стандарти і проводить перевірки з метою підтвердження їх дотримання, виконує дослідження і аналіз, надає допомогу, нарощує авіаційний потенціал і здійснює багато інших видів діяльності на базі співпраці з державами-членами та зацікавленими партнерами [56].

Стратегічні цілі ІКАО:

В ході невинного виконання своєї місії з підтримки і реалізації глобальної авіатранспортної мережі, яка відповідає потребам в соціальному і економічному розвитку та ширшої зв'язності або випереджає ці потреби глобального бізнесу і пасажирів, а також визнаючи очевидну необхідність в попереджувальних діях, спрямованих на задоволення прогнозованого збільшення вдвічі попиту на світові повітряні перевезення до 2030 року без негативних наслідків для безпеки, ефективності та переваг авіатранспортної системи або для навколишнього середовища, ІКАО встановила **п'ять всеосяжних стратегічних цілей:**

1. Безпека польотів. Підвищувати рівень безпеки польотів у цивільній авіації в усьому світі. Дана стратегічна мета в основному має відношення до потенціалу держав в області нормативного нагляду. Основні види діяльності на поточний трирічний період вказані в Глобальному плані забезпечення безпеки польотів (ГПБП).

2. Аеронавігаційний потенціал і ефективність. Підвищувати потенціал і ефективність глобальної авіаційної системи цивільної авіації. Головними інструментами, створеними ІКАО для вирішення складних завдань, є що доповнюють один одного **Глобальний план забезпечення безпеки польотів (ГПБП)** і **Глобальний аеронавігаційний план (ГАНП)**. У середньостроковій перспективі ГПБП особлива увага буде приділена державним програмам з безпеки польотів та систем управління безпекою польотів, а довгострокове завдання полягає

в активізації впровадження систем попереджувального управління ризиками для безпеки польотів [56]. ГАНП визначає цілі, пов'язані з реалізацією проектів в області пропускної спроможності та ефективності, більш докладно, які розглядаються в рамках блокової модернізації авіаційної системи (ASBU), узгодженої державами і галуззю.

3. Авіаційна безпека і спрощення формальностей. Підвищувати рівень авіаційної безпеки цивільної авіації в усьому світі. Дана стратегічна мета відображає необхідність в тому, щоб ІКАО відіграла провідну роль в питаннях авіаційної безпеки, спрощення формальностей і суміжних питаннях прикордонного контролю.

4. Економічний розвиток повітряного транспорту. Сприяти розвитку надійної і економічно життєздатної системи цивільної авіації. Дана стратегічна мета відображає необхідність в тому, щоб ІКАО відіграла провідну роль в гармонізації нормативно-правової бази повітряного транспорту з упором на економічну політику і допоміжну діяльність.

5. Охорона навколишнього середовища. Зводити до мінімуму несприятливий вплив діяльності цивільної авіації на навколишнє середовище. Дана стратегічна мета підкреслює важливу роль ІКАО у всій діяльності, пов'язаної з впливом авіації на навколишнє середовище, і узгоджується з політикою і практикою ІКАО та ООН в області охорони навколишнього середовища [56].

Рада ІКАО: Рада є постійно діючим органом Організації, підзвітним Асамблеї. Вона складається з 36 держав-членів, обраних Асамблеєю на трирічний термін. При виборах забезпечується належне представництво держав, що відіграють провідну роль в повітряному транспорті; держав, які не включені на іншій підставі, які вносять найбільший вклад в надання засобів обслуговування для міжнародної аеронавігації; і держав, які не включені на іншій підставі, призначення яких забезпечить представництво в Раді всіх основних географічних районів світу [56].

Держави-члени Ради в 2019-2022 рр.

В ході проведеної Асамблеї ІКАО в 2019 році до складу якої входять 36 членів керівного Ради ІКАО були обрані такі держави з числа 193 держав - членів ІКАО:

Етап I - держави, які відіграють провідну роль в повітряному транспорті: Австралія, Бразилія, Німеччина, Італія, Канада, Китай, Російська Федерація, Сполучене Королівство, Сполучені Штати Америки, Франція і Японія.

Етап II - держави, які вносять найбільший вклад в надання засобів обслуговування для міжнародної цивільної аеронавігації: Аргентина, Єгипет, Індія, Іспанія, Колумбія, Мексика, Нігерія, Нідерланди, Саудівська Аравія, Сінгапур, Фінляндія і Південна Африка.

Етап III - держави, призначення яких забезпечує географічне представництво: Греція, Домініканська Республіка, Замбія, Коста-Ріка, Кот-д'Івуар, Малайзія, Об'єднані Арабські Емірати, Парагвай, Перу, Республіка Корея, Судан, Туніс і Екваторіальна Гвінея [56].

Нові держави, що увійшли до складу Ради в 2019 році.

Рада обирає свого **Президента** строком на три роки і він може бути переобраний. **Г-н Сальваторе Шаккітано** - шостий і нинішній Президент Ради ІКАО. Він був обраний 25 листопада 2019 року терміном на три роки починаючи з 1 січня 2020 року [56].

Рада скликає Асамблею. Рада виконує численні функції, найбільш значущими з яких є представлення річних доповідей Асамблеї, виконання вказівок Асамблеї та виконання обов'язків та зобов'язань, що покладаються на неї Конвенцією про міжнародну цивільну авіацію. **Асамблея**, учасниками якої є всі держави - члени ІКАО, збирається не рідше одного разу на три роки і скликається Радою в зручний час і в потрібному місці. У будь-який час на вимогу Ради або на прохання не менше однієї п'ятої від загального числа держав-членів може бути скликана надзвичайна сесія Асамблеї.

Ще однією важливою функцією Ради є призначення Генерального секретаря.

Генеральний секретар ІКАО очолює Секретаріат і є головним виконавчим посадовою особою Організації, які відповідають за загальне керівництво діяльністю Секретаріату. Генеральний секретар керує роботою найманого на міжнародній основі персоналу, що спеціалізується в галузі міжнародної цивільної авіації. Генеральний секретар виступає в якості секретаря Ради ІКАО і підзвітний Раді.

Перший раз Рада ІКАО призначила д-ра Фан Лю (Китай) Генеральним секретарем Організації на трирічний термін, який починається 1 серпня 2015 року та закінчується 31 липня 2018 року. Рада призначила д-ра Лю на другий трирічний термін з 16 березня 2018 року по 15 березня 2021 року.

Генеральний секретар очолює **Секретаріат** ІКАО, який складається з п'яти управлінь: Аеронавігаційного управління, Авіатранспортного управління, Управління технічного співробітництва, Управління з правових питань та зовнішніх відносин та Адміністративного управління [56].

Генеральному секретарю безпосередньо підпорядковані п'ять директорів управлінь і старші керівники, які курирують питання фінансів, оцінки та внутрішньої перевірки, зв'язку, а також роботу семи регіональних бюро ІКАО: Азійсько-Тихоокеанського бюро в Бангкоку (Таїланд), бюро Східної і Південної Африки в Найробі (Кенія), бюро Західної і Центральної Африки в Дакарі (Сенегал), Близькосхідного бюро в Каїрі (Єгипет), Європейського і Північноатлантичного бюро в Парижі (Франція), Американського бюро в Лімі (Перу) і бюро Північної Америки, Центральної Америки і бас ейна Карибського моря в Мехіко (Мексика).

Аеронавігаційна комісія (АНК) розглядає і рекомендує Стандарти і Рекомендовану практику (SARPS) і Правила аеронавігаційного обслуговування (PANS) для прийняття та затвердження Радою ІКАО.

Річна доповідь Ради ІКАО дозволяє світовій авіаційній спільноті отримати повне уявлення про програми, діяльність і досягнення Організації за рік. Найбільш вагомими результатами ІКАО досягла за трьома напрямками своєї діяльності: надання технічної допомоги, розробка міжнародних авіаційних регламентів і конвенцій в галузі міжнародного повітряного права.

Другою за значимістю міжнародною авіаційною організацією є **Міжнародна асоціація повітряного транспорту (ІАТА)**. ІАТА – це асоціація авіаперевізників, які виконують регулярні комерційні авіарейси. ІАТА була заснована в 1945 році в Гавані 57 членами із 21 країни після підписання Чиказької конвенції 1944 року, що дала початок ІКАО. Організація є фактичною правонаступницею заснованої в 1919 році в Гаазі Міжнародної асоціації повітряних перевезень [59].

У квітні 2020 року IATA відсвяткувала 75 років польотів разом з авіакомпаніями-членами.

IATA є торговельною асоціацією авіакомпаній світу, що представляє близько 290 авіакомпаній на 05 травня 2020 року (29 авіакомпаній приєдналися до спільноти членів IATA в 2017 році) з 120 країн, які здійснюють 82 % від загального обсягу авіаперевезень. IATA має близько 480 стратегічних партнерів, які співпрацюють з її авіакомпаніями-членами, щоб забезпечити рішення, що формують всю авіацію. 100 тисяч акредитованих туристичних та вантажних агентів IATA надійно обслуговують мандрівників та вантажоперевезення по всьому світу. IATA підтримує багато галузей авіаційної діяльності та допомагає розробляти галузеву політику по найважливішим авіаційним питань [59].

Членство в IATA відкрите для авіакомпаній, які здійснюють регулярні та позапланові повітряні перевезення, які підтримують реєстрацію IATA з аудиту експлуатаційної безпеки (IATA).

IATA очолює генеральний директор **Alexandre de Juniac** з вересня 2016 року.

Бачення IATA: бути силою для створення цінностей та інновацій, які ведуть до безпечної та прибуткової галузі повітряного транспорту, яка стійко з'єднає і збагачує увесь віт.

Місія IATA: представляти, керувати і обслуговувати авіаційну галузь.

Основними завданнями IATA є розвиток безпечних регулярних і економічних повітряних сполучень, сприяння повітряній комерції та вивчення пов'язаних з цим проблем [59].

IATA покращує розуміння галузі повітряного транспорту серед осіб, які приймають рішення, і підвищує обізнаність про переваги, які авіація приносить в національну та світову економіку.

Уже понад 70 років розробляє глобальні комерційні стандарти, на яких будується авіатранспортна індустрія. Мета IATA - допомогти авіакомпаніям спростити процеси і збільшити зручність для пасажирів, одночасно знижуючи витрати і підвищуючи ефективність [59], (рис. 1.1.):

Цілі IATA - сприяння розвитку безпечного, регулярного та економічного повітряного транспорту, заохочення комерційної діяльності авіапідприємств, підтримка заходів, спрямованих на поліпшення економічних результатів їхньої діяльності та дослідження пов'язаних з цим виникаючих проблем, розробка заходів для сприяння розвитку співробітництва між авіапідприємствами, які прямо чи опосередковано беруть участь у міжнародних повітряних сполученнях, розвиток співробітництва з ІКАО та іншими міжнародними організаціями.

Практична діяльність IATA - полягає у розробці рекомендацій щодо рівня, побудови та правил застосування тарифів на авіап перевезення пасажирів, багажу та вантажів, затверджує єдині правила авіап перевезень, регламентує порядок користування пільгами та знижками тарифів, виробляє загальні стандарти обслуговування та поширення економічного та технічного досвіду експлуатації авіаліній та через свій спеціальний розрахунковий орган (клірингову палату) здійснює фінансові розрахунки між авіакомпаніями-членами IATA.

Значимість IATA - розробка та прийняття єдиних правил авіап перевезень, рекомендацій з принципів побудови тарифів та визначення їх рівня на всіх лініях, що експлуатуються авіакомпаніями членами IATA, формування загальних стандартів обслуговування пасажирів і вантажів, уніфікації умов міжнародних повітряних перевезень.

Взаємовідносини IATA з Україною - Меморандум про наміри між Державною авіаційною адміністрацією Міністерства транспорту та зв'язку України та міжнародною Асоціацією Повітряного транспорту від 11.06.2010р. Метою даного меморандуму є співробітництво його сторін у сферах: безпеки польотів, авіаційна безпека, технології перевезень, аеропортова інфраструктура, аеронавігаційне обслуговування, наземне обслуговування, навчання авіаційних спеціалістів

Рис. 1.1. Особливості функціонування Міжнародної організації повітряного транспорту (IATA).

Примітка. Побудовано автором за даними Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA).

IATA допомагає авіакомпаніям працювати безпечно, надійно, ефективно і економічно відповідно до чітко встановлених правил. Професійна підтримка надається всім зацікавленим сторонам галузі з широким спектром продуктів і експертних послуг.

IATA підтримує міжнародну перспективу і надає унікальний глобальний голос від імені своїх членів. Маючи більше 60 офісів по всьому світу, IATA

підтримує відносини з урядами та іншими зацікавленими сторонами в галузі по всьому світу, виступаючи від імені своїх членів за ключовими галузевих питань.

З 57 засновників в 1945 році IATA тепер представляє 290 авіакомпаній в 120 країнах. Проводячи 82% світового повітряного руху, членами IATA є провідні в світі пасажирські і вантажні авіакомпанії [59].

Члени IATA діляться на дві категорії: дійсні та асоційовані. Дійсним членом може стати будь-яка комерційна авіакомпанія, що здійснює регулярні міжнародні повітряні перевезення під прапором держави, яка має право на членство в ICAO. Авіакомпанії, що здійснюють регулярні внутрішні перевезення, можуть вступати в IATA в якості асоційованих членів. Асоційовані члени мають право дорадчого голосу.

Вищим керівним органом IATA є **Генеральна асамблея**, яка скликається щорічно. У перервах між щорічними ГА керівництво організацією здійснює Виконавчий комітет, який обирається Генеральною асамблеєю і складається з 21 члена. У розпорядженні Виконавчого комітету є п'ять постійних підкомітетів: фінансовий, юридичний, повітряного транспорту, технічний і медичний.

Фінансові розрахункові системи IATA (ISS) є основою світової авіатранспортної галузі, що допомагає стримувати витрати, поліпшувати грошовий потік і максимізувати ефективність [59].

Основні функції IATA:

1. Допомога членам досягти зниження витрат, пов'язаних з тарифами УВС, паливом і оподаткуванням.
2. Участь в конференціях, комітетах і групах-учасниках та безпрецедентний доступ до різних авіакомпаній і промислових партнерів.
3. Щорічні загальні збори IATA і Всесвітній саміт повітряного транспорту, в якому беруть участь представники провідних міжнародних авіакомпаній.
4. Допомога членам отримати вплив в співтоваристві туристичних агентств через програму Агентства IATA.
5. Забезпечення навчання в таких великих областях, як пасажирські перевезення, вантажі та безпека.

6. Допомога зміцнити можливості фахівців в області авіаційної промисловості.

7. Члени IATA можуть отримувати знижки до 30% по ряду публікацій IATA [59].

Рада керуючих IATA є урядом IATA. Його члени виконують наглядову і виконавчу роль від імені членів в цілому в представленні інтересів Асоціації. Правила та положення шести галузевих комітетів: вантажні, екологічні, фінансові, галузеві, правові та оперативні.

IATA по регіонах: IATA має 54 офіси в 53 країнах. Крім ІКАО та IATA існує цілий ряд регіональних міжнародних авіаційних організацій. Серед них:

1. **Joint Aviation Authorities (Об'єднані Адміністрації Авіації)** - міжнародна організація, яка регулює законодавство у сфері авіації для авіакомпаній і їхніх пілотів, а також більшості країн, що знаходяться на території Європи. JAA є структурою ІКАО.

2. **Європейська конференція цивільної авіації (ЕКАК).** Цілями конференції є: вивчення проблем європейського повітряного транспорту, сприяння його розвитку, підвищення ефективності його використання, координація його роботи, співпраця з ІКАО.

3. **Африканська комісія цивільної авіації (АФКАК).** Цілі АФКАК: розробка регіональних планів експлуатації аеронавігаційних служб; сприяння інтеграційній політиці держав-членів у галузі повітряного транспорту; реалізація досліджень щодо аеронавігаційних засобів; сприяння застосуванню стандартів і рекомендацій ІКАО в регіоні.

4. **Агентство із забезпечення безпеки польотів в Африці і на Мадагаскарі (АСЕКНА).** Основною метою Агентства є забезпечення регулярності та безпеки польотів повітряних суден над територіями держав-членів, окрім Франції.

5. **Латиноамериканська комісія цивільної авіації (ЛАКАК).** Мета організації - координація діяльності повітряного транспорту держав-членів.

6. **Центральноамериканська корпорація з обслуговування аеронавігації (КОКЕСНА).** На відміну від інших авіаційних організацій, мета КОКЕСНА –

безпосереднє обслуговування повітряного руху. У процесі реалізації цієї мети надаються послуги як юридичним, так і фізичним особам відповідно до укладених контрактів або міжнародних угод.

7. Європейська організація із забезпечення безпеки аеронавігації (Євроконтроль). Цілями Євроконтролю є: здійснення співробітництва та спільної діяльності всіх її членів в області аеронавігації; координація систем аеронавігаційного контролю в Європі [59].

IATA проводить щорічні загальні збори та Всесвітній саміт повітряного транспорту - це найбільші в світі збори лідерів авіакомпаній. 76-й Всесвітній саміт, що планувалося провести в Амстердамі в Нідерландах в червні відбудуться 23-24 листопада 2020 року через пандемію COVID-19. 2019 року до 75-го саміту в Сеулі було залучено близько 1000 присутніх, включаючи делегації 268 авіакомпаній, причому 97 авіакомпаній очолювали їх генеральний директор та / або голова.

Боротьба з COVID-19 - головний пріоритет у світі. Економічні та соціальні витрати на боротьбу з вірусом будуть високими. Надзвичайний приклад цього - надзвичайні фінансові труднощі авіакомпаній. У світі після пандемії життєздатна галузь повітряного транспорту буде надзвичайно важливою. Вона буде лідером у відновленні економіки, виконуючи свою традиційну роль зв'язувати людей, товари та бізнес у всьому світі. Але галузь будемо зміненою. В очікуванні того, що до листопада 2020 року світ повернеться до достатньої нормальності IATA збере світові авіакомпанії, щоб вирішити найбільші виклики, які постали перед галуззю. Також, проаналізують економічні та політичні події, що впливають на фінансові показники авіакомпаній світу.

Отже, за допомогою міжнародних авіаційних організацій забезпечується нормальне функціонування міжнародної цивільної авіації, створення і розвитку норм міжнародного повітряного права. Провідне місце серед них займають ІКАО та IATA, які вже багато років вносять свій вклад у стабільний та безпечний розвиток міжнародних авіаційних перевезень у світі. Так, під безпосереднім контролем ІКАО та IATA відбувається близько 95% пасажирських авіаперевезень по всьому світу.

1.3. Трансформаційні зміни світового ринку авіаційних послуг в умовах глобалізації

Глобалізація світової економіки обумовлює активізацію міждержавних господарських зв'язків, багаторазово посилюючи роль транспорту, зокрема авіаційного, тому з точки зору географічної перспективи ефективні перевезення сприяють вирівнюванню регіональних диспропорцій між країнами. Це дозволяє розглядати авіаційну галузь в якості важливого фактора економічного зростання, створення конкурентних переваг для національних економік в рамках світового господарства.

Авіаційний транспорт в даний час є однією з найбільш важливих галузей світової економіки, технічні та сервісні досягнення якого роблять його високоефективним інструментом розвитку сучасного суспільства. Сьогодні цивільна авіація протягом року перевозить понад три з половиною мільярдів пасажирів і забезпечує одну третину міжрегіонального експорту вантажів.

Сьогодні у світі функціонує 1 303 авіалінії, що здійснюють регулярні авіаперевезення, експлуатують понад 31 717 літаків, обслуговуючи 3759 аеропортів завдяки підтримці 170 провайдерів аеронавігаційних послуг [52].

Кількість пасажирів повітряного транспорту по всьому світу продовжувала зростати. У 2019 році авіакомпанії світу перевозили понад 4,5 млрд. пасажирів, а кількість подорожей у 2018 році становила 4,3 мільярда. Кожного дня близько 100 тисяч рейсів перевозять майже 12 мільйонів пасажирів і на понад 18 млрд. дол. США товарів [80]. Але аналіз економічного впливу COVID-19 на авіацію від Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) вказує на доволі серйозні відхилення від запланованих показників міжнародного пасажирського трафіку протягом першої половини 2020 року, які прогнозували до спалаху COVID-19.

Авіація є однією з найбільш "глобальних" галузей, яка об'єднує людей, культури та бізнес в усьому світі. Повітряні подорожі стали доступнішими для більшої кількості людей. Кількість пасажирів повітряного транспорту по всьому світу продовжувала зростати. Підключення міст безпосередньо скорочує вартість

повітряного транспорту, економлячи час для вантажовідправників та мандрівників. У поєднанні з дешевшими тарифами це дозволяє більшій кількості людей частіше літати. У 2000 році середній громадянин літав лише раз на 44 місяці. У 2019 році час між поїздками скоротився вдвічі, до всього 21 місяця [80].

В 2019 році близько 4,540 млрд. осіб скористалися послугами повітряного транспорту для виконання ділових і туристичних поїздок. У порівнянні з 2018 роком кількість перевезених пасажирів збільшилася на 4,8 %. Тобто, у 2018 році авіарейсами скористалися рекордні 4,322 млрд. людей по всьому світу та авіакомпаніями було виконано близько 40 млн. рейсів. При цьому обсяг пасажирських перевезень у світі, виражений у комерційних пасажиро-кілометрах (КПК), застосовується до всіх регулярних рейсів, збільшився на 4,9%, досягнувши показника в приблизно 8,68 трлн КПК. При цьому найбільше збільшення пасажирів відзначається у компаній, які змогли запропонувати більш низькі ціни на квитки [59], (рис.1.2.):

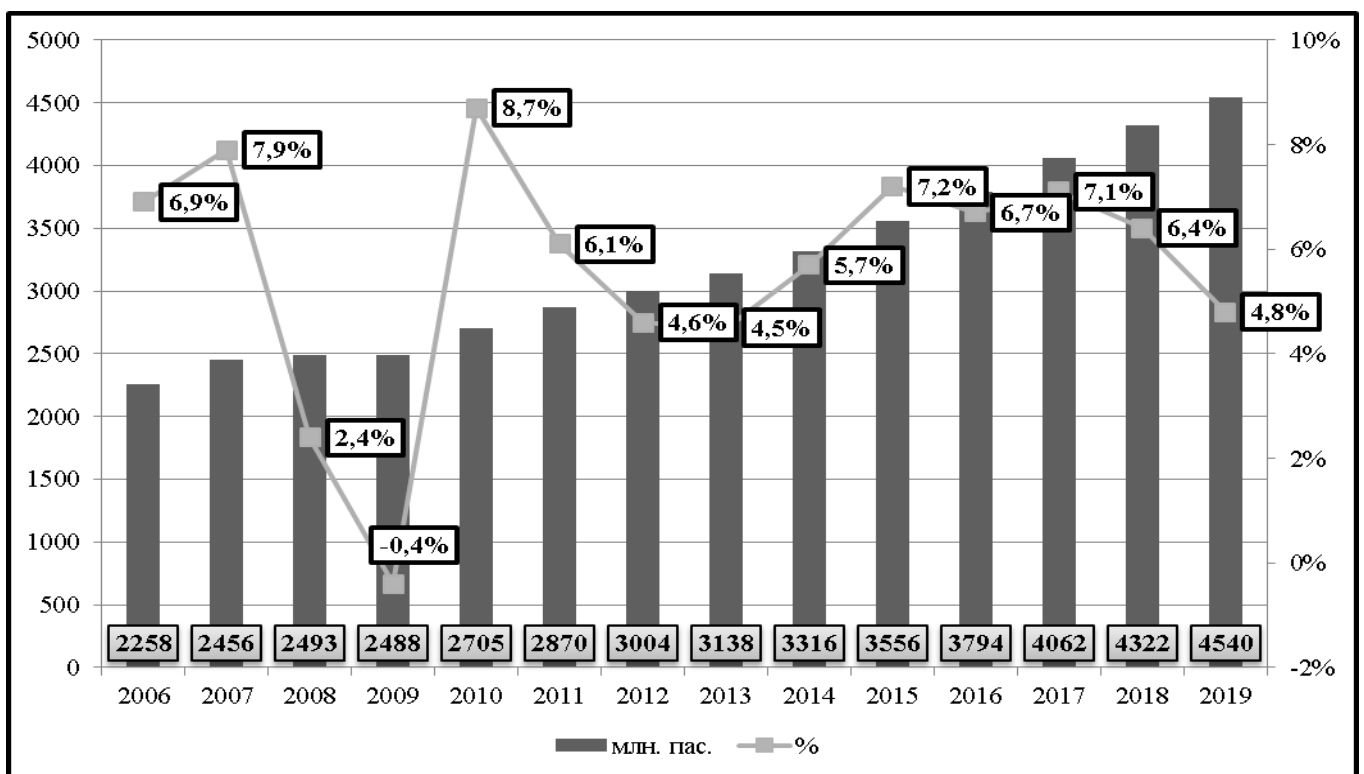


Рис. 1.2. Динаміка перевезень пасажирів та темпи зростання/спадання повітряним транспортом у світі в 2006-2019рр., (млн. пасажирів; %).

Примітка. Побудовано автором за даними ІАТА (Міжнародна асоціація повітряного транспорту).

Варто зазначити, що авіакомпанії світу багато зробили для підтримки стійкого зростання 2019 року на тлі низки проблем. Більш слабкий економічний фон, ослаблення глобальної торговельної активності, а також політична і геополітична напруженість позначилися на попиті, але майстерне управління потужностями і вплив припинення польотів 737 MAX привели до чергового рекорду із завантаженості рейсів, що допомогло галузі пройти через ослаблення попиту і поліпшити екологічні показники.

Чистий прибуток авіакомпаній у 2019 році становив 38 млрд. дол. США. Третій рік поспіль – прибуток на вкладений капітал (9%) перевищив вартість капіталу. Найбільша концентрація прибутків авіакомпаній залишається в Північній Америці, що становить близько половини прибутку галузі в 2019 році [59].

У 2019 році авіакомпанії продовжували збільшувати кількість маршрутів для парних міст у всьому світі. У 2019 році авіакомпанії сполучили рекордну кількість міст, виконуючи регулярні рейси в понад 23 000 міських пар. Майже 22 000 міських пар обслуговувалося авіакомпаніями в 2018 році. Це збільшення на 1300 в порівнянні з кількістю сполучень між містами в 2017 році. В 1995 році було менше 10 000 міських сполучень у всьому світі [81].

Повітряні подорожі є більш доступними, ніж будь-коли. У 2019 році авіаквитки в реальному вираженні в середньому коштували менше половини вартості, ніж вони коштували в 1995 році в реальному вираженні (з урахуванням інфляції), [59]. За даними ІКАО імпульс розвитку авіаперевезень в 2019 році додало збільшення обсягу інвестицій в економіку країн, що розвиваються, а також зростання кількості лоукостерів, що пропонують квитки за мінімальними цінами з мінімальним рівнем обслуговування [56].

Розгляд ретроспективи світового пасажирообороту в період з 1970 по 2019рр. демонструє, що раніше відзначалися періоди уповільнення загального зростання були пов'язані зі складними процесами загальносвітового значення в економічній (паливна криза 70-х рр. ХХ ст. або банківська криза 2008 року) і геополітичній сферах (криза в Перській затоці початку 90-х рр. минулого століття, терористична атака 9/11, війна в Іраку). Прогноз динаміки пасажирообороту до 2036 р передбачає

зростання з 7 до 17 трлн ПМКМ в тому випадку, якщо нові драматичні події не втрутяться в поточні прогнозні очікування [70].

Якщо порівняти динаміку міжнародних і внутрішніх перевезень пасажирів у світі в 2006 та 2019рр., то можна помітити, що кількість пасажирів за досліджуваний період зросла в понад 2 рази. Загальна кількість пасажирів, перевезених на регулярних рейсах у 2019 році, зросла до 4,54 млрд. пасажирів, що на 4,8% більше, ніж у попередньому році, а кількість відправлень повітряних суден в 2019 році досягло 40 млн., що на 3,7% більше в порівнянні з 2018 роком [59].

За даними ІАТА світовий обсяг виконаних пасажиро-км на всіх регулярних рейсах (тобто об'єднаний показник по міжнародним та внутрішнім рейсам) за 2019 рік виріс на 4,9 % в порівнянні з 2018 роком і становив 8 680 000 млн. пасажиро-км. Також, в 2019 році авіаційним транспортом перевезено приблизно 56,1 млн. т. вантажів, що на 3,3% менше показника 2018 року [59], (табл. 1.2):

Таблиця 1.2

Динаміка міжнародних і внутрішніх комерційних перевезень пасажирів
(регулярні перевезення) у світі в 2006-2019рр.

Рік	Пасажири		Пасажиро-км		Вантажі, т	
	Млн.	Річний приріст, %	Млн.	Річний приріст, %	Млн.	Річний приріст, %
2006	2258	6,9	3445300	14,1	36,7	9,6
2007	2456	7,9	4 513 096	8,2	41,4	6,2
2008	2493	2,4	4 603 257	2,0	40,0	-3,2
2009	2488	-0,4	4 561 413	-1,1	40	-0,8
2010	2705	8,7	4 924 229	8,0	47,6	19,2
2011	2870	6,1	5 248 140	6,6	48,7	2,2
2012	3004	4,6	5 528 880	5,3	48	-1,4
2013	3138	4,5	5 832 564	5,5	49,1	2,3
2014	3316	5,7	6 181 177	6,0	50,7	3,3
2015	3556	7,2	6 644 666	7,5	51	0,5
2016	3794	6,7	7 135 773	7,4	52,8	3,7
2017	4062	7,1	7 707 118	8	56,6	7,1
2018	4322	6,4	8 257 635	7,1	58	2,4
2019	4540	4,8	8 680 000	4,9	56,1	-3,3

Примітка. Складено автором за даними ІАТА (Міжнародна асоціація повітряного транспорту).

За даними Міжнародної асоціації повітряного транспорту (ІАТА) у 2019 авіакомпанії світу скоротили обсяг перевезень вантажів на 3,3%. Зниження було відзначено вперше з 2012 року, при цьому воно стало найсильнішим з часів глобальної фінансової кризи в 2009 році, коли показник упав на 9,7%. Всі регіони світу, крім Африки, продемонстрували скорочення обсягів авіаперевезень вантажів в 2019 році. У тому числі Азійсько-Тихоокеанський регіон - зниження на 3,5%, Близький Схід - на 3,4%, Північна Америка - також на 3,4%, Європа - на 1,1%, Латинська Америка - на 5,3%. В Африці показник виріс на 10,3% [59].

Обсяг регулярних пасажирських авіаперевезень, виражений у виконаних комерційних пасажиро-кілометрах (КПК), показав приріст на 4,9%, склавши приблизно 8 680 млрд КПК, виконаних в 2019 році. За прогнозними даними ІКАО в 2021 році він становитиме близько 9 трлн. пас./км, в 2026 році понад 11,5 трлн. пас./км, в 2031 році рівно в 2 рази більше, ніж в 2026 році і складатиме 14,2 трлн. пас./км. Рекордним обсяг регулярних пасажирських авіаперевезень буде в 2036 році і досягне 17,1 трлн. пас./км [56], (рис. 1.3.):

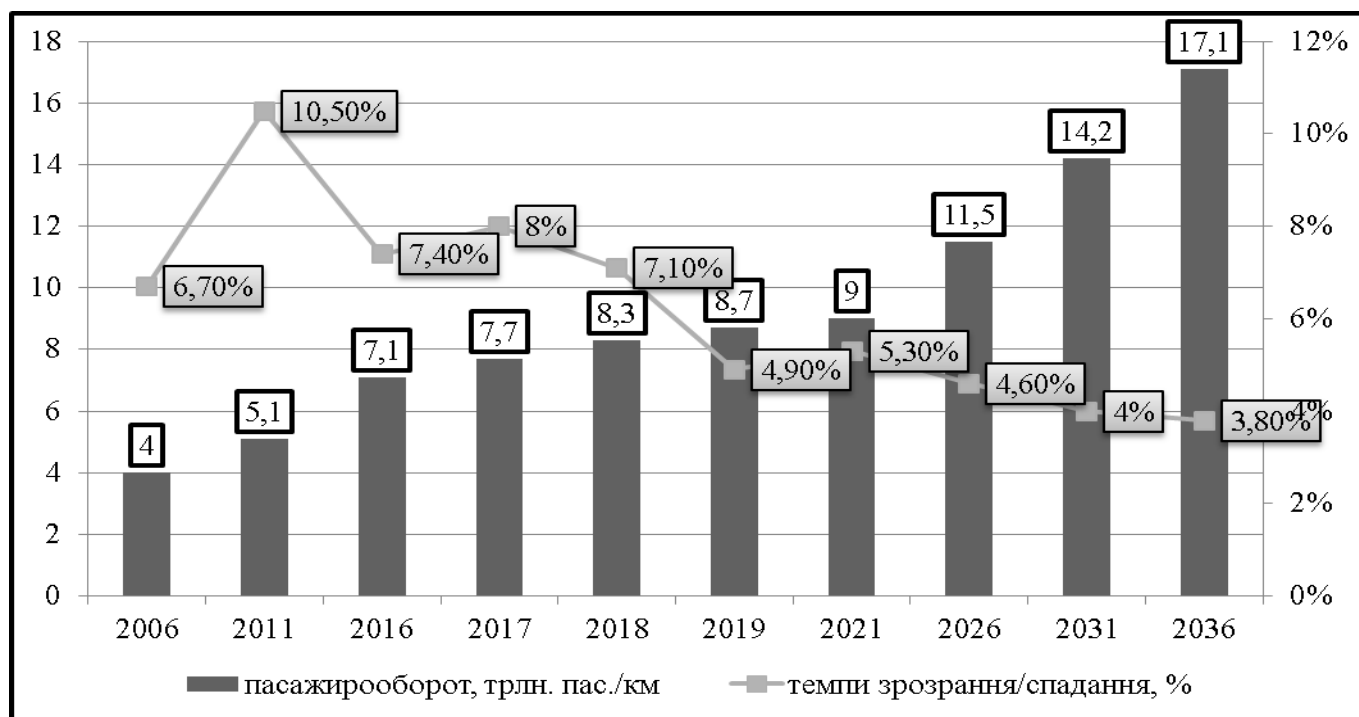


Рис. 1.3. Динаміка світового пасажирообороту та темпи зростання/спадання в 2006-2019рр. та прогноз на 2021-2036рр., (трлн. пас./км; %).

Примітка. Побудовано автором за даними Бюро повітряного транспорту ІКАО.

Пасажирські авіаперевезення одними з перших реагують на зміну макроекономічного клімату. Динаміку розвитку індустрії авіаперевезень уже давно визнано одним із ключових індикаторів економічного благополуччя конкретних регіонів і світу в цілому. Внаслідок цього світовий повітряний транспорт характеризується високою концентрацією регіональних перевезень.

Варто зазначити, що в 2019 році щодня авіакомпаніями світу здійснюється понад 100 тисяч рейсів, які перевозять понад 12 млн. пасажирів. Також, 70 млн. робочих місць, підтриманих авіацією у всьому світі, тобто авіація становить 2,7 трлн. дол. США за світовим економічним впливом та 3,5% світового ВВП [78].

Європа є однією з найбільш лібералізованих та інтегрованих ринків світу. Єдиний авіаційний ринок, згодом Європейський Союз (ЄС) був розширений до Європейського загального авіаційного простору (ЕСАА). Єдиний ринок революціонізував мобільність, забезпечуючи не лише більш дешеві та безпечні авіаперельоти, але також більше робочих місць та економічне зростання. Повітряний транспорт Європи підтримує 12,2 млн. робочих місць, а внесок у ВВП Європи становить 823 млрд. дол. США [59], (рис. 1.4.):

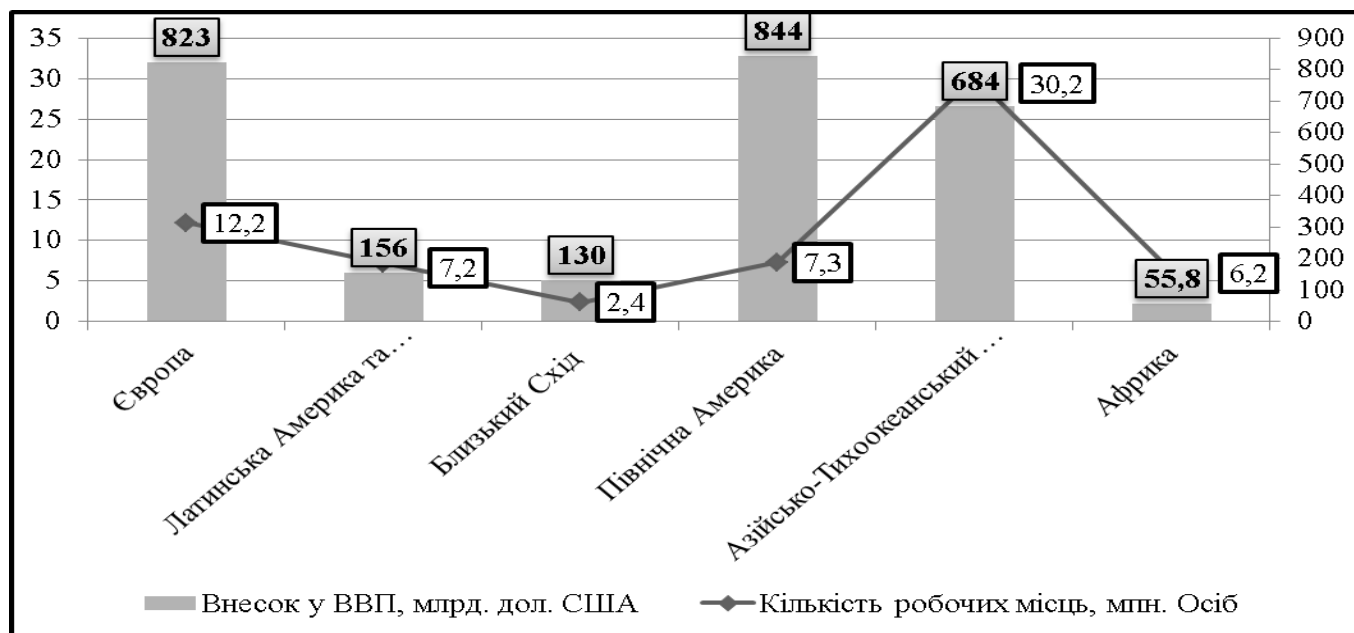


Рис. 1.4. Внесок повітряного транспорту в ВВП та створення робочих місць у регіонах світу в 2019 році, (%).

Примітка. Побудовано автором за даними IATA (Міжнародна асоціація повітряного транспорту).

Авіаційний сектор **Латинської Америки та Карибського басейну** є зростає в останні роки, незважаючи на економічні та політичні труднощі на певних ринках. Очікується розширення, яке продовжуватиметься протягом наступних двох десятиліть. Однак інфраструктурні недоліки та більш високі податки з продажу чи використання повітряного транспорту - це обмеження для створення нових робочих місць та економічного зростання. Повітряний транспорт підтримує 7,2 мільйона робочих місць та вносить 156 млрд. дол. США у ВВП в Латинській Америці та на Карибському басейні [59].

Близькосхідний регіон авіації роками перебуває в напрямку зростання та перестановки світових ринків тривалого перевезення шляхом підняття положення вузла для з'єднання Європи та AsiaPacific, відповідно до зрушення ваги повітряних операцій з географічного заходу на схід-центр. Повітряний транспорт підтримує 2,4 млн. робочих місць і 130 млрд. дол. США у ВВП на Близькому Сході [59].

Північна Америка, поряд з Європою, дуже консолідований та лібералізований ринок потребує нових технологій впровадження для підвищення ефективності в експлуатації літаків. Повітряний транспорт підтримує 7,3 млн. робочих місць та 844 млрд. дол. США у ВВП у Північній Америці [59].

Авіаційна промисловість в **Азійсько-Тихоокеанському регіоні** в останні десятиліття стає історією успіху з вражаючим рівнем зростання. Політичні зобов'язання, взяті на себе лібералізація повітряних послуг допомогла збільшити регіональний характер та внутрішнє сполучення та посилення внутрішньорегіональної торгівлі. Повітряний транспорт підтримує 30,2 млн. робочих місць і 684 млрд. дол. США у ВВП в Азії та Тихому океані [59].

З усіх регіонів світу авіаційний ринок **Африки** має найбільший потенціал для зростання. Це відбувається тому, що розвивається промисловий сектор та великий потенціал в обслуговуванні розвиваючого населення. Повітряний транспорт підтримує 6,2 млн. робочих місць в Африці та акумулює 55,8 млрд. дол. США прибутків [59].

За географічним розподілом в 2019 році Європа залишається найбільшим авіаринком світу, займаючи 37% від загального обсягу міжнародних перевезень і

показуючи стійке зростання в 4,2% до 2018 року. На другому місці Азійсько-Тихоокеанський регіон, який має 29,2%, з приростом 4,8%. Близький Схід становить 11,3% та 2,4% темпів зростання в 2018 році. Північна Америка займає 13,2% глобального ринку, при цьому демонструючи зростання в 4,1% серед інших регіонів. На Латинську Америку і Карибську зону разом припадає 5,3% світових авіаперевезень, при цьому, маючи збільшення в 4,2% до 2018 року. Африка займає 3,7% світового ринку, демонструючи зростання в 4,9%, що трохи краще попередніх показників [59], (рис. 1.5. та рис. 1.6.):

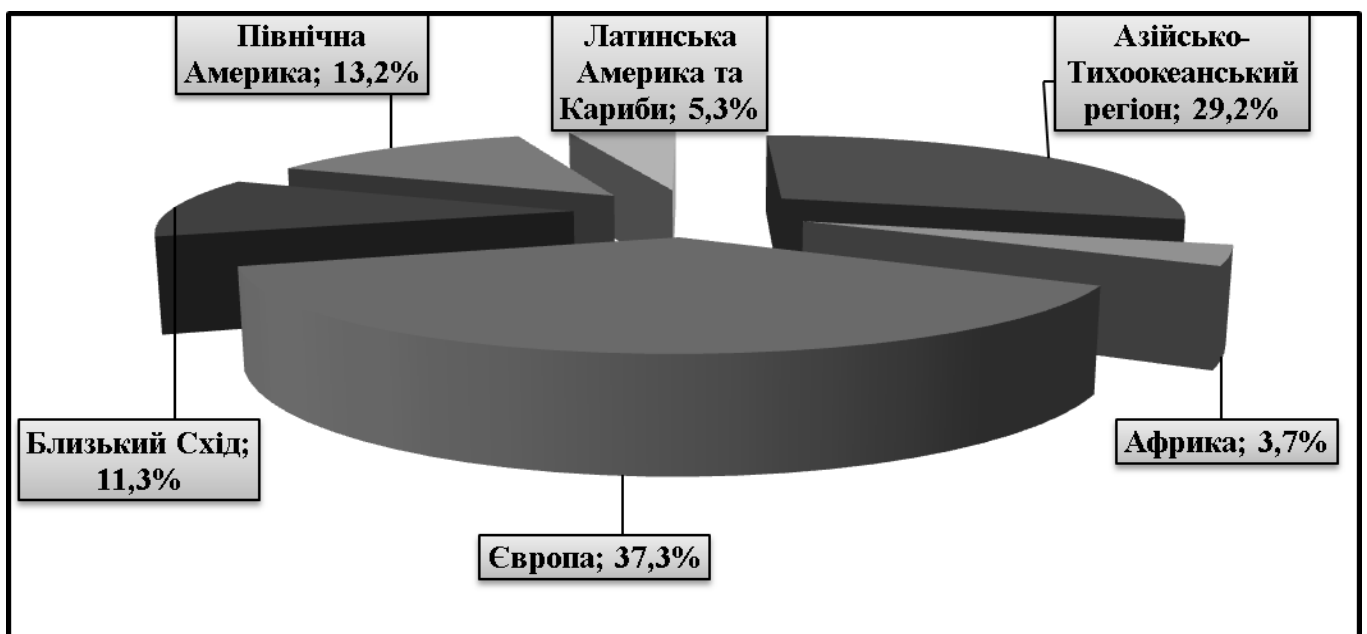


Рис. 1.5. Регіональна структура міжнародних повітряних перевезень пасажирів у світі в 2019 році, (%).

Примітка. Побудовано автором за даними IATA (Міжнародна асоціація повітряного транспорту).

Можливості населення по використанню повітряного транспорту в найближчі 20 років продовжать рости: лідерами зростання стануть КНР, країни Латинської Америки і Близького Сходу, при цьому загальносвітові темпи зростання авіамобільності трохи сповільняться в порівнянні з попереднім десятиліттям, що пов'язано з процесами насичення ринку [59].

Відповідно до очікувань більшості експертів основне економічне зростання в майбутні десятиліття (2020-2036рр.) пов'язується з Китаєм і Азійсько-

Тихоокеанським регіоном в цілому, які будуть демонструвати темпи зростання, які суттєво випереджають середньосвітовий рівень. Лише регіони Близького Сходу, Африки і Латинської Америки вийдуть на рівень, який трохи перевершує середньосвітові темпи зростання ВВП. Інша частина світових регіонів (країн), що включає Північну Америку, Європу і Росію, за темпами зростання ВВП буде істотно поступатися лідерам і відставати від середньосвітового рівня

Всі регіони продемонстрували збільшення перевезень у пасажиро-кілометрах в 2019 році. Зокрема в Африці показник виріс на 4,9%, в Азійсько-Тихоокеанському регіоні - на 4,8%, в Європі - на 4,2%, в Латинській Америці - також на 4,2%, на Близькому Сході - на 2,4% і в Північній Америці - на 4,1% [70], (рис. 1.6.):

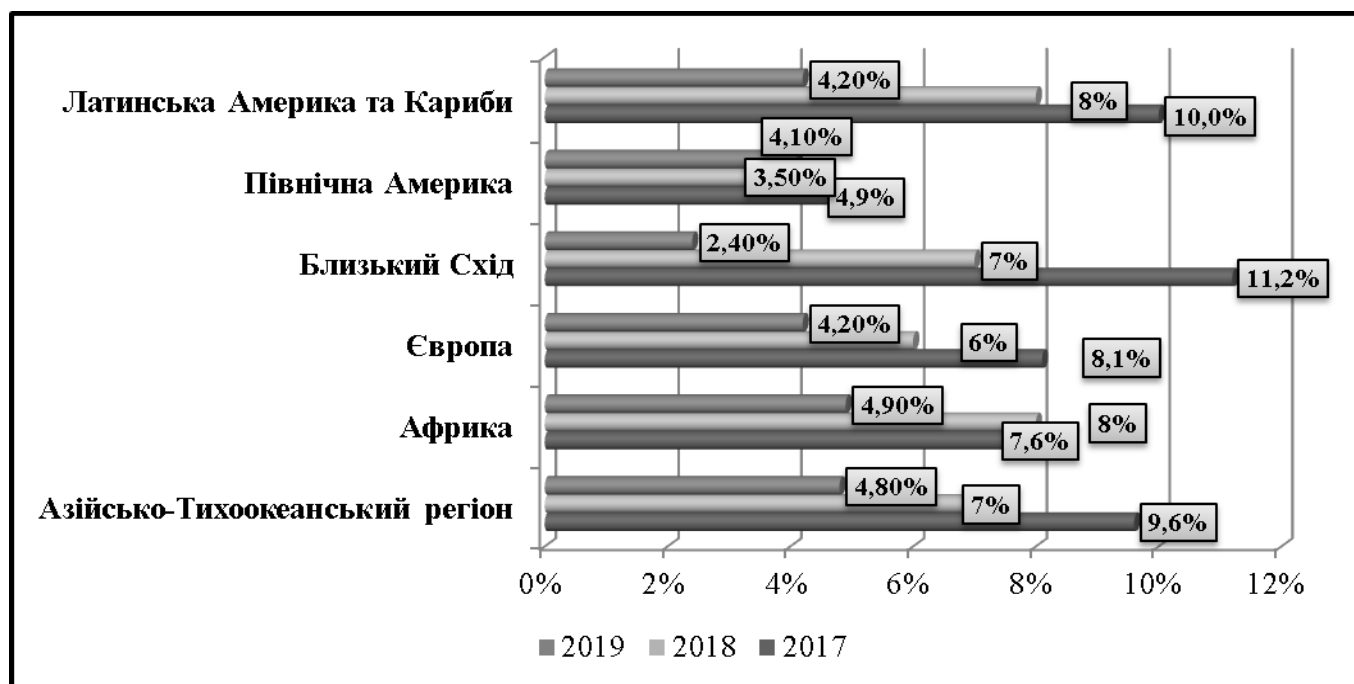


Рис. 1.6. Темпи приросту кількості повітряних перевезень пасажирів у регіонах світу в 2017-2019рр., (%)

Примітка. Побудовано автором за даними IATA (Міжнародна асоціація повітряного транспорту).

У 2019 році в регіонах світу спостерігається різний показник попиту на пасажирів та вантажі. Авіакомпанії з Азійсько-Тихоокеанського регіону та Африки лідирують у зростанні пасажирів, який збільшився на 4,8% та на 4,9% відповідно, за ним слідують авіакомпанії в Європі та Латинській Америці. Що стосується

вантажоперевезень, переважали латиноамериканські перевізники, а за ними - Північна Америка. Обсяги вантажних перевезень для африканських авіакомпаній були в цілому стабільними у 2019 році, але це слід розглядати в контексті їх надійного зростання в 24% в 2018 році [54].

За даними IATA Annual Review в 2019 році Китай додав найбільше пасажирських поїздок. Серед них внутрішні маршрути в межах Китаю знову забезпечили зростання пасажирських перевезень, додавши трохи менше 50 мільйонів поїздок. Внутрішні ринки Сполучених Штатів та Індії знову посіли друге та третє місце, відповідно приблизно на 30 мільйонів та 18 мільйонів пасажирських подорожей [81].

З основних ринків, які регулярно відслідковує IATA, внутрішній ринок Індії показав найшвидше зростання кількості пасажирів на 18,5% у 2019 році. Індія зафіксувала свій 50-й місяць поспіль двозначного зростання. Ринок пасажирських перевезень в США залишався найбільшим у світі [54], (рис. 1.7.):

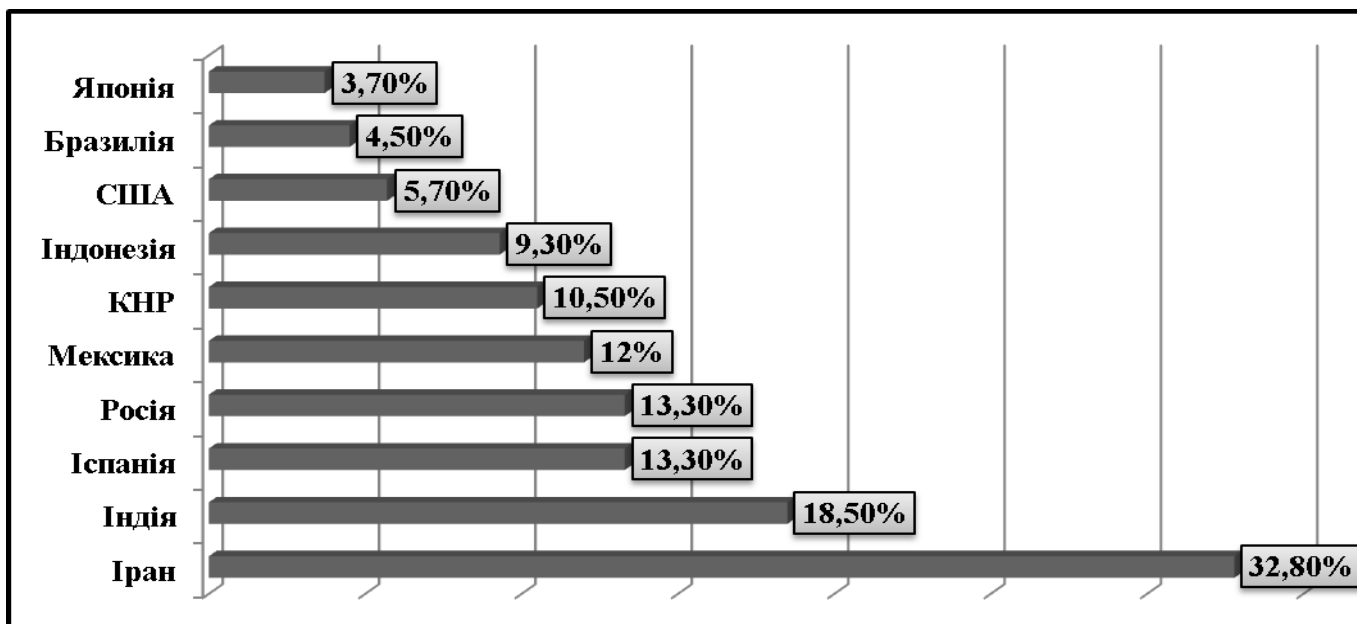


Рис. 1.7. Топ-10 найбільш зростаючих ринків авіаційних перевезень в 2019 році, (%).

Примітка. Побудовано автором за даними IATA Annual Review 2019.

В найближчі 20 років вплив Європи на світовий ринок авіаперевезень буде спадати, а Азії - посилюватися. У десятку країн-лідерів увійдуть "азійські новачки" -

Індія, Індонезія, Таїланд і Туреччина. Франція і Італія позбудуться головних позицій в авіарейтингу [59].

Хоча внутрішній ринок Китаю додав найбільше пасажирських поїздок у 2019 році, внутрішній ринок США - куди було здійснено майже 1 160 мільйонів пасажирських поїздок - продовжує залишатися найбільшим у світі ринком. Китай займає друге місце з 789 мільйонами, а далі ОАЕ близько 410 мільйонів поїздок. Не дивно, що внутрішні ринки домінували в рейтингу. На 12 кращих ринків припадало майже половина загальної кількості пасажирських поїздок у 2019 році.

В 2019 році рейтинг країн-лідерів світового ринку авіаційних перевезень ще очолюють США, на другому місці КНР, третіми йдуть ОАЕ. Також до п'ятірки лідерів входять Великобританія та Німеччина [81], (рис. 1.8.):

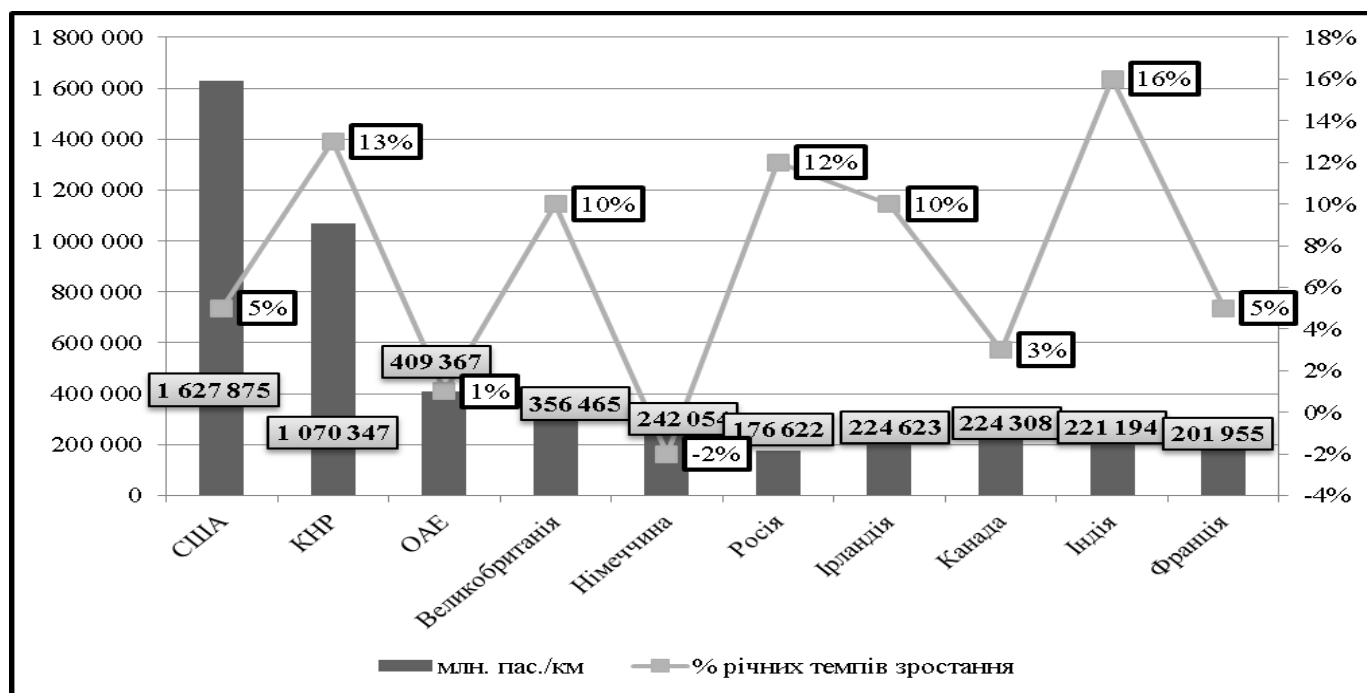


Рис. 1.8. Країни-лідери світового ринку авіаційних перевезень в 2019 році, (млн. пас./км).

Примітка. Побудовано автором за даними IATA (Міжнародна асоціація повітряного транспорту).

У 2019 році вітчизняний пасажирський ринок Китаю знову забезпечив найбільше глобальне додаткове збільшення в кількості пасажирських поїздок, додавши майже 120 тисяч подорожей у порівнянні з 2018 роком. Напрямок, Японія-

Корея, був найсильнішим, де кількість пасажирських поїздок збільшилася більш ніж на 26% [59]. За даними IATA в регіональному прогнозі галузі до 2022 року Китай обжене США за обсягом перевезень вантажів і пасажирів, а також підніметься в світовому авіарейтингу з другого місця на перше [93].

Індустрія авіакомпаній на перевезення пасажирів - це галузь з високим обсягом та низькою маржею. Враховуючи чистий прибуток на пасажирських засадах, це підкреслює і представляє альтернативну перспективу щодо прибутковості регіональних авіакомпаній. За цим показником галузь у 2019 році отримала скромні 6,85 дол. США на пасажира. Найкраще в Північній Америці перевізники отримали 14,66 дол. США за пасажира. На іншому кінці спектру були авіакомпанії в Африці та Латинській Америці. У сукупності вони склали в середньому збиток у розмірі 1,09 дол. США та 1,65 дол. США за кожного пасажира, якого вони перевозили.

Традиційно найбільший обсяг світового парку повітряних суден зосереджений в мережевих авіакомпаніях. Разом з тим низькобюджетні авіаперевізники в останні роки також розвиваються досить динамічно. Лоукостери в 2019 році перевезли 1,2 млрд пасажирів, що становить близько 30% від загальної кількості, [80], (рис. 1.9.):

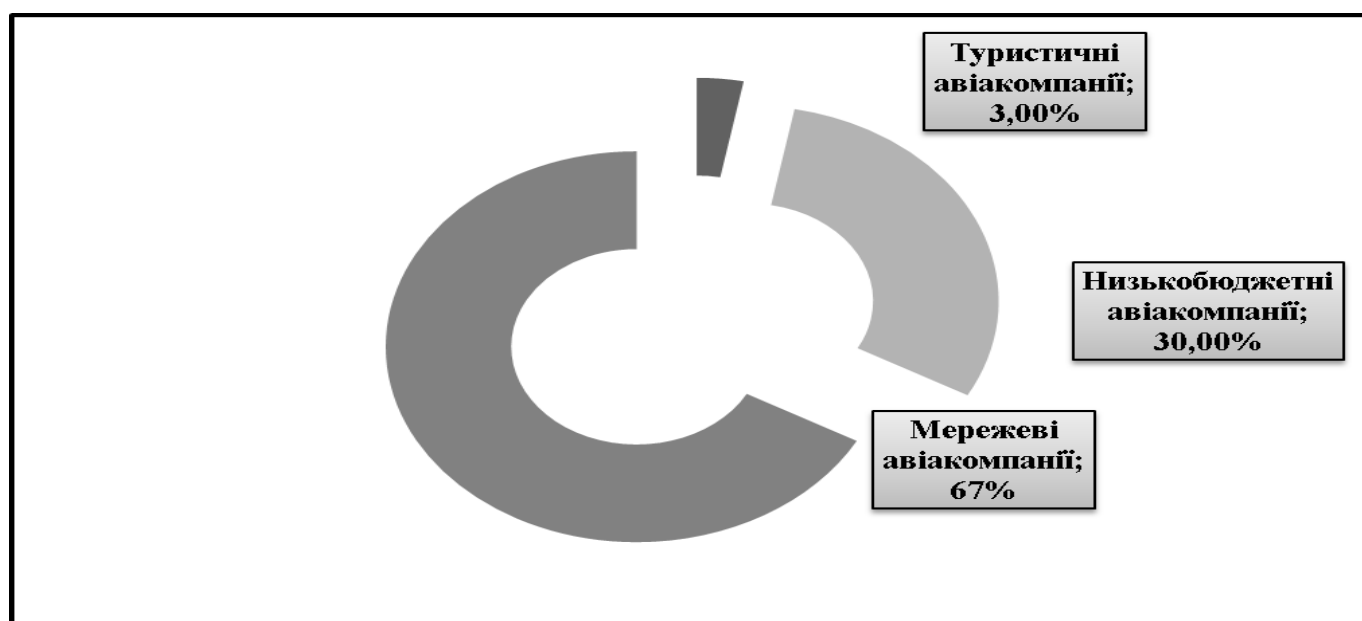


Рис. 1.9. Бізнес-моделі авіакомпаній світу в 2019 році, (%).

Примітка. Побудовано автором за даними IATA (Міжнародна асоціація повітряного транспорту).

За даними довгострокового прогнозу ІСАО ринок авіаційної галузі Африки, має найбільший потенціал для зростання з усіх глобальних регіонів. Це тому, що це молода галузь з великим і зростаючим населенням. Однак цей потенціал може бути не повністю перетворений у реальному зростанні трафіку. Очікується, що пасажиропотік для регіону Африки зросте до 4,3% щорічно до 2045 року, трохи швидше, ніж загальний світовий ріст [52].

Зростаюче населення і розширення середнього класу в Азійсько-Тихоокеанському регіоні також сприятиме сплеску у попиті на авіап перевезення. Очікуються найшвидшими темпами зростаючий регіон з точки зору пасажиропотоку, щорічно становить 5,3 % до 2045 року, а вантажопотоку зросте на 3,9% щорічно

Загальний пасажиропотік Північної Америки очікується зростання до 3,1% щорічно до 2045 року, найповільніший темп серед усіх регіонів. Для вантажних перевезень за прогнозами, регіон зростатиме повільніше, ніж загальна кількість у світі на 2,6 % щорічно за той самий період, що й пасажиропотік [52], (рис. 1.10.):

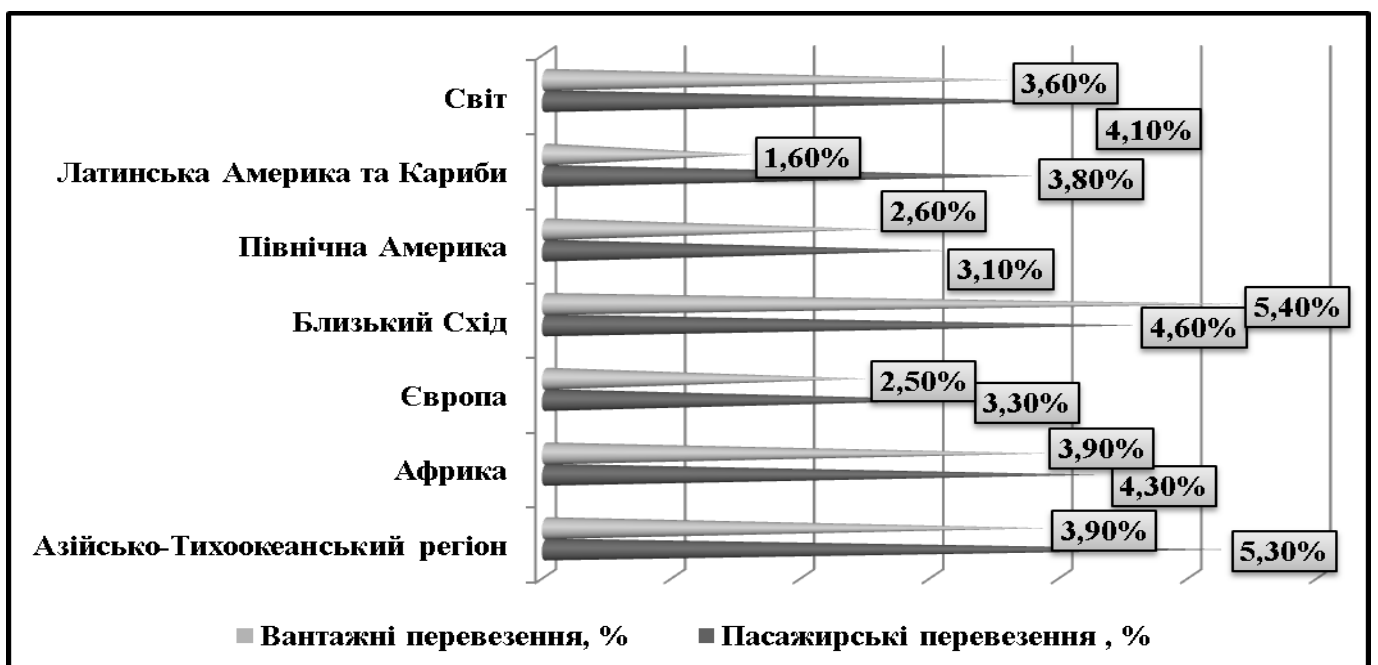


Рис. 1.10. Прогнозоване щорічне зростання загального пасажирського та вантажопотоку за регіонами до 2045 року, (%).

Примітка. Побудовано автором за даними ІАТА (Міжнародна асоціація повітряного транспорту).

Відповідно до довгострокових прогнозів ІКАО, зростання пасажиропотоку та вантажних перевезень Європи очікується щорічно до 3,3% та 2,5% відповідно до 2045 року, а також Європа буде другою повільною серед усіх регіонів [52].

Організацією Airlines Ratings було складено рейтинг кращих авіакомпаній 2020 року, що надає оцінки безпеки більш, ніж 435 перевізників. При складанні рейтингу до уваги бралися: вік авіапарку; відгуки пасажирів; прибутковість; інвестиційний рейтинг; якість роботи персоналу; безпека польотів; взаємодія з урядом; пакети пропозицій для пасажирів. Явним лідером 2020 року в рейтингу «Краща авіакомпанія» стала Air New Zealand, потіснивши Singapore Airlines - фаворита минулого року. У шостий раз перевізник отримує нагороду за продуктивність, інноваційний підхід, безпеку, захист екології та мотивацію персоналу. Air New Zealand також удостоїлася нагороди за кращий «Преміум-економ-клас» [75], (табл. 1.3):

Таблиця 1.3

Топ-20 кращих авіакомпаній світу в 2020 році

Рейтинг	Авіакомпанія	Країна	Рейтинг	Авіакомпанія	Країна
1.	Air New Zealand	Нова Зеландія	11.	Lufthansa	Німеччина
2.	Singapore Airlines	Сінгапур	12.	Finnair	Фінляндія
3.	All Nippon Airways	Японія	13.	Japan Airlines	Японія
4.	Qantas	Австралія	14.	KLM	Нідерланди
5.	Cathay Pacific Airways	Гонконг	15.	Korean Airlines	Південна Корея
6.	Emirates	ОАЕ	16.	Гавайські авіалінії	Гаваї
7.	Virgin Atlantic	Великобританія	17.	British Airways	Великобританія
7.	EVA Air	Тайвань	18.	Alaska Airlines	США
9.	Qatar Airways	Катар	19.	Delta Air Lines	США
10.	Virgin Australia	Австралія	20.	Etihad Airways	

Примітка. Складено автором за даними організації Airlines Ratings.

Лідером серед авіакомпаній, що надають послуги перельоту першим класом, стали «Сінгапурські авіалінії». Шість люксових кают, розташованих на верхній палубі Аеробуса А380s визнані еквівалентом готельних номерів [75].

До Топ-10 найбезпечніших бюджетних авіакомпаній світу віднесли: Air Arabia, Flybe, Frontier, HK Express, IndiGo, Jetblue, Volaris, Vueling, Westjet, Wizz Air [76]. Нагороду за кращий бізнес-клас отримав Qatar Airways. Більш того, кращі страви подаються на рейсах саме цієї авіакомпанії. Перевізник зайняв перше місце в категоріях Best Catering і Best Business Class. Австралійська авіакомпанія Qantas отримала звання «Кращі внутрішні авіалінії» і «Краща зона відпочинку в аеропорту». Virgin Australia перемогла в номінації Best Economy за надзвичайно просторий салон в Боїнгах 777. Крім того, перевізник забрав нагороди за «Кращий екіпаж». Кращою авіакомпанією на Близькому Сході стала Emirates. Вона також заслужила нагороду в категорії Best Inflight Entertainment («Кращі розваги в польоті»). Нагороду за видатні досягнення в сфері цивільної авіації отримав новачок рейтингу - Sebu Pacific. VietJetAir третій рік поспіль є володарем нагороди Best Ultra Low-Cost, як кращий лоукостер світу. Перевізник заслужив нагороду за оригінальну бізнес-модель [75].

Кращими лоукостерами в регіонах названі: JetBlue (Америка), Wizz (Європа), AirAsia і AirAsia X (Азія / Тихий океан), Air Arabia (Близький Схід/Африка).

За видатні досягнення на далекомагістральних рейсах в регіонах нагороджені: Delta Air Lines (Америка), Lufthansa (Європа), Emirates (Близький Схід / Африка), Cathay Pacific Airways (Азія), [75].

Оновлена статистика по пасажирообігу в найбільших аеропортах світу за 2019 рік. Трійка лідерів в Європі залишається незмінною за останні роки - це Хітроу (Лондон, 80,8 млн чол.), Шарль-де-Голль (Париж, 76,1 млн осіб.) і Амстердам (71,7 млн чол.). Пасажирооборот трьох найбільших аеропортів Північної Америки, за статистикою, виглядає наступним чином: Лос-Анджелес (США, 88 млн чол.), Форт-Уерт (Даллас, США, 75 млн чол.) і Сіетл (США, 51,8 млн чол.). В Азії найбільшим залишається аеропорт Пудун (Шанхай, Китай, 76,1 млн осіб.), [77].

В цілому наведені дані за 2019 рік демонструють незначний приріст пасажиропотоку по кожному окремо взятому аеропорту, що дозволяє говорити про позитивну динаміку розвитку ринку авіаперевезень.

Підвищення рівня безпеки польотів в глобальній системі повітряного транспорту є основоположною і найважливішою стратегічною метою ІКАО, яка проводить постійну роботу, спрямовану на забезпечення та підвищення показників стану безпеки польотів у всьому світі за рахунок здійснення наступних видів координованої діяльності:

1. Моніторинг основних тенденцій і показників в галузі безпеки польотів.
2. Аналіз в області безпеки польотів.
3. Ініціативи з вироблення політики та стандартизації.
4. Реалізація програм з вирішення питань, пов'язаних з безпекою польотів.

ІКАО постійно розробляє і вдосконалює більш проактивні, засновані на оцінці ризиків методи, спрямовані на подальше зменшення кількості авіаційних подій у світі, а також закликає авіаційні спільноти визнати важливість дотримання єдиного глобального підходу для поліпшення та моніторингу безпеки.

Безпека авіаперевезень в світі в 2019 році покращилася за всіма показниками, повідомляється в звіті Міжнародної асоціації повітряного транспорту (ІАТА). Число смертей при надзвичайних подіях на комерційних авіарейсах склало 240, що більш ніж удвічі менше показника 2018 року, коли загинули 523 людини. Середній рівень даного показника за попередні п'ять років (2014-2018 роки) становив 303,4.

Загальна кількість авіапригод в 2019 році знизилася до 53 з 62 роком раніше, кількість аварій з людськими жертвами - до 8 з 11. Середній рівень за попередній п'ятирічний період становив відповідно 63,2 і 8,2.

За даними ІАТА, коефіцієнт всіх нещасних випадків, вимірюваний в аваріях на мільйон рейсів, зменшився в 2019 році до 1,13, що еквівалентно одній аварії на кожні 884 тис. перельотів. Це краще в порівнянні з 1,36 в 2018 році і 1,56 за попередній п'ятирічний період [56], (див. Рис. 1.11.).

Починаючи з 1997 року, середня кількість нещасних випадків з літаками демонструвала стабільне та впевнене зниження, значною мірою завдяки поглибленню заходів безпеки міжнародними авіаційними організаціями. Враховуючи нинішній обсяг авіаперевезень, імовірність авіакатастрофи на

пасажирському рейсі становить 1 до 9200000. Отже, авіапромисловість успішно працює з найвищим пріоритетом безпеки [56].

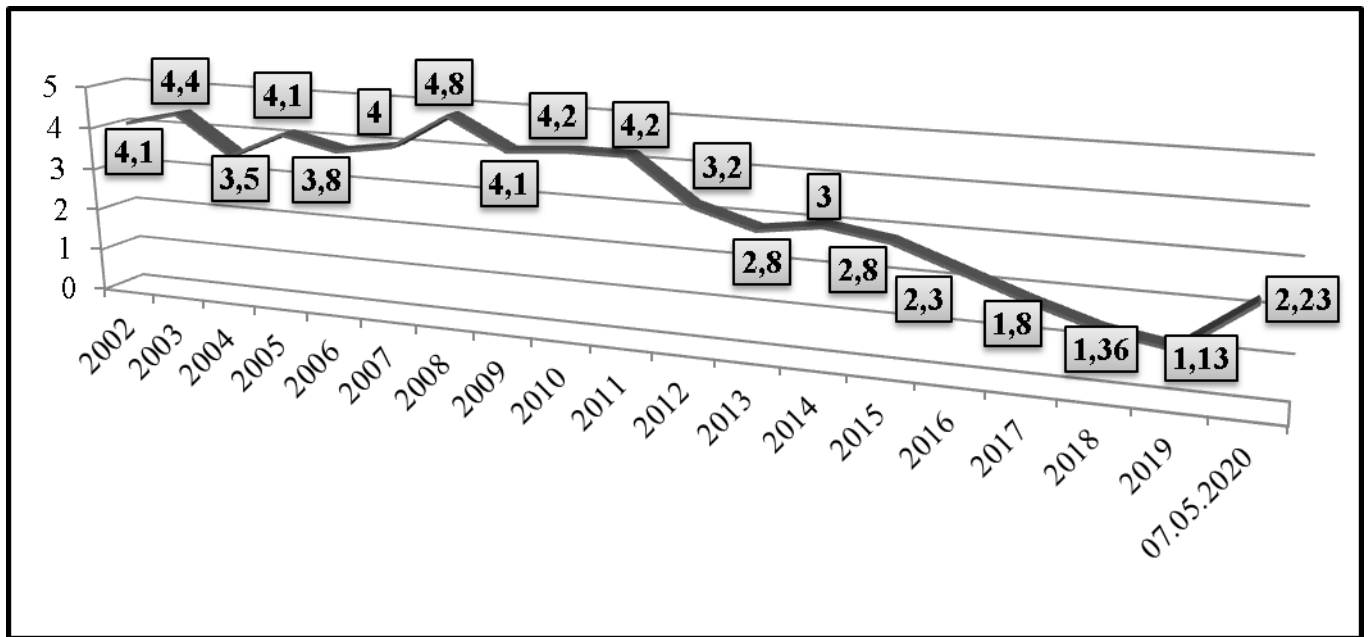


Рис. 1.11. Частота авіаційних пригод у світі в період 2002-2020рр.,
(кількість авіаційних пригод на 1 млн. регулярних вильотів).

Примітка. Побудовано автором за даними Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО).

Не дивлячись на глибоку кризу авіації, ІКАО прагне зробити її безпечнішою. Виходячи з коефіцієнта ризику смертельних випадків, середній пасажир може літати протягом 535 років перш, ніж він потрапить в аварію з летальним результатом хоча б одного з пасажирів.

Серед регіонів (за основним місцем діяльності авіакомпанії-оператора) самим аварійним для реактивних пасажирських лайнерів стало СНД з коефіцієнтом 2,21 в 2019 році проти 1,08 у середньому за попередні п'ять років. В Європі, Латинській Америці, Азійсько-Тихоокеанському регіоні та регіоні Близький Схід і Північна Африка показник аварійності в минулому році був нульовим.

У 2019 світові авіакомпанії благополучно перевезли 4,54 млрд осіб, що перевищує половину населення планети, а число безпечних рейсів склало 46,8 млн.

Таким чином, за оцінками двох найавторитетніших міжнародних авіаційних організацій ІКАО та ІАТА світова авіаційна галузь в 2019 році мала тенденції до

стабільного зростання. Згідно з підсумками, IATA в 2019 році понад 4,5 млрд. осіб скористалися послугами повітряного транспорту для виконання ділових і туристичних поїздок, що на 4,8 % більше 2018 року і, згідно з поточними прогнозами, до 2018 року має перевищити 4,3 млрд. чоловік [56, 59].

Але вірус COVID-19 поширився по всьому світу, що вплинуло на всі галузі, всі сектори та всі аспекти життя, руйнуючи економічні та фінансові втрати та значні невизначеності. У світлі швидкозростаючої хвороби, названої COVID-19, Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) активно контролює її економічний вплив на цивільну авіацію та регулярно публікує оновлені звіти та скориговані прогнози. ІКАО працює разом з Міжнародним комітетом Ради аеропортів (АСІ) для моніторингу розвитку подій, а також для залучення їхньої експертизи та аналізу, проведеного на економічні наслідки COVID-19 на аеропорти.

Коронавірус дійсно змусив людей в різних куточках світу докорінно змінити звичний уклад та темп життя. І зараз важко уявити собі галузь, яку зміни торкнулись більше, ніж авіацію - найефективнішим засобом протидії пандемії визнано обмеження пересування людей. Кількість інфікованих зростає щоденно, і влада в усіх країнах намагається захистити від вірусу своїх громадян. Вводять досить жорсткі міри. Деякі обмежують перетин кордону для нерезидентів, в деяких країнах обмежують навіть внутрішнє переміщення громадян, в інших забороняють масові заходи, вводять карантини, комендантські години і вживають ще багато інших превентивних та реактивних дій.

Аналіз економічного впливу COVID-19 на авіацію від Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) вказує на доволі серйозні відхилення від запланованих показників міжнародного пасажирського трафіку протягом першої половини 2020 року, які прогнозували до спалаху COVID-19.

Оптимістичний «V-подібний» сценарій швидкого відновлення з травня 2020 року призведе до загального зменшення на 41% місць, які авіакомпанії зможуть запропонувати пасажиром, а це, відповідно, зменшить пасажиропотік на 443 мільйони пасажирів та призведе до приблизно 98 млрд. дол. США потенційних втрат валового операційного прибутку авіакомпаній.

«U-подібний» сценарій тривалого скорочення перевезень до червня 2020 року, передбачає зменшення на 51% місць, які можуть запропонувати авіакомпанії, зменшення пасажиропотоку на 561 мільйон пасажирів та, приблизно, 124 млрд. дол. США потенційних втрат валового операційного прибутку авіакомпаній.

При першому сценарії тільки у першій половині 2020 року Європа втратить приблизно 197 мільйонів пасажирів, при другому - 254 мільйони.

З огляду на те, як швидко все змінюється у світі, обидва сценарії просто вказують на два можливих шляхи з багатьох ймовірних. Звісно, реальна ситуація може відрізнятись від прогнозів. Вона буде залежати від низки факторів, зокрема від тривалості та масштабів спалаху, заходів стримування, наявності державної допомоги, рівня довіри пасажирів і економічних умов.

Авіаперевізникам не залишається нічого, окрім намагатись адаптуватися до критичної ситуації. З поширенням коронавірусу компанії вимушено вносили корективи у свої плани розвитку маршрутів та намагались пристосуватись до роботи в умовах зменшення попиту.

Ряд авіакомпаній ввели пільгову політику щодо скасування або зміни дат бронювання, щоб пасажирів мали хоч якусь впевненість в умовах тотальної невизначеності. Наразі люди не готові планувати мандрівки, адже ні в кого немає розуміння, яка країна наступною введе карантин і наскільки довго триватимуть обмежувальні заходи. Вперше в історії авіакомпанії зіткнулись із зниженням попиту до нуля. Багато перевізників змінюють свої літаки на такі, що мають меншу кількість крісел, а також зменшують чисельність флоту.

Навіть великі гравці авіаційного ринку вимушені коригувати формат своєї діяльності. Так, нещодавно Lufthansa Group оголосила, що найближчим часом виведе з експлуатації 7 літаків A340, 5 - Boeing 747 та 11 - Airbus A320. Також, нещодавно Lufthansa Group повідомила, що припиняє діяльність своєї дочірньої компанії Germanwings і виводить з експлуатації понад 40 літаків. Британська авіакомпанія Flybe збанкрутувала через наслідки коронавірусу. Бельгійська авіакомпанія Brussels Airlines вже знаходиться на межі банкрутства і розглядає екстремальні варіанти виходу з кризи, одним з яких є націоналізація. AirBaltic

повідомили, що після відновлення перельотів почнуть діяльність тільки з п'яти літаків Airbus A220–300. І вже потім поступово планують додавати по одному літаку в тиждень по мірі повернення попиту.

Авіація - складний та низькомаржинальний бізнес, де всі гравці ринку дуже сильно впливають один на одного і можуть заробляти тільки в тому випадку, коли пасажирські перевезення відбуваються безперебійно. Тому фінансові збитки швидко поширились від авіакомпаній на всю галузь.

Аеропорти перетворились на паркувальні майданчики для літаків. З початком поширення коронавірусу було законсервовано 10 тис. літаків. Це означає, що приблизно 40% всього світового флоту зараз виведено з експлуатації і нікуди не полетить найближчим часом через падіння попиту на авіаперельоти і обмеження багатьох держав. При цьому авіакомпанії зазнають збитків на утримання літаків та ліцензії для персоналу, а також виконують функцію соціальної підтримки через виплати заробітної плати в режимі простою.

Сумарні збитки аеропортів на світовому рівні можуть скласти близько 76 млрд. дол. США за 2020 рік. Разом з аеропортами постраждають також хендлінгові, паливні, кейтерингові та інші, залучені в процес обслуговування, компанії. Якщо авіація не відновиться і не запрацює, економічні збитки можуть вийти далеко за межі самої галузі.

У світі близько 65,5 мільйонів робочих місць, пов'язаних з авіацією. І якщо не виконувати регулярних польотів, життєздатність багатьох цих робочих місць опиниться під загрозою. За даними IATA в світі можуть зникнути 25 мільйонів робочих місць в авіації та суміжних секторах. Для Європи цей показник сягне 5,6 мільйони робочих місць.

Таким чином, в тих країнах, де авіаційну діяльність не залишать наодинці з проблемами, авіація відновиться і допоможе відновитись економіці. Буде генерувати ВВП та створювати робочі місця в суміжних галузях. Галузь вже не буде такою, як до спалаху COVID-19, і щоб адаптуватись до нових реалій авіатори переформатують бізнес-моделі, впровадять інноваційні підходи та внесуть зміни в технології.

Висновки до розділу 1

В умовах глобалізації світової економіки авіаційний комплекс держави стає важливим елементом інтеграції країн в сучасну систему міжнародних економічних зв'язків. Він має особливе значення для розв'язання соціально-економічних задач, підвищення якості життя населення країни та належить до стратегічно важливих секторів економік держав. Розвиток повітряно-транспортної системи дозволяє налагодити тісні соціальні та економічні взаємозв'язки з іншими країнами, розширити потенційні ринки збуту авіабудівної продукції, забезпечити участь авіапідприємств у виконанні іноземних проектів та зайняти гідне місце у глобальному конкурентному середовищі авіатранспортних послуг.

За допомогою міжнародних авіаційних організацій забезпечується нормальне функціонування міжнародної цивільної авіації, створення і розвитку норм міжнародного повітряного права. Провідне місце серед них займають Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) та Міжнародна асоціація повітряного транспорту (ІАТА), які вже багато років вносять свій вклад у стабільний та безпечний розвиток міжнародних авіаційних перевезень у світі. Так, під безпосереднім контролем ІКАО та ІАТА відбувається близько 95% пасажирських авіаперевезень по всьому світу.

За оцінками двох найавторитетніших міжнародних авіаційних організацій ІКАО та ІАТА світова авіаційна галузь в 2019 році мала тенденції до стабільного зростання. Згідно з підсумками, ІАТА в 2019 році понад 4,5 млрд. осіб скористалися послугами повітряного транспорту для виконання ділових і туристичних поїздок, що на 4,8 % більше 2018 року і, згідно з поточними прогнозами, до 2018 року має перевищити 4,3 млрд. чоловік. Щодо прогнозу на 2020-2036рр., то як очікується, найбільший показник зростання пасажирських перевезень, рівний 5% щорічно буде у авіакомпаній КНР, за якими слідують перевізники регіону Азії/Тихого океану та Африки. Отже, подальше зростання обсягу повітряних перевезень буде як і раніше залежати, в основному, від світового економічного зростання, зростання торгівлі та від змін у витратах авіакомпаній (у свою чергу значно залежать від цін на паливо).

РОЗДІЛ 2

ІНТЕГРАЦІЯ УКРАЇНИ У СВІТОВИЙ АВІАЦІЙНИЙ ПРОСТІР

2.1. Дослідження сучасного стану та тенденцій розвитку ринку авіаперевезень в Україні

Транспорт є одним із найважливіших складників економічної системи будь-якої країни, безперервна робота якого становить передумови становлення і розвитку ринкових відносин. Ринок авіаперевезень має найшвидші з-поміж всіх видів транспорту темпи зростання. Це зумовлено підвищенням мобільності населення, розвитком національного і міжнародного туризму, зростанням ділової активності підприємств та безвізового режиму. В таких умовах актуалізується проблема оцінки стану, перспектив розвитку та проблем авіаперевезень [37, с.440].

Розвиток цивільної авіації, як і транспортного сектору загалом, є одним з ключових та стратегічних напрямків для України. Насамперед, це пов'язано з тим, що Україна є найбільшою країною Європи з вигідним географічним розташуванням, що може претендувати на статус міжнародного транзитного хабу. Країна, особливо її західна частина, є сполучною ланкою на євразійських шляхах, що вигідно з'єднує Східну та Західну Європу, балтійський та прикаспійський регіони.

Авіакомпанії та аеропорти України показують рекордні темпи росту. Причини - безвізовий режим з ЄС, розвиток туризму та поліпшення регуляторного середовища. У 2019 році вітчизняні авіакомпанії перевезли рекордну кількість пасажирів. Пасажиропотоки через "авіаційні ворота" України теж показали історичний максимум. Зростання пасажиропотоку - це позитивний сигнал як для економіки країни, так і для туристичної галузі регіонів. Зростає туризм - збільшуються доходи в місцеві бюджети, створюються робочі місця, поліпшується рівень життя населення. Зростання авіаринку також провокує нових гравців заходити в Україну і посилює конкуренцію на маршрутах, що може спричинити зниження вартості квитків [77].

Український ринок пасажирських авіап перевезень четвертий рік поспіль демонстрував високі темпи зростання. За даними Звіту Державної авіаційної служби України в 2019 році обсяги пасажирських перевезень українських авіакомпаній зросли порівняно з попереднім 2018 роком на 9,4% та склали 13705,8 тис. чоловік, у т.ч. міжнародні продемонстрували зростання на 9,7% та склали 12547,2 тис. чоловік. Пасажиропотоки через аеропорти України збільшились на 18,5% та становили 24336,6 тис. чоловік, у т.ч. у міжнародному сполученні – на 19,8% та становили 21995,6 тис. чоловік [67], (рис. 2.1.):

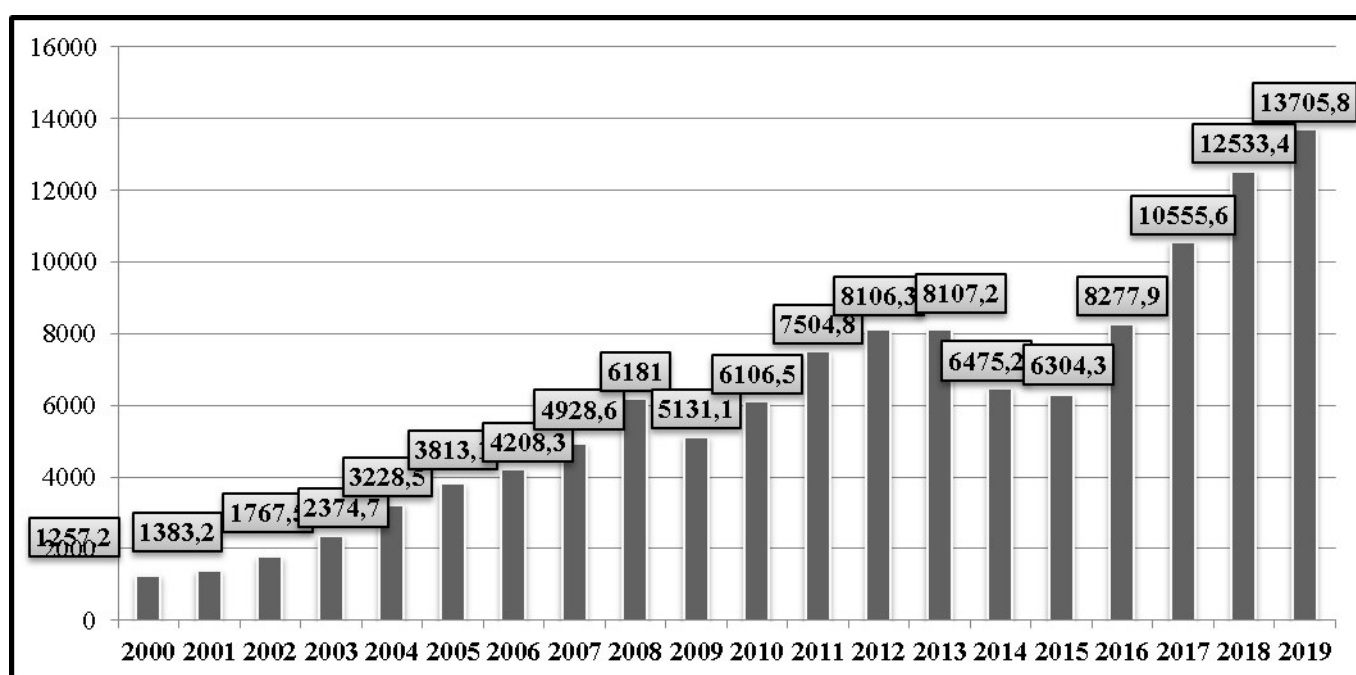


Рис. 2.1. Динаміка обсягів пасажирів, перевезених авіакомпаніями України за 2000-2019рр., (тис. пас.).

Примітка. Побудовано автором за даними Державної авіаційної служби України.

Варто відмітити, що за період з 2000 по 2019рр. ринок авіаційних пасажирських перевезень розвивався досить динамічно (за винятком 2009 року (наслідки світової фінансової кризи) та 2014-2015рр.(військові дії на Донбасі та окупація АР Крим)). Поступово в цілому за 19 років обсяги пасажирських перевезень українських авіакомпаній зросли майже в 11 разів (по відношенню до 2000 року), [67].

Так, в 2000 році авіаційним транспортом України було перевезено 1257,2 тис. пасажирів, а в 2005 році було вже в 3 рази більше (3813,1 тис. пас.), а в 2008 році - 6181 тис. осіб. Потім, після спаду 2009 року, знову відмічається тенденція до зростання і в 2011 році український ринок авіаперевезень демонстрував стабільні темпи відновлення втрачених в період кризи позицій. В 2012 році кількість пасажирських перевезень склала 8106,3 тис. пас., в 2013 році майже аналогічний показник 8107,2 тис. пас. Потім спад в 2014-2015рр., пов'язаний з військовими діями на Донбасі [67]. При цьому, у 2016 році відбувалось відновлення ринку після спаду, що мав місце в 2014-2015рр. Якщо за підсумками 2016 року обсяги пасажирських перевезень вітчизняних авіакомпаній перевищили показник „докризисного” 2013 року на 2,1%, то 2017 року вже на 30,1%, а в 2018 році на понад 35 % [74].

Статистичні дані про діяльність авіаційної галузі протягом останніх трьох років свідчать про її стабільний розвиток. Так, упродовж 2019 року пасажирські та вантажні перевезення здійснювали 29 вітчизняних авіакомпаній, якими виконано 103,3 тис комерційних рейсів (за 2018 р.– 100,2 тис. рейсів, за 2017 р.– 93 тис. рейсів), [73, 74], (табл. 2.1):

Таблиця 2.1

Динаміка обсягів пасажирських авіаперевезень в Україні в 2018-2019рр.

	Одиниці виміру	Всього			у т.ч. міжнародні		
		2018	2019	% 19/18	2018	2019	% 19/18
Перевезено пасажирів	тис.чол.	12533,4	13705,8	109,4	11450,5	12547,2	109,6
у т.ч. на регулярних лініях	->-	7867,5	8252,4	104,9	6796,1	7107,2	104,6
Виконані пасажиро-кілометри	млрд.пас. км	25,9	30,2	116,6	25,4	29,7	116,9
у т.ч. на регулярних лініях	->-	15,6	17,4	111,5	15,1	16,9	111,9
Перевезено вантажів та пошти	тис.тонн	99,1	92,6	93,4	98,8	92,0	93,1
у т.ч. на регулярних лініях	->-	21,1	19,6	92,9	20,8	19,4	93,3
Виконані тонно-кілометри (вантажі+пошта)	млн.ткм	339,7	295,6	87,0	339,6	295,2	86,9
у т.ч. на регулярних лініях	->-	92,0	93,0	101,1	91,9	92,9	101,1
Виконано комерційних рейсів	тисяч	100,2	103,3	103,1	84,0	86,7	103,2
у т.ч. регулярних	->-	67,0	66,6	99,4	52,3	51,6	98,7

Примітка. Складено автором за даними Державної авіаційної служби України.

За даними Державної авіаційної служби України в звітному періоді вітчизняними авіаційними підприємствами забезпечено зростання основних економічних показників діяльності галузі. Упродовж 2019 року на ринку пасажирських та вантажних авіаперевезень України працювала 29 вітчизняних авіакомпаній. Разом з цим, обсяги перевезень вантажів та пошти в 2019 році зменшилися на 6,6% та склали 92,6 тис. тонн [67].

Пасажиропотоки через аеропорти України в 2019 році зросли на 19,8 % та становили 21994,1 тис. чоловік. В т.ч. на регулярних рейсах пасажиропотік зріс на 21 % та становив 16530,2 пасажирів [73, 74], (табл. 2.2):

Таблиця 2.2

Динаміка діяльності аеропортів України в 2018-2019рр.

	Одиниці виміру	Всього			у т.ч. міжнародних		
		2018	2019	% 19/18	2018	2019	% 19/18
Діяльність аеропортів							
Відправлено та прибуло ПС	тис. од.	182,8	201,2	110,1	145,6	162,7	111,7
в т.ч. на регулярних рейсах	-, -	140,3	153,6	109,5	111,5	124,9	112,0
Пасажиропотоки	тис. чол.	20545,4	24334,5	118,4	18357,5	21994,1	119,8
в т.ч. на регулярних рейсах	-, -	15811,1	18833,0	119,1	13658,7	16530,2	121,0
Поштовантажопотоки	тис. тонн	56,4	60,2	106,7	55,2	58,4	105,8
в т.ч. на регулярних рейсах	-, -	51,3	54,1	105,5	50,1	53,0	105,8

Примітка. Складено автором за даними Державної авіаційної служби України.

Міжнародні регулярні польоти. Сьогодні близько 52% усіх пасажирських перевезень вітчизняних авіакомпаній становлять міжнародні регулярні перевезення. У 2019 році міжнародні регулярні пасажирські перевезення відповідно до затвердженого розкладу руху здійснювали 10 вітчизняних авіакомпаній до 46 країн світу. Кількість пасажирів, які скористалися послугами українських авіаперевізників, зросла порівняно з 2018 роком на 4,6%, а порівняно з 2017 роком – на 21,7% та становила 7 107,2 тис осіб, при цьому середній відсоток пасажирського завантаження міжнародних регулярних рейсів збільшився порівняно з 2018 роком на

2,1% та становив 80,9%. У 2018 році на багатьох опанованих напрямках почала розвиватися мережа маршрутів вітчизняних авіакомпаній українськими авіаперевізниками, у результаті чого було відкрито 17 нових регулярних маршрутів.

Кількість міжнародних перевезень в 2019 році збільшилась на 9,6% та становила 12547,2 млн. осіб, а кількість внутрішніх перевезень склала 1158,6 тис. осіб, що на 15 % більше аналогічного показника 2018 року. Варто зазначити, що з 2014 року спостерігається відновлення внутрішніх перевезень та прослідковується зростаюча динаміка [67], (рис. 2.2.):

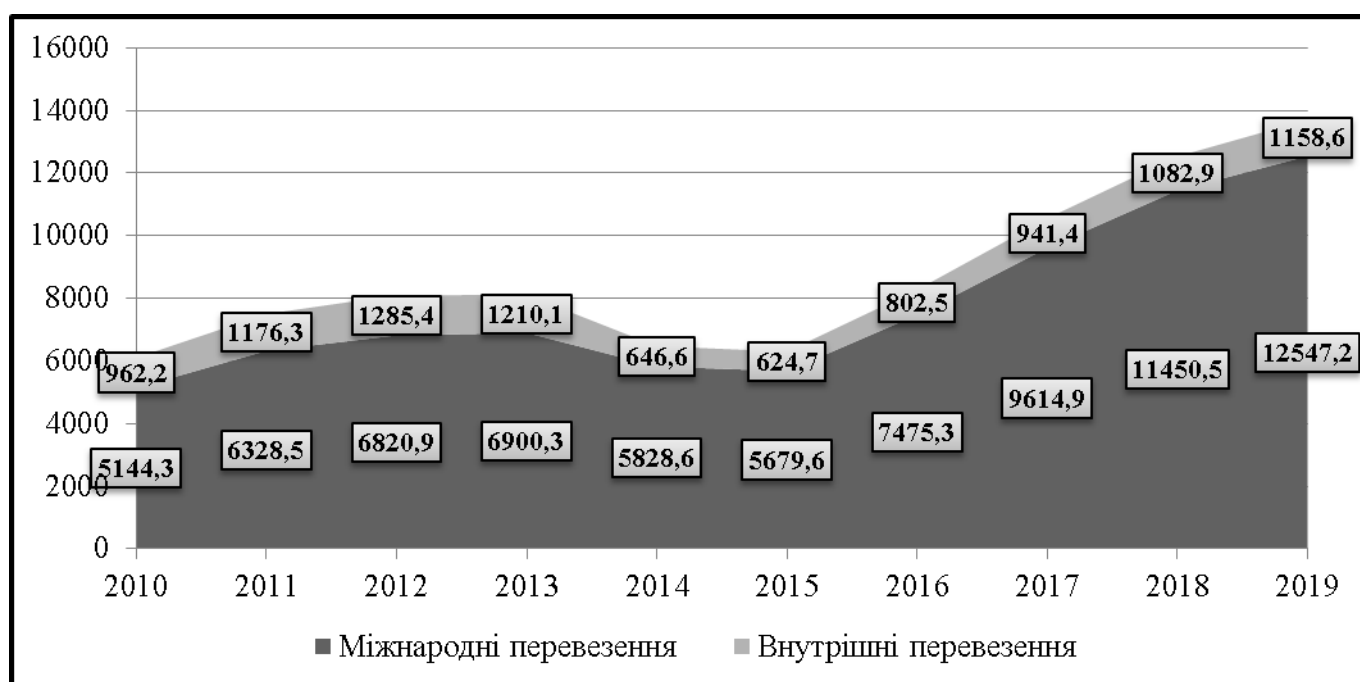


Рис. 2.2. Динаміка обсягів перевезених пасажирів авіаційним транспортом України, на міжнародних та внутрішніх регулярних лініях за 2008-2019рр., (тис. пас.).

Примітка. Побудовано автором за даними Державної авіаційної служби України.

Співвідношення міжнародних та внутрішніх перевезень українських авіаперевізників за підсумками 2019 року склало 89 % та 11 % на користь міжнародних. Так, цей показник лише за підсумками 2013 року склав 83 % та 17 %, що говорить про зменшення попиту українських громадян щодо перевезень авіаційним транспортом всередині країни [67].

Поряд із цим у 2019 році мало місце розширення діяльності на українському ринку іноземних авіакомпаній, послугами яких скористалися 9422,5 тис. пасажирів, що на 37,4% перевищує показник 2018 року і на 75,2% показник 2017 року та становить 57% від загальних обсягів регулярних пасажирських перевезень між Україною та країнами світу [67].

Загалом регулярні пасажирські перевезення до України виконували 40 іноземних авіакомпаній (у тому числі чотири нові: австрійська авіакомпанія Laudamotion, французька Aigle Azur (здійснювала польоти до вересня 2019 року), ізраїльська Israir Airlines та норвезька Scandinavian Airlines System) із 37 країн світу. Протягом року іноземними авіаперевізниками було відкрито 29 нових маршрутів, із них 21 новий маршрут – авіакомпаніями Ryanair та Wizz Air Hungary.

За даними Державної авіаційної служби України пасажиропотоки через аеропорти України в 2019 році збільшилися на 18,4% та становили 24334,5 тис. осіб [67], (рис. 2.3.):

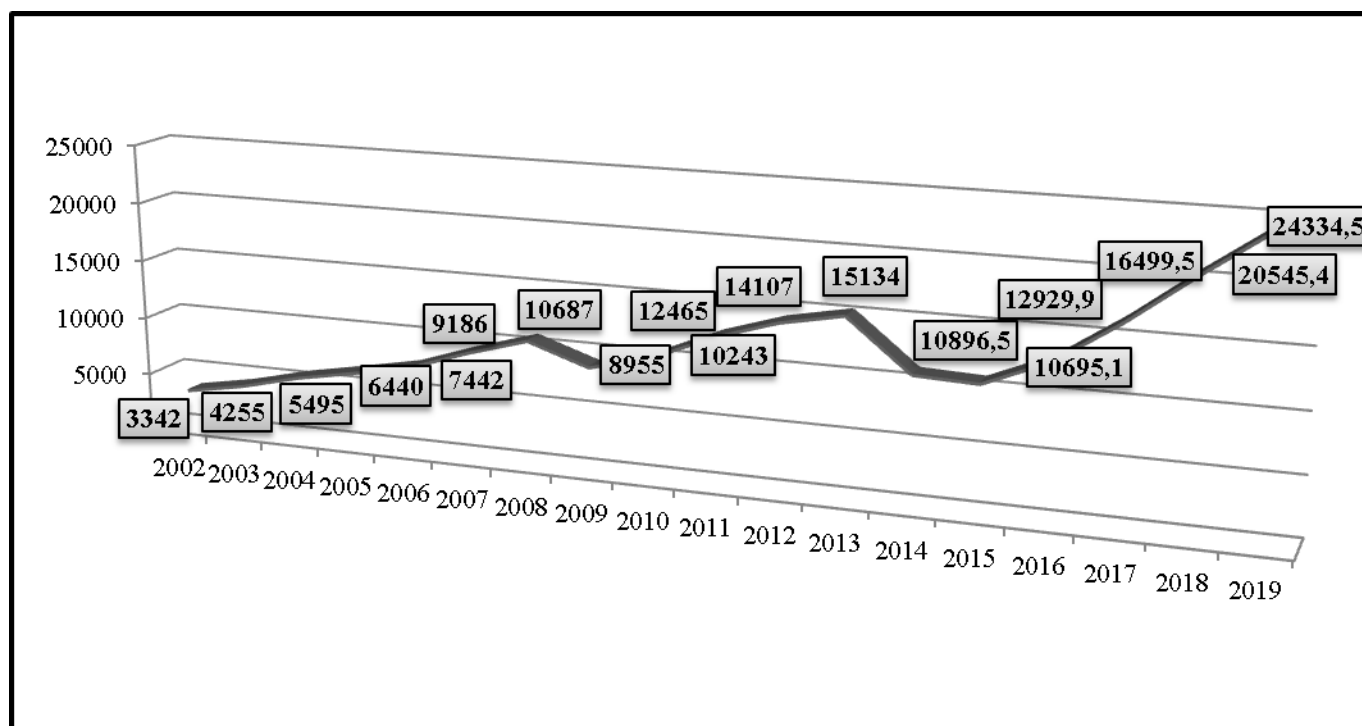


Рис. 2.3. Динаміка перевезених пасажирів через аеропорти України в 2002-2019рр., (тис. пас.).

Примітка. Побудовано автором за даними Державної авіаційної служби України.

Так, за період 2002-2019рр. пасажиропотоки через аеропорти України збільшилися майже в 7 разів і наразі прослідковується зростаюча динаміка. Падіння пасажиропотоку через аеропорти країни відбулося як і загалом пасажиропотоку в Україні в 2009 році та 2014-2015рр., що пов'язано з аналогічними причинами.

Варто зазначити, що пасажиропотоки через аеропорти України в 2019 році також показали історичний максимум у 24334,5 тис. пасажирів, у т.ч. у міжнародному сполученні відбулося його збільшення на 19,8% та становили 21994,1 тис. осіб, а кількість внутрішніх перевезень також збільшилася на 14% і становила 2340,4 тис. осіб [67], (див. Рис. 2.3.).

У 2019 році міжнародні регулярні пасажирські перевезення відповідно до затвердженого розкладу руху здійснювали 10 вітчизняних авіакомпаній до 46 країн світу. Кількість пасажирів, які скористались послугами українських компаній, зросла на 4,6 % та становила 7107,2 тис. чоловік, при цьому середній відсоток пасажирського завантаження міжнародних регулярних рейсів збільшився на 2,1 відсоткових пункта та склав 80,9%. Тривав розвиток мережі маршрутів вітчизняних авіаперевізників, якими розпочато експлуатацію на регулярній основі 17 міжнародних авіаліній [67].

Протягом 2019 року продовжувалася активізація регулярних перевезень у межах України. Внутрішні пасажирські перевезення на регулярній основі виконували чотири вітчизняні авіакомпанії («МАУ», «Мотор Січ», «Роза вітрів» та «Скайап»), які забезпечили повітряним сполученням одинадцять міст України. Протягом 2019 р. регулярними рейсами у межах нашої країни перевезено 1145,2 тис пасажирів, що на 6,9% більше, ніж за 2018 р., та на 22% більше, ніж у 2017 р. При цьому середній відсоток пасажирського завантаження внутрішніх регулярних рейсів українських авіакомпаній становив 75,9% (проти 79,3% у 2018 р. та 73,5% у 2017 р.).

Міжнародні нерегулярні польоти. Щодо міжнародних польотів на нерегулярній основі, то в 2019 році відбулося їх значне зростання – на 16,9% порівняно з 2018 роком та на 40% порівняно з 2017 роком. Так, протягом 2019 року 16-ма українськими авіакомпаніями перевезено 5 440 тис пасажирів. При цьому

майже 97% таких перевезень здійснено авіакомпаніями «МАУ», «Азур Ейр Україна», «Скайап», «Роза вітрів» та «Буковина» [67].

Внутрішні регулярні польоти. Регулярні внутрішні пасажирські перевезення між 11 містами України виконували чотири вітчизняні авіакомпанії («Міжнародні авіалінії України», «Мотор Січ», «Роза вітрів» та «Скайап»). Протягом 2019 року регулярними рейсами у межах України перевезено 1145,2 тис. пасажирів, що на 6,9 відсотка більше, ніж за попередній рік. При цьому, середній відсоток пасажирського завантаження внутрішніх регулярних рейсів українських авіакомпаній склав 75,9% (проти 79,3 у 2018 році), [67].

У 2019 році комерційні рейси вітчизняних та іноземних авіакомпаній обслуговували 19 українських аеропортів та аеродромів. Кількість відправлених та прибулих упродовж року повітряних суден становила 201,2 тис (проти 182,8 тис за 2018 рік і 159,9 тис за 2017 рік). При цьому пасажиропотоки через аеропорти України зросли порівняно з попереднім роком на 18,4% та досягли позначки 24 334,5 тис осіб [67], (рис. 2.4.):



Рис. 2.4. Динаміка перевезених пасажирів через аеропорти України на міжнародних та внутрішніх регулярних лініях в 2008-2019рр., (тис. пас.).

Примітка. Побудовано автором за даними Державної авіаційної служби України.

Поштовантажопотоки в 2019 р. збільшилися на 6,7% та становили 60,2 тис т проти 56,4 тис т у 2018 р. Слід зазначити, що нині близько 98% загальних пасажиропотоків та практично всі поштовантажопотоки сконцентровані в семи основних аеропортах України: «Бориспіль», «Київ (Жуляни)», «Львів», «Одеса», «Харків», «Запоріжжя» та «Дніпро», [67].

Крім того, у 2019 році частка головного аеропорту країни - "Бориспіль" - в загальному обсязі пасажирських перевезень становила 63% та одночасно відбулося зростання кількості обслугованих пасажирів порівняно з 2018 роком в наступних аеропортах: Харків - на 39,4 %, Львів - на 38,8 %, Бориспіль - на 21,1 %, Дніпропетровськ – на 13,2 %, Одеса - на 17,1 % та Запоріжжя - на 8,4 %. В той же час в столичному аеропорту Київ (Жуляни) мало місце скорочення пасажиропотоку (на 6,9 %), [76].

При цьому, близько 98% пасажиропотоків у 2019 році та практично всі поштовантажопотоки сконцентровані в 7 основних аеропортах. До топ-7 українських аеропортів за пасажиропотоком у 2019 році входять: Бориспіль, Київ (Жуляни), Львів, Одеса, Харків, Запоріжжя та Дніпропетровськ, [67], (рис. 2.5.):

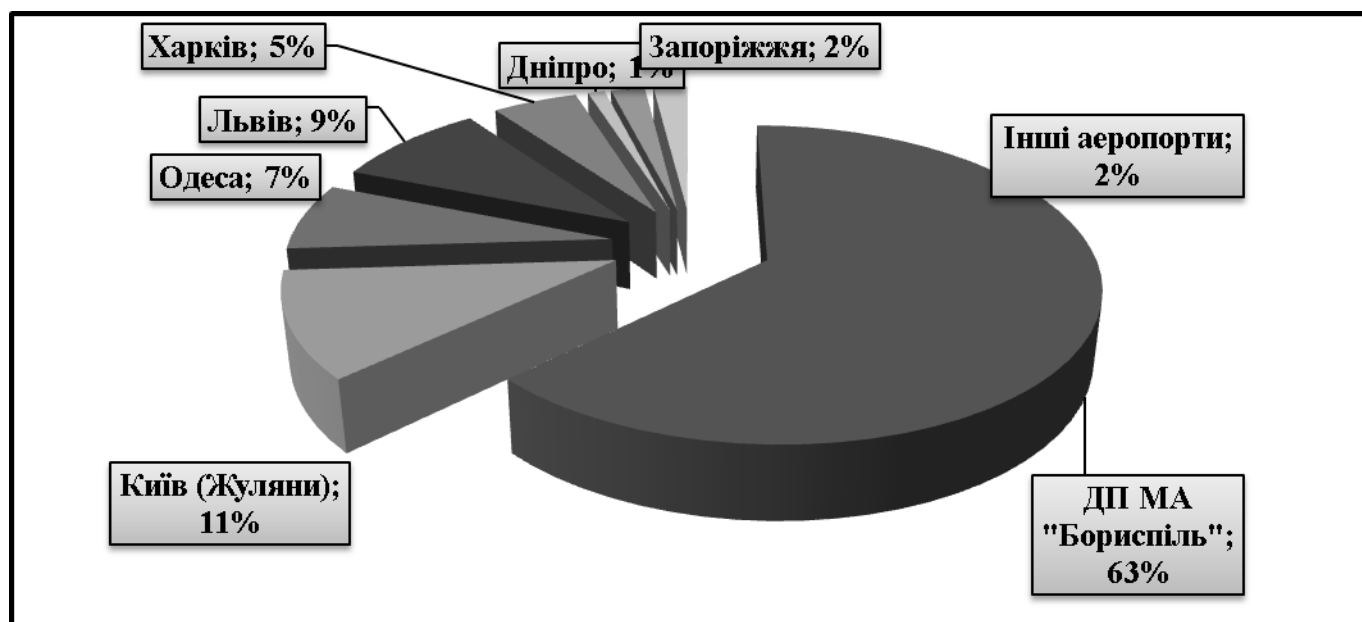


Рис. 2.5. Питома вага аеропортів України в загальних обсягах перевезень пасажирів в 2019 році, (%).

Примітка. Побудовано автором за даними Державної авіаційної служби України.

За обсягом пасажиропотоку в 2019 році лідерами є аеропорти Бориспіль та Київ ім. Ігоря Сікорського (Жуляни). У 2017 році аеропорти Одеси та Львова займали практично однакові позиції у структурі пасажиропотоку. Однак у 2018–2019рр. частка аеропорту Львова в структурі пасажиропотоку зросла до 9%. Чинником цього стало збільшення пасажиропотоку до країн Західної Європи. Аеропорт Харкова у структурі пасажиропотоку займає 5%. Частка аеропортів Дніпра та Запоріжжя становить відповідно 1% та 2%. Інформацію про обсяг пасажиропотоку в аеропортах України у 2019 році та його динаміку до попереднього року представлена у табл. 2.3:

Таблиця 2.3

ТОП-7 аеропортів України за пасажиропотоком у 2019 році

№ рейтингу	Назва аеропорту	Кількість перевезених пасажирів, тис. осіб	Зміна пасажиропотоку, %
1.	Аеропорт Бориспіль	15 260,3	+ 21,1%
2.	Аеропорт Жуляни ("Київ")	2 617,9	-6,9%
3.	Аеропорт Львів	2 217,4	+ 38,8%
4.	Аеропорт Одеса	1 694	+ 17,1%
5.	Аеропорт Харків	1 340,8	+ 40%
6.	Аеропорт Запоріжжя	434	+ 8,4%
7.	Аеропорт Дніпропетровськ	338,9	+ 13,3%
....	Разом аеропорти України	24 334,5	+18,4%

Примітка. Складено автором за даними Державної авіаційної служби України.

За прогнозами, до 2030 року пасажиропотік через аеропорти України зросте в 3 рази проти показника 2018 року – до 71,2 млн. із 24,3 млн. осіб. Крім того, до 2030 року очікується зростання частки пасажиропотоку, що перевозиться авіакомпаніями «лоу-кост», до 35% від загального обсягу, а також зменшення мінімальної вартості квитка до 25–30 євро [67]. Зокрема, це сприятиме збільшенню мережі внутрішніх маршрутів утричі, міжнародних – удвічі, а також залученню авіаційного транзитного вантажопотоку через столичні і регіональні аеропорти України.

Опитані ЕП експерти впевнені, що українські аеропорти готові до зростання пасажиропотоку, і будь-яких труднощів найближчим часом вони не відчуватимуть. У багатьох аеропортах запас міцності дозволяє обслуговувати в кілька разів більше

пасажирів, ніж вони обслуговують. Інфраструктура аеропортів готова до зростання пасажиропотоку.

Індекс зростання обсягів пасажирських перевезень авіаційним транспортом України в період 2000-2019рр., який наочно демонструє зміну динаміки пасажиропотоку України показано на рисунку 2.6. Потрібно відмітити, що лише в 2009, 2014 та 2015 роках індекс зростання обсягів пасажирських перевезень був менший одиниці і складав 0,83, 0,8 та 0,97 відповідно, що пов'язано з загальносвітовими тенденціями ринку авіаційних перевезень, світовою фінансовою кризою та складною економічною та політичною ситуацією в Україні. Разом з тим, відповідно до показників 2016, 2017, 2018 та 2019 років індекс зростання обсягів пасажирських перевезень буде значно вище 1 та становить 1,31, 1,28, 1,19 та 1,1 відповідно, що пов'язано з відновленням ринку авіаційних перевезень в Україні [67], (рис. 2.6.):

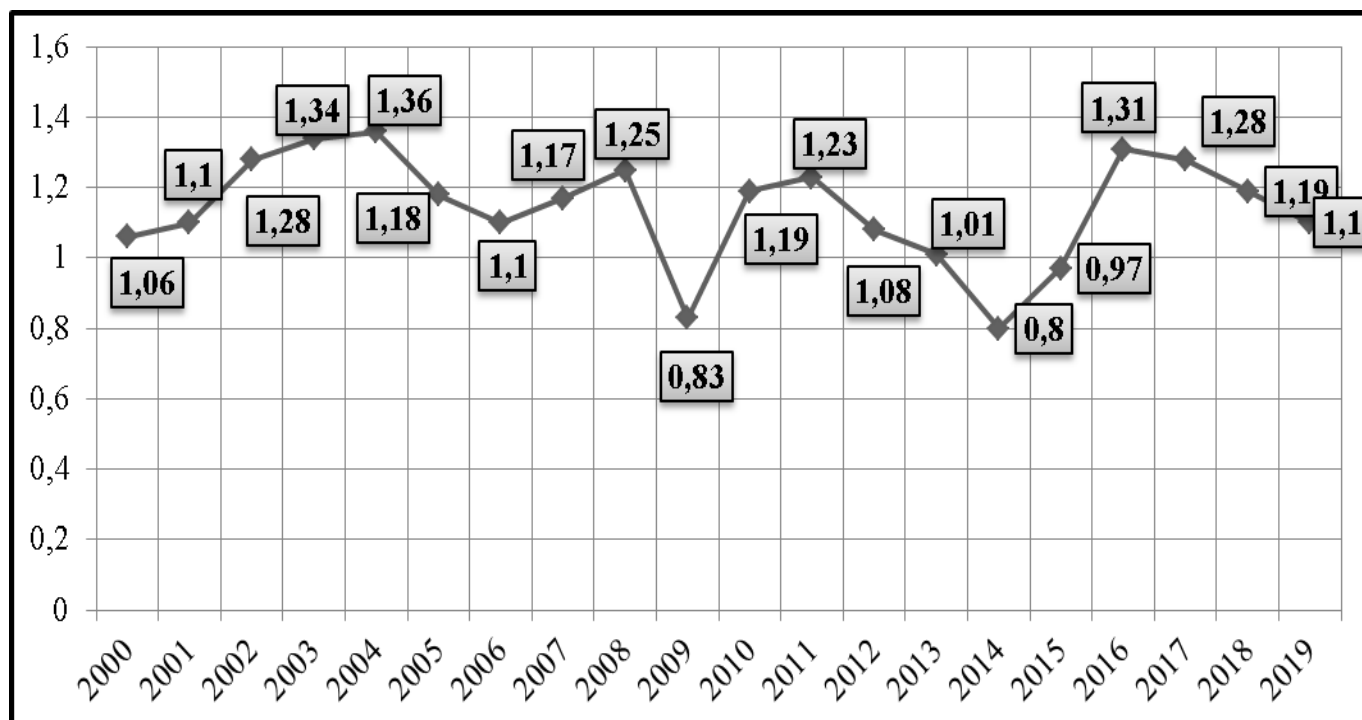


Рис. 2.6. Індекс зростання обсягів пасажирських перевезень авіаційним транспортом України за 2000-2019рр.

Примітка. Побудовано автором за даними Державної авіаційної служби України.

Перевезення пасажирів протягом 2019 року здійснювали 18 українських авіакомпаній (у 2018 році – 21 вітчизняна авіакомпанія), серед яких найбільші обсяги виконано такими авіакомпаніями: «Міжнародні авіалінії України», «Азур Ейр Україна», «Скайап», «Роза вітрів» та «Буковина». У 2019 році авіакомпанії «Скайап» та «Буковина» витіснили з п'ятірки лідерів «ЯнЕйр» та «Браво». За підсумками 2019 року п'ятьма провідними пасажирськими авіакомпаніями перевезено 13 306,7 тис осіб, що на 22,4% більше, ніж за 2018 рік, та становить 97% від загальних обсягів пасажирських перевезень авіакомпаній України [67].

Традиційно найбільший пасажиропотік в 2019 році обслужила авіакомпанія МАУ Арона Майберга та Ігоря Коломойського. У 2019 авіакомпанія МАУ перевезла 7 млн 963,6 тис. пасажирів, що на 0,6% менше в порівнянні з результатом 2018 року. Частка МАУ на ринку українського авіаперевезення склала 58%.

За підсумками 2019 року МАУ зафіксувала зростання показників перевезень на внутрішніх, далекомагістральних і чартерних рейсах і незначний спад на середньомагістральних міжнародних напрямках. Зниження показника відбулося на тлі зміни польотної програми восени 2019 року з метою повернення авіакомпанії в зону прибутковості [57], (рис. 2.7.):

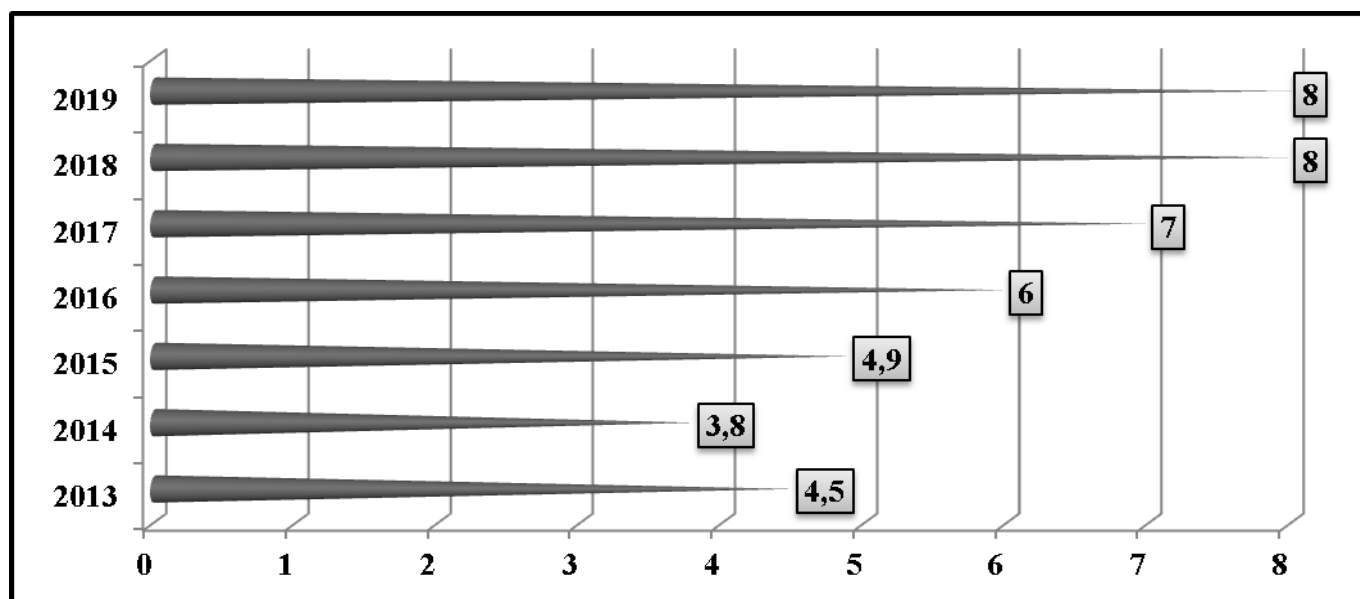


Рис. 2.7. Кількість пасажирів перевезених авіакомпанією «Міжнародні авіалінії України» в 2013-2019рр., (млн. пас.).

Примітка. Побудовано автором за даними авіакомпанії «Міжнародні авіалінії України».

На чартерних рейсах в 2019 році авіакомпанія перевезла 1 млн 26,9 тис. Пасажирів (+ 15,4%), на далекомагістральних - 662,7 тис. пасажирів (+ 9,7%), на внутрішніх - 960,4 тис. пасажирів (+ 2,3%), на міжнародних середньомагістральних рейсах - 5 млн 313,6 тис. пасажирів (-4,7%).

Загальна кількість виконаних рейсів в 2019 році склало 58,6 тис., що на 4,6% менше, ніж в 2018 році. Середнє завантаження крісел покращилася на 1,3 процентних пункту і склала 81,8%. Максимальне завантаження в 92,1% зафіксована на чартерних рейсах, далі з результатом 80,8% слідує середньомагістральні міжнародні рейси, далекомагістральні рейси - 79,6% і внутрішні рейси - 79,1%.

Частка транзиту в пасажиропотоку МАУ в 2019 році склала 50,5%, тоді як в 2018 році цей показник становив 52,6%. В 2020 році авіакомпанія МАУ планує скоротити свій флот до 34 бортів. Зміни пов'язані з плановим виведенням частини літаків через оптимізацію програми польотів в кінці 2019 року, а також втратою борту Boeing 737-800 UR-PSR в Ірані 08 січня 2020 року. Після закриття збиткових напрямків і оптимізації мережі, авіакомпанія планує знову нарощувати флот. На сьогодні парк МАУ налічує 42 повітряних судна різних модифікацій, включаючи 28 Boeing 737 NG. Середній вік літаків становить 11,6 років [57].

У 2019 році регулярні пасажирські перевезення між одинадцятьма містами України виконували чотири вітчизняні авіакомпанії, якими скористалися понад 1,15 млн пасажирів. Це майже на 7% більше, ніж за 2018 рік. Середній відсоток пасажирського завантаження внутрішніх регулярних рейсів українських авіакомпаній у 2019 році становив 75,9% проти 79,3% у 2018 році.

Лідером серед перевізників була компанія "Міжнародні авіалінії України" Арона Майберга та Ігоря Коломойського. На неї припадає понад 80% пасажирів, перевезених в межах країни. Загалом компанія в 2019 році здійснила 10,3 тис рейсів та обслужила трохи менше мільйона пасажирів.

Авіакомпанія Sky Up Тетяни і Юрія Альб, власників провідного туроператора Join UP, перевезла понад 70 тис осіб. Її частка в цьому сегменті становила близько 6%. Контрольована групою "Приват" Ігоря Коломойського та Геннадія Боголюбова компанія "Роза вітрів" за рік обслужила понад 63 тис пасажирів (5%), а компанія

"Мотор січ" В'ячеслава Богуслаєва вирішила не публікувати результати роботи [67], (рис. 2.8.):

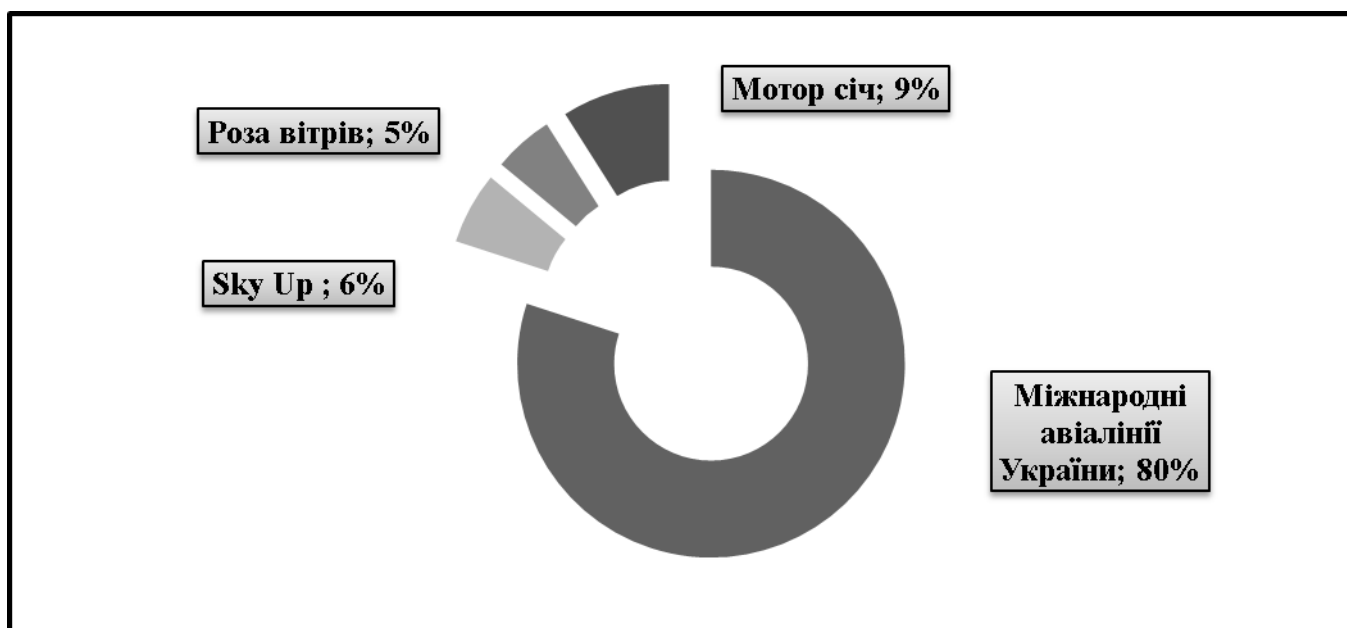


Рис. 2.8. Частка ринку внутрішніх авіаперевезень виконаних найбільшими авіаперевізниками України в 2019 році, (%).

Примітка. Побудовано автором за даними Державної авіаційної служби України.

Позитивна тенденція, що сформувалась в останні два роки, пов'язана, насамперед, з успішним розвитком сектору міжнародних повітряних перевезень.

Згідно з оптимістичним сценарієм "Авіаційної транспортної стратегії до 2030 року", влада планує за десять років досягнути пасажиропотоку 100 млн осіб, збільшити кількість міжнародних рейсів удвічі, внутрішніх - утричі. У 2030 році в Україні працюватимуть 50 аеропортів та щонайменше п'ять авіаційних хабів, а регулярно літатиме половина населення країни. Серед найближчих планів - модернізація аеропортів у Дніпрі та Ізмаїлі, підготовка проєкту для будівництва аеропорту в Мукачевому.

Інший важливий напрямок роботи Мінінфраструктури - розвиток державно-приватного партнерства. Міністерство працює над підготовкою пілотних проєктів з передавання в концесію регіональних аеропортів.

Перевезення вантажів та пошти. Аналіз діяльності вітчизняних авіакомпаній із перевезення вантажів та пошти дав змогу визначити, що обсяги вантажних перевезень та пошти авіаційним транспортом України скоротилися у 2019 р. на 6,6% порівняно з 2018 р. та становили 92,6 тис т. За звітний рік перевезення вантажів та пошти виконували 20 вітчизняних авіакомпаній (у 2018 р.– 22 авіакомпанії). До п'ятірки лідерів із перевезення вантажів увійшли: АТП «ДП «Антонов», авіакомпанії «МАУ», «ЗетАвіа», «Максімум Еірлайнс» та «Южмашавіа», якими у 2019 р. було виконано майже 85% загальних обсягів перевезень вантажів та пошти. При цьому більшу частину вантажоперевезень традиційно становили чартерні рейси в інших державах у рамках гуманітарних та миротворчих програм ООН.

Зниження обсягів перевезення вантажів зумовлено наслідками економічної кризи, геополітичними чинниками та проведенням ООС на Сході країни. Нормалізація військово-політичної ситуації в Україні, відкриття повітряного простору, подолання технічної і технологічної відсталості українських аеропортів і, відповідно, збільшення продуктивності й ефективності аеропортової техніки сприятимуть збільшенню всіх видів авіаперевезень.

За оперативною інформацією щодо основних показників діяльності авіаційної галузі за січень – березень 2020 року (станом на 10.04.2020) обсяги пасажирських перевезень українських авіакомпаній зменшилися порівняно з відповідним періодом минулого року на 17,3% та склали 1953,8 тис. чол., у т.ч. міжнародні – на 17,1% та склали 1757 тис. чол. Пасажиропотоки через аеропорти України скоротилися на 8,9% та становили 4025,2 тис. чол., у т.ч. у міжнародному сполученні – на 7,4% та становили 3631,3 тис. чол.

Таким чином, у 2019 році ринок пасажирських авіаперевезень продовжував демонструвати позитивну динаміку. За статистичними даними кількість пасажирів, що скористались послугами українських авіакомпаній, збільшилась на 9,4 % та склала 13705,8 тис. чоловік. Пріоритетними напрямками розвитку авіаційної галузі авіаційної галузі України є: створення міжнародних консорціумів за участю провідних транснаціональних корпорацій; організація спільних підприємств; довгострокова кооперація; транскордонні злиття і поглинання; державна підтримка.

2.2. Особливості міжнародного авіаційного співробітництва України

Регулювання авіаційних перевезень в Україні відбувається згідно з Конвенцією про міжнародну цивільну авіацію, Повітряним кодексом України, Положенням про використання повітряного простору України, Указами Президента України, Наказами Міністерства Інфраструктури України, Наказами, Міністерства оборони України, Нормативно-правовими актами (Наказами, Положеннями, інше) Державної авіаційної служби України, Стандартами і Рекомендованою практикою Міжнародної організації з цивільної авіації, нормативними актами Міжнародної асоціації повітряного транспорту, Європейської організації з безпеки аеронавігації, іншими нормативно-правовими актами.

Міністерство Інфраструктури України, є основним органом, що стежить за розробкою і наглядом виконання державної політики в галузі авіаційних перевезень і розробляє орієнтовні напрямки діяльності для Державіаадміністрації [60].

Державна авіаційна служба є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури, який реалізує державну політику у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України та є уповноваженим органом з питань цивільної авіації. Державіаслужба у своїй діяльності керується Конституцією та законами України, указами Президента України та постановами Верховної Ради України, прийнятими відповідно до Конституції та законів України, актами Кабінету Міністрів України, іншими актами законодавства [66].

Варто зазначити, що з 1992 року здійснювалася робота, яка сприяла повноцінному входженню України у міжнародну авіатранспортну спільноту та виходу українських авіаперевізників на міжнародні ринки повітряних перевезень.

Наразі Україна має широкі міжнародні зобов'язання за 39-ма міжнародними договорами у рамках міжнародного повітряного права (включаючи 28 під егідою ІКАО, 1 під егідою ЄКЦА та 7 під егідою ЄВРОКОНТРОЛЮ), 70-ма двосторонніми міжурядовими угодами про повітряне сполучення, Угодою між Україною та ЄС про певні аспекти повітряного сполучення («горизонтальна угода»), та іншими

міжнародними договорами України, включаючи Додаток у сфері авіаційного транспорту до ГАТТ/СОТ, в рамках розвитку регіонального співробітництва у межах Європейського регіону та країн Чорноморсько-Кавказького регіону.

Для цього забезпечено набуття членства у таких міжнародних авіаційних організаціях (табл. 2.4):

Таблиця 2.4

Участь України в міжнародних авіаційних організаціях

Назва міжнародної організації	Дата набуття членства в міжн. орг-ції	Підстава для набуття членства в міжн. орг-ції	Характер фінансових зобов'язань перед міжн. орг-цією	Інформація про виконання фінансових зобов'язань перед міжнародною організацією		
				вид валюти	обсяг. фін. зобов-нь на 2016 рік	обсяг невикон. фін. зоб. у попер. роки
Європейська конференція цивільної авіації (ЄКЦА) European Civil Aviation Conference (ECAC)	15.12.1999	Доручення КМУ від 12.10.1999р. № 20043/99	Сплата щорічного членського внеску	Євро	34 884,00	Немає
Європейська організація з безпеки аеронавігації «Євроконтроль» European Organization for the safety of air navigation (Eurocontrol)	01.05.2004	Розп. През. України від 18.12.2001 р. №360/2001-рп, закони України від 26.11.03 №1337-1343- IV	Сплата щорічного членського внеску	Євро	6 382 162 євро Із цієї суми сплачено 3191081 євро	Немає
Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) International Civil Aviation Organization (ICAO)	09.09.1992	Лист Пр. Міністра України від 28.07.1992 про приєднання України до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (Чикаго, 7.12.1944 р.)	Сплата щорічного членського внеску	Кан. долар, долар США	71 473 кан. дол. 39 851 дол. США	1368880 грн 1019014 грн

Примітка. Складено автором за данми Державної авіаційної служби України.

Україна є членом таких міжнародних авіаційних організацій як Європейська конференція цивільної авіації (ЄКЦА), Європейська організація з безпеки аеронавігації «Євроконтроль» (ЄВРОКОНТРОЛЬ) та Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО).

У 2019 році відбулися переговори на рівні авіаційних властей України та таких країн-партнерів: Південно-Африканської Республіки (19-20 лютого 2019 року в м. Преторія, Південно-Африканська Республіка); Держави Катар (26 лютого 2019 року в м. Київ, Україна); Ісландії (20 червня 2019 року в м. Рейк'явік, Ісландія); Канади (25-26 червня 2019 року в м. Оттава, Канада).

Євроатлантична інтеграція (НАТО). 23 грудня 2014 року Верховна Рада України прийняла рішення про відмову України від здійснення політики позаблоковості, яка виявилася неефективною у контексті забезпечення держави від зовнішнього тиску та агресії. Україною відновлено політичний курс на інтеграцію до євроатлантичного безпекового простору, а основними напрямками державної політики з питань національної безпеки та основними засадами зовнішньої політики України визначено поглиблення співпраці з Організацією Північноатлантичного договору (НАТО) з метою досягнення критеріїв, необхідних для набуття членства у цій організації. Указом Президента України від 10 квітня 2019 року № 117 було затверджено Річну національну програму під егідою Комісії Україна – НАТО на 2019 рік, яка передбачає співробітництво в галузі організації повітряного руху та безпеки використання повітряного простору (п. 131 Основних заходів у рамках Програми).

Участь у проєкті SAFER-U. У березні 2019 року Державіаслужба та консорціум під керівництвом Управління цивільної авіації Великої Британії (UK CAA) запустили проєкт ЄС «SAFER-U: Strengthening the Aviation Framework and European Regulation for Ukraine» («Розвиток авіаційної законодавчої бази України шляхом наближення до законодавства ЄС»). Проєкт SAFER-U триватиме з 2019 по 2022 роки та зосереджений на: - удосконаленні українських правил безпеки польотів в сферах льотної експлуатації цивільних повітряних суден (OPS) та сертифікації льотного екіпажу цивільної авіації (FCL); - підвищенні інституційної спроможності

Державіаслужби щодо нагляду за суб'єктами авіаційної діяльності завдяки проведенню навчання державних інспекторів, обміну досвідом та застосуванню кращих практик, стажуванню на робочому місці. Реалізація проєкту сприятиме підготовці до імплементації відповідних положень, що випливають із парафованої Угоди про Спільний авіаційний простір про між ЄС та Україною та робочих домовленостей між Державною авіаційною службою України та Європейським агентством з безпеки авіації (EASA).

Участь у проєкті зі зміцнення системи нагляду за безпекою польотів в Україні. Протягом жовтня-листопада 2019 року було реалізовано проєкт технічної допомоги ICAO EUR/NAT «Strengthening the State Safety Oversight System of Ukraine» («Зміцнення системи нагляду за безпекою польотів в Україні»). У рамках проєкту експерти ІКАО переглянули та надали рекомендації щодо вдосконалення керівництв та процедур для інспекторів Державіаслужби, провели тренінги на робочих місцях під час інспекційних перевірок експлуатантів. У співпраці з експертами ІКАО фахівці Державіаслужби досягнули значного прогресу у заповненні CAP (Correction Action Plan) за напрямками льотної експлуатації (OPS), видачі свідоцтв авіаційному персоналу (PEL) та льотної придатності (AIR).

Участь в інноваційній програмі EU Association Lab. З метою покращення умов для впровадження Угоди про асоціацію між Україною та ЄС у частині збереження, захисту, поліпшення і відтворення якості навколишнього середовища та заохочення заходів на міжнародному рівні, спрямованих на вирішення регіональних і глобальних проблем навколишнього середовища, *inter alia*, у сфері шумового забруднення (стаття 361) команда Державіаслужби бере участь в інноваційній програмі EU Association Lab. Зі своїм проєктом NOMOS (noise monitoring system) команда Державіаслужби розробляє портал (інтерактивну мапу) з узагальненими даними щодо рівнів та контурів шуму від усіх аеропортів України для зручного та зрозумілого доступу до інформації.

За результатами роботи в інноваційній програмі буде запущено базову версію порталу, що включатиме в себе інформацію про шуми від чотирьох українських аеропортів. Запуск заплановано на кінець лютого–початок березня 2020 року. У

подальшому портал міститиме інформацію про шуми від усіх українських аеропортів. Співпраця між Державіаслужбою та Німецьким товариством міжнародного співробітництва (GIZ) у рамках проєкту NOMOS триватиме до кінця 2020 року.

Членство в JARUS. У 2019 році Державна авіаційна служба України стала повноцінним членом JARUS (Joint Authorities for Rulemaking on Unmanned Systems). Членство в JARUS відкриває можливості для участі в тематичних робочих групах, налагодження контактів з організаціями та провідними світовими компаніями, які безпосередньо беруть участь у розробці світової концепції регулювання безпілотних повітряних суден, та дозволяє впливати на розвиток і розв'язання проблем індустрії. Обмін знаннями та напрацювання гармонійних вимог допомагає учасникам встановлювати власні регуляторні рамки, узгоджені зі світовими стандартами.

Відповідність міжнародним стандартам. У липні 2019 року ICAO провела IVM (Integrated Validation Mission) в Україні з метою перевірки стану забезпечення впровадження Стандартів та Рекомендованої практики (SARPs) ICAO та дотримання зобов'язань, що випливають з участі України в ICAO у сфері розслідування авіаційних подій та інцидентів (AIG) та ANS аеронавігаційного обслуговування (ANS). У результаті IVM рівень імплементації SARPs ICAO в Україні в сфері ANS збільшився з 68.24% до 78.24%, в сфері AIG – з 50% до 60%.

Нормативно-правове регулювання. У звітному періоді особлива увага приділялася удосконаленню чинного законодавства України, у тому числі шляхом імплементації відповідних актів ЄС у вітчизняне законодавство. Так, у 2019 році прийнято такі авіаційні правила України:

- наказ Державної авіаційної служби України від 27 грудня 2018 року № 1374 «Про затвердження Авіаційних правил України «Загальні вимоги до медичної сертифікації штурманів, бортінженерів, бортрадистів, бортоператорів», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 21 січня 2019 року за № 74/33045;
- наказ Державної авіаційної служби України від 26 листопада 2018 року № 1239 «Про затвердження Авіаційних правил України «Правила повітряних

перевезень та обслуговування пасажирів і багажу», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 08 лютого 2019 року за № 141/33112;

– наказ Державної авіаційної служби України від 19 грудня 2018 року № 1339 «Про затвердження Авіаційних правил України «Правила сертифікації технічних засобів захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 22 лютого 2019 року за № 188/33159.

Крім цього, протягом 2019 року прийнято такі нормативно-правові акти, розроблені Державіаслужбою:

а) Указ Президента України від 20 червня 2019 року № 419 «Про визнання такими, що втратили чинність, деяких указів Президента України» (щодо визнання таким, що втратив чинність, Указу Президента України від 6 квітня 2011 року № 398 «Про затвердження Положення про Державну авіаційну службу України»);

б) постанову Кабінету Міністрів України від 18 грудня 2018 року № 1217 «Про внесення змін до Положення про використання повітряного простору України»;

в) постанову Кабінету Міністрів України від 06 лютого 2019 року № 79 «Про визнання такими, що втратили чинність, деяких постанов Кабінету Міністрів України»;

г) постанову Кабінету Міністрів України від 05 червня 2019 року № 479 «Про визнання такими, що втратили чинність, деяких постанов Кабінету Міністрів України»;

д) постанову Кабінету Міністрів України від 26 червня 2019 року № 550 «Про затвердження Порядку взаємодії Державної авіаційної служби з правоохоронними органами з питань забезпечення безпеки цивільної авіації»;

е) постанову Кабінету Міністрів України від 14 серпня 2019 року № 721 «Про внесення змін до пункту 2 постанови Кабінету Міністрів України від 26 вересня 2007 р. № 1172»;

ж) постанову Кабінету Міністрів України від 14 серпня 2019 року № 725 «Про внесення змін до Порядку і правил здійснення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації»;

з) постанову Кабінету Міністрів України від 23 жовтня 2019 року № 915 «Про визнання такою, що втратила чинність, постанови Кабінету Міністрів України від 12 травня 2007 р. № 723»;

и) розпорядження Кабінету Міністрів України від 23 січня 2019 року № 32-р «Про визнання таким, що втратило чинність розпорядження Кабінету Міністрів України від 24 грудня 2004 р. № 967»;

к) розпорядження Кабінету Міністрів України від 20 березня 2019 року № 173-р «Про підписання Протоколу між Кабінетом Міністрів України та 3 Урядом Держави Катар про внесення змін і доповнень до Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Держави Катар про повітряне сполучення»;

л) наказ Міністерства інфраструктури України від 01 березня 2019 року № 135 «Про затвердження Порядку відшкодування фактичних витрат на копіювання або друк документів, що надаються за запитом на інформацію, розпорядником якої є Державна авіаційна служба України, та їх Розміру», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 26 березня 2019 року за № 304/33275;

м) наказ Міністерства інфраструктури України від 06 серпня 2019 року № 590 «Про визнання нормативно-правових актів СРСР такими, що не застосовуються на території України», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 23 серпня 2019 року за № 960/33931.

Використання коштів державного бюджету. У 2019 році Державіслужбою відповідно до кошторису використано 277 091,7 тис. гривень.

На 2020 рік кошторисом передбачено 345 600,0 тис. гривень, що на 124,7% перевищує показник минулого року.

За підсумками 2019 року забезпечено виконання значної кількості результативних показників, зокрема:

- зобов'язання перед міжнародними організаціями по сплаті членських внесків;
- розроблення проєктів нормативно-правових актів;
- придбання ліцензійного програмного забезпечення;
- подання позовів на користь установи.

У звітному періоді Державіаслужбою було забезпечено досягнення найважливіших результативних показників та виконання завдань, передбачених паспортом бюджетної програми на 2019 рік за КПКВК 3108010 «Керівництво та управління у сфері авіаційного транспорту». Єдиним джерелом фінансування Державної авіаційної служби України є Державний спеціалізований фонд фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях (далі – Держспецфонд).

Під час роботи 40-ої сесії Генеральної Асамблеї ІКАО, що проходила з 24 вересня по 04 жовтня 2019 року в м. Монреаль (Канада), делегацією Уряду України було представлено робочий документ WP/183 «Financing mechanisms for Civil Aviation Authorities». У цьому документі, зокрема, наведені існуючі механізми фінансування діяльності уповноважених органів з питань цивільної авіації, які пропонує ІКАО відповідно до своєї політики та рекомендацій.

Основною метою цього документу є визнання того факту, що питання належного та стабільного фінансування уповноважених органів з питань цивільної авіації є дуже актуальним для багатьох країн, а також того, що неналежне фінансування призводить до погіршення показників безпеки польотів у країнах. Після обговорення зазначеного робочого документа Асамблеєю було підтверджено той факт, що практика стягування зборів з «користувачів», як у випадку України та ЄС, відповідає політиці та рекомендаціям ІКАО, а отже не протирічить Чиказькій Конвенції.

Пріоритети діяльності у 2020 році. Гармонізація законодавства України із законодавством Європейського Союзу.

1.1. Розроблення та прийняття нормативно-правових актів національного законодавства з метою впровадження положень регламентів та директив ЄС.

1.2. Реалізація домовленостей щодо збіжності систем сертифікації між Державіаслужбою та Єврокомісією.

1.3. Впровадження стандартів ЄС в процесі сертифікації аеродромів та суб'єктів авіаційної діяльності.

1.4. Впровадження Правил експлуатації безпілотних повітряних суден

2. Міжнародне співробітництво.

2.1. Розвиток співробітництва з міжнародними авіаційними організаціями та поглиблення галузевого співробітництва з ЄС Виконання зобов'язань, що впливають з членства України в міжнародних організаціях, зокрема забезпечення участі у заходах під егідою ІКАО, ЄКЦА, ЄВРОКОНТРОЛЮ, EASA.

2.2. Імплементация проекту “Support to the State Aviation Administration of Ukraine in Reinforcing its Competencies in Air Operations and Flight Crew Licensing”.

2.3. Співпраця між Державіаслужбою та Німецьким товариством міжнародного співробітництва (GIZ) у рамках проекту NOMOS.

3. Лібералізація повітряного сполучення.

3.1. Проведення двосторонніх переговорів на рівні авіаційних адміністрацій інших держав з питань міжнародного повітряного сполучення.

3.2. Зняття обмежень щодо кількості призначених авіаперевізників, пунктів відправлення/призначення, а також кількості рейсів з країнами-членами ЄС та іншими країнами-партнерами.

4. Підвищення рівня безпеки авіації та авіаційної безпеки.

4.1. Розроблення та впровадження Державної програми з безпеки польотів.

4.2. Реалізація єдиної державної політики у сфері авіаційної безпеки, захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання.

4.3. Впровадження дієвого контролю в галузі цивільної авіації, поліпшення державного регулювання та нагляду за дотриманням вимог безпеки польотів.

4.4. Здійснення державного нагляду за безпекою польотів у системі організації повітряного руху та при аеронавігаційному обслуговуванні.

5. Підвищення якості процесу організації авіаційних перевезень шляхом контролю дотримання авіаперевізниками Правил повітряних перевезень пасажирів та багажу щодо якості обслуговування пасажирів на повітряному транспорті та контролю стану дотримання вимог законодавства під час перевезень небезпечних вантажів авіаперевізниками та оформлення небезпечних вантажів вантажними агентствами.

6. Мінімізація негативного впливу цивільної авіації на навколишнє середовище.

6.1. Моніторинг та верифікація у рамках програми CORSIA, налагодження процедури моніторингу емісії від міжнародних польотів українських експлуатантів та розробка систем збору та аналізу інформації щодо викидів CO₂.

6.2. Застосування збалансованого підходу до управління авіаційним шумом.

7. Реалізація основних напрямків економічної, тарифної, фінансової, страхової політики.

8. Впровадження механізмів антикорупційної політики в діяльності Державіаслужби як центрального органу виконавчої влади. Проведення оцінювання результатів службової діяльності державних службовців Державіаслужби.

10. Розвиток та впровадження програмного комплексу єдиної інформаційної системи Державної авіаційної служби України (доопрацювання існуючих підсистем та розробка нових підсистем) з метою приведення у відповідність документів та процедур, що задовольняють стандартам ІКАО.

11. Створення інтегрованої інформаційної системи Державної авіаційної служби України (внутрішній портал Державіаслужби).

Таким чином, за допомогою міжнародних авіаційних організацій забезпечується нормальне функціонування міжнародної цивільної авіації, створення і розвитку норм міжнародного повітряного права. Провідне місце серед них займають ІКАО та ІАТА, які вже багато років вносять свій вклад у стабільний та безпечний розвиток міжнародних авіаційних перевезень у світі. Так, під безпосереднім контролем ІКАО та ІАТА відбувається близько 95% пасажирських авіаперевезень по всьому світу.

Сучасна концепція розвитку авіатранспортного ринку передбачає розширення спектру взаємодії всіх учасників перевізного процесу, особливо авіакомпаній та аеропортів. Приведення інфраструктури авіаційного транспорту у відповідність з міжнародними вимогами - важлива складова стратегії держави, спрямованої на забезпечення конкурентоспроможності України на світовому ринку.

2.3. Аналіз діяльності міжнародних low-cost компаній на ринку авіаційних перевезень України

В умовах сьогодення важливими та пріоритетними напрямками вивчення в галузі цивільної авіації України є дослідження факторів, що впливають на обсяги авіаційних перевезень, а також пошук інструментів, які зможуть підвищити конкурентоспроможність авіакомпаній. З появою на ринку авіаційних перевезень лоукост-компаній традиційні авіакомпанії, які використовують загальноприйняті методи побудови авіаційного бізнесу, відчули значну конкуренцію.

Низькобюджетні перевізники здійснюють значний вплив на ринок авіаційних перевезень по всьому світу, проте ступінь та характер цього впливу залежить у значній мірі від країни та регіону, а також від особливостей національного регулювання.

Низькобюджетні авіаперевезення зародилися у США, в 70-ті роки ХХ століття і довели, що ця модель є життєздатною та має право на існування в умовах посилення загроз, таких як стрімке збільшення ціни на авіаційне паливо.

Слід зазначити, що одномоментний прихід значної кількості низькобюджетних авіакомпаній на авіаційний ринок будь-якої країни завжди викликає певні потрясіння на ринку, які пов'язані із його переформатовуванням. Традиційні авіаційні перевізники завжди надзвичайно болісно сприймають прихід low-cost компаній, особливо у ключові аеропорти, які є вузловими для них та роблять усе можливе аби цей процес відбувався поступово та із найменшими втратами для них. Також, надзвичайно рідко традиційні авіаперевізники бачать ті вигоди, які виникають від приходу у їх головні порти великих лоукостерів, разом з тим вони є та полягають у відкритті нових маршрутів у нові аеропорти, що дає потенційну можливість розвитку власної мережі усім авіаперевізникам, які оперують в певному аеропорту.

Останнім часом лоукост-авіакомпанії стали найбільш швидкозростаючим сегментом на ринку авіаперевезень. За 2006–2019 рр. кількість дешевих рейсів зросла на 20% (із 5 200 до 6 300 рейсів на день), тоді як кількість традиційних

регулярних рейсів знизилася на 10% (із 16 300 до 14 700 рейсів на день). Це відбулося через пряму передачу рейсів у лоукост-авіакомпанії. За останні 10 років показник кількості здійснених рейсів лоукостерами постійно демонстрував темпи зростання [2].

В 2019 році лоукост-перевізники забезпечували близько 30% світових авіаперевезень. За період 2006-2019 рр. їх частка в глобальному пасажиропотоці збільшилися більше, ніж у двічі – з 15,7% до 30%. При цьому, загальний обсяг авіаперевезень в світі також мав стійку тенденцію до збільшення. Варто зазначити, збільшення пасажиропотоку бюджетних авіакомпаній навіть у кризові періоди. Цьому сприяла оптимізована структура операційних витрат та збільшення масштабів діяльності за рахунок зростання попиту на доступні авіаперевезення. Більш того, лоукост-перевізники, створивши прецедент фінансової загрози традиційним авіакомпаніям, фактично «підштовхнули їх до створення власних бюджетних підрозділів або переходу до гібридних (змішаних) бізнес-моделей господарювання [59], (рис. 2.9.):

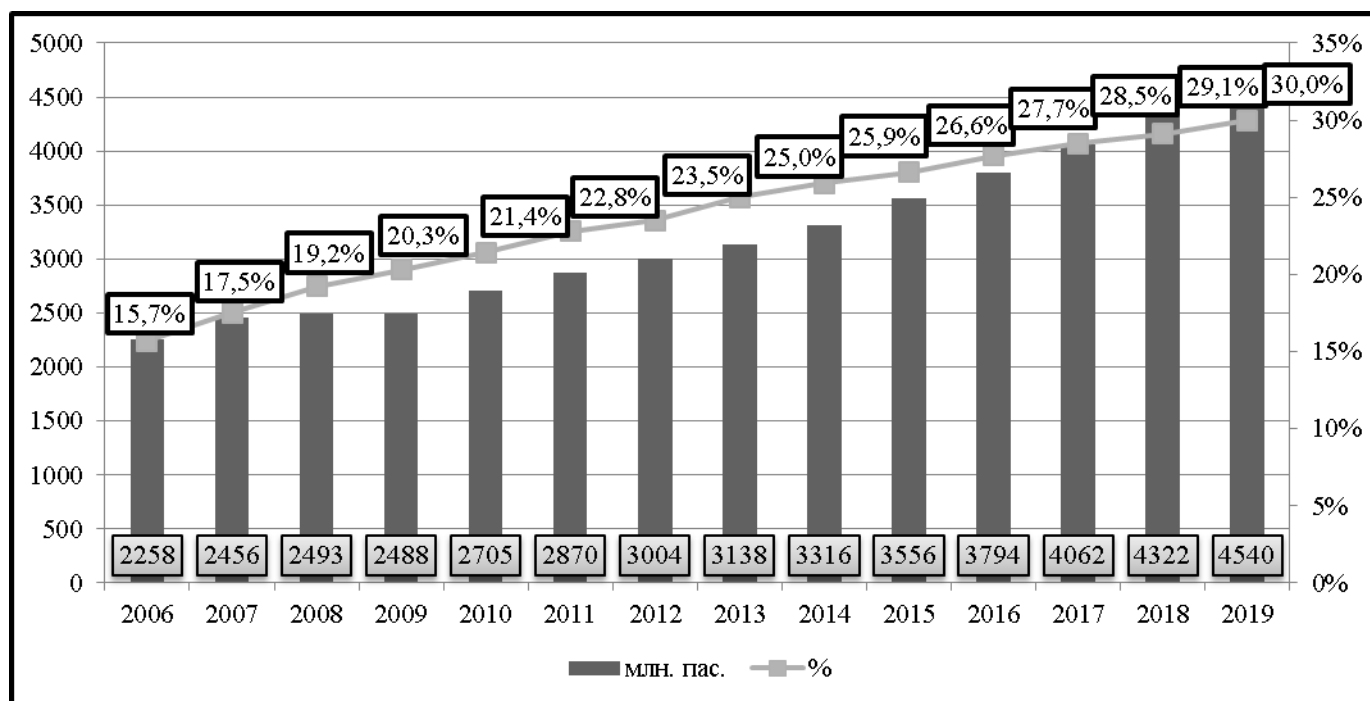


Рис. 2.9. Частка низькобюджетних авіакомпаній в глобальному потоці авіаперевезень пасажирів у світі в 2006- 2019рр., (млн. осіб; %).

Примітка. Побудовано автором за даними IATA (Міжнародна асоціація повітряного транспорту).

Незважаючи на те, що в світі налічується понад 100 лоукост-перевізників, лише 10 найбільших забезпечують майже половину (49,4%) загального обсягу лоукост-авіаперевезень. Серед них чотири європейські компанії (EasyJet, Norwegian, Ryanair та Eurowings), три лоукостера з АТР (AirAsia, AirAsia X та IndiGo), два лоукост-перевізника з Північної Америки (Southwest Airlines та WestJet) та австралійська компанія Jetstar Airways.

Першим успішним лоукост-перевізником у світі була авіакомпанія **Pacific Southwest Airlines** (США). Її перший рейс відбувся 6 травня 1949 року. Часто цю першість приписують **Southwest Airlines**, яка почала функціонувати в 1971 році й декларувала прибуток щороку починаючи з 1973 року. Після дерегуляції авіаційних перевезень в Європі найбільшого успіху домоглися ірландська авіакомпанія **Ryanair**, яка почала здійснювати перевезення пасажирів за низькими цінами з 1990 року, та авіакомпанія **EasyJet**, яка була створена в 1995 році. В Азії та Океанії лоукостери з'явилися в 2000 році, передовими компаніями стали малайзійська **AirAsia**, індійська **Air Deccan** та австралійська **Virgin Blue**.

Модель лоукост-авіакомпанії виявилася потрібною в усьому світі, але для подальшого її розвитку та еволюції потрібна дерегуляція сформованого ринку повітряних перевезень. Починаючи з 2001–2003рр., коли індустрія авіаперевезень постраждала від тероризму та кризових явищ, більшість традиційних авіакомпаній зазнала збитків, тоді як багато лоукостерів, навпаки, декларували прибутки. Не дивно, що традиційні авіаперевізники стали створювати власні лоукост-авіакомпанії, наприклад: KLM – Buzz, British Airways – Go, Air India – Air India-Express, United – Ted. Однак незабаром вони виявили, що таке нововведення шкодить їх основному бізнесу. Виняток у цьому переліку становили компанії **Vmibaby** (належить **Vmi**), **Germanwings** (49% належить **Lufthansa**) і **Jetstar** (належить **Qantas**), які змогли успішно працювати паралельно зі своїми колегами, які надають пасажирам повний сервіс.

Поняття «**низькобюджетні авіакомпанії**» до нас прийшло із зарубіжної практики. Хоча в зарубіжній літературі можна зустріти такі чотири назви низькобюджетних перевізників: **дешева авіакомпанія (low-cost airline)**, **низько-**

тарифна (low-fare), авіаперевізник без надмірностей (no-frills), авіакомпанія дискаунтер (discount airline). У вітчизняній літературі та наукових публікаціях теж застосовуються різні назви: **low-cost авіакомпанії, авіакомпанія дискаунтер, бюджетна авіакомпанія, низькобюджетний авіаперевізник** [71].

Варто зазначити, що не має єдиного визначення low cost company (LCC), але загальноприйнятим є наступне: **low cost airline** – це авіаперевізник, який пропонує загалом низькі тарифи, при цьому не надаючи більшість традиційних пасажирських послуг [71]. **Лоукости** – це авіакомпанії, які продають квитки за низькою ціною і пропонують мінімум сервісу. Такі перевізники відмовляються від багатьох послуг, які надають традиційні авіакомпанії, що і дає змогу знизити вартість перевезення.

Ключовими елементами LCC бізнес-моделі в умовах сьогодення є один клас обслуговування; проста структура тарифу з обмеженою диференціацією послуг та відсутня практика повернення грошей за невикористаний квиток та послуги перебронювання [38, с.153]. Також, низькотарифні авіаперевізники використовують агресивний маркетинг, ефективну програму використання палива та їх пасажери – це туристи з вільним часом і бізнес-пасажери.

Термін «**low-cost airline**» (низькобюджетна авіакомпанія) виник в авіаційній галузі для позначення авіакомпаній з низькою собівартістю, що відповідають вартості квитка яка є нижчою, ніж у їх конкурентів. Концепція «low-cost airline» була розроблена в Сполучених Штатах на базі авіакомпанії Southwest Airlines, яка розпочала операційну діяльність в 1971 році. Дана концепція була скопійована пізніше значною кількістю авіаперевізників та в 1990-х поширилася по Європі, а далі по всьому світу [71].

Проте, у останнє десятиліття ці елементи суттєво трансформувалися, вже з'явилися та активно розвиваються низькобюджетні авіакомпанії, які пропонують достатньо складний продукт, який сформовано за модульним принципом та клієнт сам обирає всі складові власної подорожі, включаючи вишукане індивідуальне меню. Низькі експлуатаційні витрати залишаються ключовою перевагою низькобюджетних авіаперевізників, проте регулярні авіаперевізники також починають активно переймати цей позитивний досвід.

Загалом можна виділити наступні основні типи низькобюджетних авіакомпаній [71], (табл. 2.5):

Таблиця 2.5

Трансформації бізнес-моделей лоукост-перевізників

№ п/п	Бізнес-модель	Характеристика	Приклади авіакомпаній
1.	Класичний Low-cost (ultra low-cost).	Класична бізнес-модель низько бюджетної авіакомпанії, що передбачає максимальне спрямування зусиль на зниження витрат на авіап перевезення усіма можливими засобами. До таких авіакомпаній застосовується визначення «no frills» (без надмірностей).	Southwest (США), Ryanair (Ірландія), AirAsia (Малайзія)
2.	Low-cost з надмірностями (middle low-cost).	Проміжна та найбільша група низькобюджетних авіаперевізників. Дана категорія багато в чому схожа на першу категорію, платне харчування і досить обмежений ліміт багажу, у розкладі є ранні вильоти, але кращий рівень сервісу. Рейси здійснюються з більших і доступніших аеропортів, пропонують на борту легкі закуски та напої, реалізують транзитні програми за рахунок стикування у великих хабах і т.д.	Frontier Airlines (США), EasyJet (Великобританія), Air Berlin (Німеччина)
3.	Супер Low-cost.	Ряд професійних бюджетних авіакомпаній, які при мінімумі сервісу пропонують своїм пасажиром найвищий рівень комфорту в польоті, зокрема, нові літаки, надсучасну система розваг на борту, що включає індивідуальні монітори в кожному кріслі, телебачення та Інтернет. Авіаквитки дорожче, проте комфорт навіть вище, ніж у традиційних перевізників.	WestJet Airlines (Канада), JetBlue Airways (США)
4.	Далекомагістральний Low-cost (long haul low-cost).	Пропонують низькі тарифи на популярних міжконтинентальних авіалініях, пропонуючи мінімум безкоштовного сервісу. Відносно низькі експлуатаційні витрати забезпечуються за рахунок однотипності літаків, високої продуктивності та скорочення витрат на продаж авіаквитків.	L'Avion (Франція)
5.	Бізнес Low-cost (business low-cost).	Дешеві перельоти в салоні бізнес-класу на далекі відстані літаками двокласного компонування, оснащених салонами бізнес- і економ-класу. У окремих випадках використовувалися літаки, які мають тільки бізнес-клас на борту. Орієнтовані на «ділових» пасажирів, яким пропонувався багатогодинний переліт в бізнес-класі на 30-50% дешевше, ніж у великих традиційних авіакомпаній.	Jetstar Airways (Австралія), AirAsia X (Малайзія) та Oasis Hong Kong Airlines (Китай)

Примітка. Складено автором за даними Литвиненко С. Л., Коновалова О. М., Литвиненко Л. Л. Аналіз впливу низькобюджетних авіакомпаній на перспективи розвитку авіаринку України в контексті економічної безпеки. Ефективна економіка. - 2019. - № 3. – С.4.

Потрібно зазначити, що в туристичних напрямках лоукостери успішно конкурують із чартерними авіакомпаніями [34, с.37].

Сьогодні лоукостери є невід'ємним елементом світової авіаційної системи та широко поширеною моделлю ведення бізнесу, яка проникає на все більшу кількість ринків. В Україні також відбувається значне зростання авіаційних пасажирських перевезень.

Моделі і принципи діяльності традиційних і низькобюджетних авіаперевізників, чітко відрізняються та продемонстровані в таблиці 2.6, [71].

11 травня 2017 року Рада ЄС офіційно затвердила надання Україні безвізового режиму з Європейським Союзом. Безвізовий режим – статус, що дає змогу громадянам України вільно перетинати міждержавні кордони країн Європейського Союзу без попереднього звернення до посольства для отримання дозволу. Ця подія несе за собою значне зростання обсягів перевезень авіаційним транспортом, створення нових авіакомпаній в Україні, а саме компаній-лоукостів, які надають послуги повітряних перевезень пасажирів за цінами відносно нижчими, ніж традиційні авіалінії, в обмін на відмову від більшості традиційних пасажирських послуг.

З погляду споживачів авіапослуг на особливу увагу на ринку повітряних перевезень заслуговують лоукост-перевізники, які все більше захоплюють український сегмент.

В умовах відкритого ринку з ЄС та під значним впливом неекономічних факторів українські авіаперевізники опиняються в жорстких умовах функціонування, що потребує встановлення чітких стратегічних орієнтирів конкретних суб'єктів національного ринку

Україна зберегла привабливість для іноземних авіаперевізників, що багато в чому обумовлено вигідним географічним положенням країни, а також помірною ціновою політикою аеропортів при досить розвиненій інфраструктурі окремих з них.

Розглянемо детальніше діяльність та напрямки авіаперевезень компаній-лоукостерів, що працюють на ринку України.

Порівняльна характеристика традиційних і низькобюджетних авіаперевізників

Показник	Низькобюджетні перевізники	Традиційні авіакомпанії	Переваги низькобюджетних перевізників
Використання парку літаків	Відносно коротка стоянка в аеропорту (приблизно 25-40 хвилин)	Тривалі зупинки в аеропортах тому, що використовуються основні, найбільш завантажені аеропорти (від 45 хвилин)	Збільшення показника утилізації парку літаків, зниження плати за простої
Додаткові послуги	Немає безкоштовного харчування, наявні додаткові збори за нього, збори за додатковий багаж, бажане крісло і т.д.	Програми швидкої реєстрації, є бізнес-клас, базове безкоштовне харчування, можливі збори за бажане крісло	Низькі додаткові витрати, додатковий дохід
Аеропорти	Другорядні і невеликі регіональні аеропорти (у ряді випадків використання великих регіональних та хабових аеропортів)	Національні, міжнародні аеропорти (у ряді випадків використання невеликих місцевих аеропортів)	Низькі аеропортові збори (за умови польотів у місцеві аеропорти)
Парк літаків	Стандартизований парк нових літаків (як правило, тільки один тип літаків), можлива висока щільність пасажирських крісел	Різні типи літаків, нижча щільність пасажирських крісел Зниження витрат на технічне обслуговування, запасні частини і навчання персоналу.	Простіша заміна екіпажу літаків, збільшення продуктивності літаків
Продаж квитків	Прямі канали продажів (через Інтернет), продаж через віртуальні агентства тому випадку, коли витрати мінімальні	Більшість продажів квитків через Інтернет, віртуальні агентства і турагентів, зменшення продажів через офіси самих авіакомпаній	Відносно низькі витрати на поширення, менше різновидів квитків (немає класів)
Маршрути руху	Прямі зв'язки, без проміжних зупинок, короткі маршрути (у ряді випадків використання мережевої системи побудови маршрутів)	Дальні місця призначень, використання проміжних посадок і стикувальних рейсів	Зниження складності мережевих маршрутів, більш інтенсивне використання парку літаків і можливостей перевізника
Персонал	Велика диференціація заробітної плати (до 26%)	Високий базовий оклад (диференціація заробітної плати до 11%), сильні профспілки	Нижча фіксована вартість найму персоналу

Примітка. Складено автором за даними Литвиненко С. Л., Коновалова О. М., Литвиненко Л. Л. Аналіз впливу низькобюджетних авіакомпаній на перспективи розвитку авіаринку України в контексті економічної безпеки. Ефективна економіка. - 2019. - № 3. – С.5-6.

На сьогодні в Україні працюють угорський лоукостер **WizzAir**, компанія з **Об'єднаних Арабських Еміратів Air Arabia**, яка пропонує відносно недорогі

перельоти. Свої послуги українцям також пропонують **ізраїльський авіапервізник UP**, іспанська **Vueling Airlines**, грецький **AegeanAir**, латвійський **AirBaltic**, турецькі **AtlasGlobl** і **Pegasus Airlines**, азербайджанський **AZAL jet** і український **Yanair**. До всього - навіть "самий традиційний" український авіаперевізник **МАУ** обзавівся лоукост-тарифами.

Нині лідером серед іноземних авіакомпаній, які здійснюють дешеві авіаперевезення в Україні, є **Wizz Air**.

Історія розвитку лоукост-перевезень України починається з 2008 року. Першою лоукост-авіакомпанією стала Wizz Air Ukraine (Товариство з обмеженою відповідальністю «Авіалінії Візз Ейр Україна») – українська бюджетна авіакомпанія, заснована в 2008 році угорською групою Wizz Air для виходу на український ринок.

20 квітня 2015 р. було оголошено про ліквідацію авіакомпанією Wizz Air Ukraine регулярних міжнародних рейсів. Причиною закриття стали погіршення економічної ситуації в Україні (відсутність пасажиропотоку, достатнього для покриття витрат авіакомпанії) та регуляторна політика Національного банку України у сфері контролю обміну валют. Водночас з 20 квітня 2015 р. міжнародні рейси з аеропортів українських міст почали здійснюватися Wizz Air Hungary. Використання юридичної особи Wizz Air Hungary для здійснення міжнародних польотів дозволило обійти правила обміну валют для національних юридичних осіб, встановлені Національним банком України. У листопаді 2018 р. керівництвом авіакомпанії Wizz Air було заявлено про відновлення діяльності української дочірньої компанії Wizz Air Ukraine у 2019 р. та плани щодо розміщення 20 нових літаків Airbus 320/321 з базуванням в різних аеропортах України [61].

Угорський лоукостер **WizzAir** постійно працює над розширенням географії своїх перевезень, оптимізацією операційних витрат в Україні (зміна форми присутності в Україні, оптимізація витрат на персонал тощо), бере активну участь у благодійних та соціально-культурних проектах (зокрема, проводить щорічний марафон «Wizz Air Kyiv City Marathon»), [61].

З 2019 року Wizz Air активно збільшує пасажиропотік. Кількість перевезених пасажирів збільшилась на 16,7% і склало 34,6 млн осіб у порівнянні з попереднім

показником у 29,6 млн осіб. Чистий прибуток лоукостера за 2019 рік, склав 291,6 млн євро в порівнянні з 275,1 млн євро роком раніше. Виручка Wizz Air зросла на 19,6%, до 2,319 млрд євро проти 1,939 млрд євро в попередньому фінроці [61].

З чотирьох українських міст (Київ, Львів, Харків, Одеса) рейси Wizz Air виконуються за 61 маршрутом у 13 країн світу. Планується розпочати рейси із Запоріжжя.

Угорський лоукост Wizz Air 1 липня 2020 року має намір відкрити нову базу у Львові з одним літаком A320 і запуснути нові маршрути з Львова і Харкова. Авіакомпанія внесла в систему бронювання рейси зі Львова по семи нових напрямків: в Біллуна, Таллінн, Лісабон, Гамбург, Щецин, а також з Харкова до Таллінна і Гамбург. Мінімальна заявлена ціна авіаквитків на анонсовані маршрути починається від 429 грн в один бік (15 євро) з урахуванням перевезення тільки маленькою ручної поклажі. В авіакомпанії заявили, що при виконанні рейсів для пасажирів обов'язковим стане носіння маски. Її наявність мандрівники повинні будуть забезпечити самостійно перебронювання. Безпосередньо на борту бортпроводники будуть безкоштовно роздавати дезінфікуючі серветки. Аеропорт «Львів» стане другою базою Wizz Air Hungary в Україні. У 2015 році угорський лоукост відкрив базу в київському аеропорті «Жуляни». Наразі вона налічує чотири літаки A320 [89].

На хвилі «лоукост буму» 21 травня 2018 року з'явилася нова національна українська бюджетна авіакомпанія **SkyUp Airlines**, яка виконує чартерні перельоти, внутрішньоукраїнські та міжнародні регулярні рейси. Засновником авіакомпанії виступило ТОВ «ACS-Україна», власниками якого є Тетяна Альба та Юрій Альба, які володіють туристичним оператором JoinUp! Зараз парк авіакомпанії складається з 4-х середньомагістральних суден типу Boeing 737-800 NG (189 місць), 2-х Boeing 737-700 NG (149 місць). Загалом до 2022 р. компанія планує володіти 18 повітряними суднами [68]. Це наймолодший флот серед українських авіакомпаній – середній вік повітряних суден становить 4 роки. Цей тип літаків є найбільш затребуваним серед лоукост-перевізників у всьому світі [68].

До відкриття регулярних міжнародних рейсів компанія займалася внутрішніми і чартерними перевезеннями в інтересах туроператора JoinUp. Внутрішні рейси почали виконуватися ще в кінці травня, і на першому етапі польоти були між такими містами, як Одеса, Київ, Харків та Львів. Чартерні авіаперевезення компанія здійснює з Києва (аеропорт «Жуляни»), Харкова, Одеси, Львова та Запоріжжя на курорти Єгипту, Албанії та Туреччини. На початку осені перевізник SkyUp розпочав продаж квитків на чотири міжнародні напрямки з Києва до Тбілісі (Грузія), Софії (Болгарія), Попрада (Словаччина) та Барселони (Іспанія).

На початку жовтня 2019 також стало відомо, що SkyUp отримала сертифікат TCO (Third country operator license) від Європейського агентства з безпеки в авіації EASA. Цей документ дає авіакомпанії право літати в 28 країн Європи, які входять у EASA, а також до Швейцарії, Норвегії, Ісландії, Ліхтенштейну, які є членами Європейської асоціації вільної торгівлі [68].

Використовуючи низькозатратну стратегію «авіакомпанії всередині авіакомпаній», традиційні перевізники стали поєднувати ключові елементи лоукост-компаній з репутацією і якістю власного бренду. Можна очікувати, що ця стратегія може поширитися на міжнародних перевізників, в тому числі на лініях великої протяжності і маршрутах, що орієнтовані на відпочинок, в тому числі й на ринку України.

Другою лоукост-компанією, що вийшла на український ринок авіаперевезень, стала Ryanair. Перший рейс з Києва до Берліна було здійснено 3 вересня 2018 році. Україна стала 36-ю країною, з якою літає Ryanair – найбільший в світі лоукост-авіаперевізник. Ryanair заснована в 1985 році, назву отримала від імені свого засновника – ірландського бізнесмена Тоні Райана (Tony Ryan). Лоукостером Ryanair стала не відразу, а тільки в 1991 році, коли було прийнято рішення про реструктуризацію і відмову від звичайної моделі роботи. Ryanair перестала конкурувати з традиційними авіакомпаніями, почала літати з другорядних і віддалених від міст аеропортів, заявивши, що головним конкурентом розглядає автобуси. Бувають випадки, коли трансфер з аеропорту в місто обходиться дорожче, ніж сам квиток на літак A320 [62].

Ціни на квитки Ryanair на більшості напрямків коливаються в межах 10-40 євро. Вони такі низькі тому, що в них не враховуються супутні послуги. Заощаджуючи на всьому, Ryanair відзначилася тим, що першою в Європі ввела плату за їжу на борту і плату за провезення багажу. Вже за нею послідували багато інших учасників ринку. Одна з найдорожчих послуг – провезення багажу. Взяти з собою в салон можна тільки ручну поклажу – невелику сумку, причому її розміри менше, ніж у інших авіакомпаній. Валізу дозволяється провозити лише в разі, якщо ви оплатили 5 євро за пріоритетну посадку при бронюванні квитків.

Ryanair користується переважно новими літаками, оскільки вони дешевші в обслуговуванні. До недавнього часу авіакомпанія сотнями замовляла лайнери тільки у одного виробника – Boeing. Ryanair купила австрійську авіакомпанію Niki у австрійського гонщика Формули-1. Ця авіакомпанія має 50 літаків Airbus. Тепер ірландцям стало ще простіше вибивати для себе знижки у виробника [62].

Число перевезених лоукостером Ryanair пасажирів постійно зростає, причому темпами, яким заздрають конкуренти. На початку 2018 року Ryanair була визнана найбільшою авіакомпанією Європи, обійшовши німецьку Lufthansa. Головним конкурентом Ryanair сьогодні є угорська Wizz Air, а також іспанська Volotea і британська EasyJet.

Польоти з України почалися з жовтня 2018 року. Літає компанія з двох аеропортів – Бориспіль і Львів. Польоти проводяться в 15 країн, в основному на тих же напрямках, що й у WizzAir, однак ціна квитків нижча. Найдешевші квитки можна придбати за 10 євро [62].

Ірландський лоукостер Ryanair планує скоротити до 3 тисяч робочих місць через безпрецедентну кризу на тлі коронавірусного блокування по всьому світу. Авіакомпанія Ryanair не виконуватиме рейси в квітні і в травні 2020 року. Всім пасажирам, рейси яких скасовано, лоукостер пообіцяв надіслати протягом одного-двох тижнів по електронній пошті листи, в яких будуть описані можливі варіанти дій з квитками [62].

Україні потрібен конкурентніший, прозоріший і більш насичений ринок, потрібні напрацьовані механізми взаємодії аеропортів і громад у регіонах. Вочевидь

постає завдання створення вітчизняних лоукост-компаній, про яке можемо стверджувати як про стратегічно орієнтоване [57].

Крім того, в Україні здійснюють авіаперевезення такі лоукост-компанії:

Air Arabia – авіакомпанія з ОАЕ. Air Arabia була названа найкращим у світі перевізником, який здійснює дешеві польоти, очоливши таблицю рейтингу Aviation week у 2016 р. Здійснює польоти з Києва в 26 країн, переважно в Азію та країни Близького Сходу.

Pegasus Airlines – авіакомпанія з головним хабом у Стамбулі. Турецький лоукостер пропонує дешеве повітряне сполучення з Південною та Північною Європою, Азією та Туреччиною. Вильоти здійснюються з Харкова, Донецька та Львова.

Ernest Airlines – італійська лоукост-авіакомпанія, яка у вересні 2017 р. почала працювати на ринку дешевих авіаперевезень в Україні. Польоти будуть здійснюватися з аеропортів «Київ (Жуляни)», «Львів» до Венеції і Неаполя.

Ryanair – ірландський лоукост-перевізник, який 3 вересня 2018 року вийшов на ринок українських авіаперевезень та здійснив перший рейс. Графік польотів авіакомпанії Ryanair до/з Києва в осінньо-зимовий період передбачає 12 нових маршрутів до таких міст Європи, як Барселона, Берлін, Братислава, Бидгощ, Гданськ, Краків, Лондон, Познань, Стокгольм, Вільнюс, Вар.

UP – ізраїльський авіаперевізник, який знаходиться на українському ринку авіаперевезень із березня 2014 р. Українці мають можливість із Києва долетіти до Тель-Авіва, Берліна, Будапешта та Праги. **Vueling Airlines** – іспанська авіакомпанія, яка здійснює рейси з Києва до Італії (Рим) та Іспанії (Барселона).

Також є низка лоукостерів, які здійснюють рейси з аеропортів України лише в одному напрямку. Серед них можна виділити такі: **Meridiana** – італійський лоукостер, що виконує маршрути з України в Італію (Київ – Калгарі, Київ – Ольвія, Київ – Неаполь). **FlyDubai** – компанія, яка виконує прямий рейс у Дубай з аеропорту «Бориспіль». **EstonianAir** – виконує дешеві рейси з Києва (аеропорт «Бориспіль») до Таллінна. **AegeanAir** – лоукостер із Греції, що виконує дешеві рейси з аеропорту «Жуляни» до Афін. **GermanWings** – німецький лоукостер, який

виконує рейси з Києва до Франкфуртана-Майні і Мюнхена. **Air Baltic** – популярний лоукостер із Латвії. Літає з Києва (аеропорт «Бориспіль») до Риги.

Щодо напрямків руху найбільших лоукостів України, то ці компанії пропонували перельоти за такими маршрутами (табл. 2.7):

Таблиця 2.7

Напрямки перевезень пасажирів компаніями-лоукостами в Україні

№ п/п	Компанія	Місце відправлення (аеропорт)	Напрямок руху (країна)
1.	WizzAir	Аеропорти: Київ «Жуляни», Львів, Харків, Одеса	Словаччина, Угорщина, Німеччина, Данія, Польща, Литва, Кіпр, Португалія, Великобританія
2.	Ryanair	ДП МА «Бориспіль» Аеропорти: Львів, Харків, Одеса, Херсон	Іспанія, Мальта, Болгарія, Греція, Швеція, Словаччина, Угорщина, Німеччина, Данія, Польща, Латвія, Естонія, Литва, Кіпр, Португалія, Великобританія, Німеччина, Ірландія, Австрія
3.	Air Arabia	ДП МА «Бориспіль»	Азербайджан, Вірменія, Бангладеш, Грузія, Індія, Ірак, Єгипет, КНР, Росія, Кувейт, ОАЕ, Судан, Ліван, Туреччина, Непал та інші
4.	UP	ДП МА «Бориспіль»	Тель-Авіва, Берлін, Будапешт, Ларнаки і Прага
5.	Vueling Airlines	ДП МА «Бориспіль»	Барселона і Рим
6.	AegeanAir	ДП МА «Бориспіль»	Афіни
7.	AirBaltic	Аеропорти: «Бориспіль», Одеса, Дніпро, Харків, Львів	Рига, Вільнюс, Таллін
8.	AtlasGlobl	Аеропорти: Харків, Львів, Київ «Жуляни», Запоріжжя	Європа, Казахстан, Ірак та Іран
9.	Pegasus Airlines	Аеропорти: Київ «Жуляни», Харків, Львів, Запоріжжя	Стамбул, Анкара
10.	AZAL jet	Київ «Жуляни»	Туреччина, Росія, Грузія, Казахстан, Іран, ОАЕ, КНР, США та Тайланд
11.	Yanair	Київ «Жуляни», Одеса ДП МА «Бориспіль»,	Тбілісі, Батумі та Тель-Авів
12.	MAU	ДП МА «Бориспіль», Харків, Львів, Дніпро, Запоріжжя, Одеса, Вінниця	Амстердам, Анкара, Афіни, Берлін, Будапешт, Варшава, Венеція, Відень та інші

Примітка. Складено автором за даними авіакомпаній.

2019 став для України роком лоукостерів. Збільшення кількості лоукостерів в Україні створить понад 800 тис. нових робочих місць уже до 2030 року, а українська економіка заробить додаткові 65 млрд. грн. [71]. Але необхідно зробити такі кроки:

1. Аеропорти повинні знизити вартість обслуговування для авіакомпаній, цим вони забезпечать зниження собівартості квитків для пасажирів. Оскільки у аеропортів немає ні масових потоків, ні істотних неавіаційних доходів, які б дали їм змогу це зробити без шкоди для власної економіки, необхідно надавати їм дотації (державою або місцевою владою).

2. Необхідно поліпшити технічне оснащення багатьох регіональних аеропортів: підвищити інтенсивність оборотності літаків, тобто звести до мінімуму ймовірність закриття аеропорту за несприятливих погодних умов та зменшення часу, який судно буде простоювати в аеропорту; приймати великі середньомагістральні літаки з максимально дозволеною кількістю місць, на яких лоукост-компаніям найбільш вигідно здійснювати авіаперевезення.

3. Необхідно збільшити масовість ринку авіаційних перевезень. Наприклад, у країнах Європи цей показник сягає 8, 10, а то і 15 польотів, оскільки люди літають на роботу, навчання, у справах бізнесу, на вистави та концерти, тому що для них це звичайна справа. В Україні ж цей показник становить близько 0,8. Це пояснюється нестабільним станом економіки в країні, курсовими стрибками та невеликим рівнем середнього доходу порівняно з іншими європейськими країнами [71].

Таким чином, в 2019 році низькотарифні авіаперевізники здійснювали 30% глобальних авіаперевезень. На відміну від традиційних авіаперевізників, низькотарифні компанії менш схильні до впливу економічної «турбулентності». До факторів їх успішного функціонування і високих фінансових показників можна віднести оптимізовану структуру операційних витрат, політику отримання додаткових доходів, уніфікований флот, що складається переважно з нових повітряних суден, інтеграцію сучасних технологій і застосування методів хеджування вартості палива. Разом з тим, агресивна боротьба за пасажирів посилює конкуренцію між лоукост-перевізниками та зумовлює трансформацію бізнес-моделей низькотарифних та традиційних авіакомпаній.

Висновки до розділу 2

Таким чином, у 2019 році ринок пасажирських авіаперевезень продовжував демонструвати позитивну динаміку. За статистичними даними кількість пасажирів, що скористались послугами українських авіакомпаній, збільшилась на 9,4 % та склала 13705,8 тис. чоловік. Оцінивши стан ринку авіаційних перевезень України, можемо сказати, що за останні два роки його показники зросли і надалі будуть продовжувати зростати. До 2030 року прогнозується зростання в 4,3 раза – з 16,5 млн. осіб до 71,2 млн. осіб, також зменшиться вартість ціни на авіаквитки.

За допомогою міжнародних авіаційних організацій забезпечується нормальне функціонування міжнародної цивільної авіації, створення і розвитку норм міжнародного повітряного права. Провідне місце серед них займають ІКАО та ІАТА, які вже багато років вносять свій вклад у стабільний та безпечний розвиток міжнародних авіаційних перевезень у світі. Так, під безпосереднім контролем ІКАО та ІАТА відбувається близько 95% пасажирських авіаперевезень по всьому світу.

Сучасна концепція розвитку авіатранспортного ринку передбачає розширення спектру взаємодії всіх учасників перевізного процесу, особливо авіакомпаній та аеропортів. Приведення інфраструктури авіаційного транспорту у відповідність з міжнародними вимогами - важлива складова стратегії держави, спрямованої на забезпечення конкурентоспроможності України на світовому ринку.

В 2019 році низькотарифні авіаперевізники здійснювали 30% глобальних авіаперевезень. На відміну від традиційних авіаперевізників, низькотарифні компанії менш схильні до впливу економічної «турбулентності».

До факторів їх успішного функціонування і високих фінансових показників можна віднести оптимізовану структуру операційних витрат, політику отримання додаткових доходів, уніфікований флот, що складається переважно з нових повітряних суден, інтеграцію сучасних технологій і застосування методів хеджування вартості палива.

РОЗДІЛ 3

ПРОБЛЕМИ ТА ПРІОРИТЕТНІ НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

3.1. Проблеми та перспективи розвитку авіаційної галузі України

У сучасних умовах глобалізації світової економіки та активізації інтеграційних процесів можливість швидкої та якісної доставки пасажирів та вантажів на далекі відстані в різні місця світу робить ринок авіаційних перевезень одним із найперспективніших та найдинамічніших транспортних ринків.

Авіаційна галузь України має значний інноваційний потенціал розвитку, але через незадовільний стан авіаційної інфраструктури, системні проблеми з фінансування, планування та управління, прозорістю проведення адміністративних процедур, своєчасним технічним обслуговуванням, якістю послуг, що надаються, використовується недостатньо, а сама галузь потребує масштабного реформування. Розвиток авіаційної галузі сприяє поліпшенню показників соціально-економічного розвитку міст нашої країни, її інвестиційної та туристичної привабливості та є сьогодні необхідною умовою реалізації інноваційної моделі економічного зростання України [49, с.160].

Статистичні дані про діяльність авіаційної галузі України протягом останніх трьох років свідчать про її стабільний розвиток. Так, упродовж 2019 року пасажирські та вантажні перевезення здійснювали 29 вітчизняних авіакомпаній, якими виконано 103,3 тис комерційних рейсів (за 2018 рік – 100,2 тис рейсів, за 2017 рік – 93 тис рейсів). Щодо кількості перевезених пасажирів в Україні, то в 2019 році вона збільшилася порівняно з 2018 роком на 9,4%, а із 2017 роком – на 29,8% і становила 13705,8 тис осіб [67].

Попри зростання потоків ринку авіаперевезень, поточний стан української авіаційної галузі не відповідає сучасним вимогам розвитку індустріально розвиненої країни, що прагне до євроінтеграції. Починаючи з років незалежності нашої країни

та складної військово-політичної ситуації останніх років в авіаційній галузі відбулося накопичення і загострення низки проблем, що стримують її стрімкий розвиток: відсутність ефективного управління, досвіду, хронічна недостатність фінансування інвестиційних потреб та невдале регулювання. У разі підписання Україною двох- та багатосторонніх угод про повітряне сполучення та САП (спільний авіаційний простір), особливої актуальності набуває розроблення документів, що запроваджують реальні (а не декларативні) механізми державного регулювання та розвитку здорової конкуренції вітчизняних авіаперевізників.

Ринку авіаційних перевезень притаманні монополізм та закритість (у тому числі й ринку хендлінгових послуг) [1], нестабільність, низька конкурентоспроможність вітчизняних авіакомпаній та відсутність внутрішнього потенціалу для їхнього розвитку.

Основною проблемою українського ринку авіаперевезень є насамперед низька якість авіасполучення (авіаційної інфраструктури), [85], (рис. 3.1.)

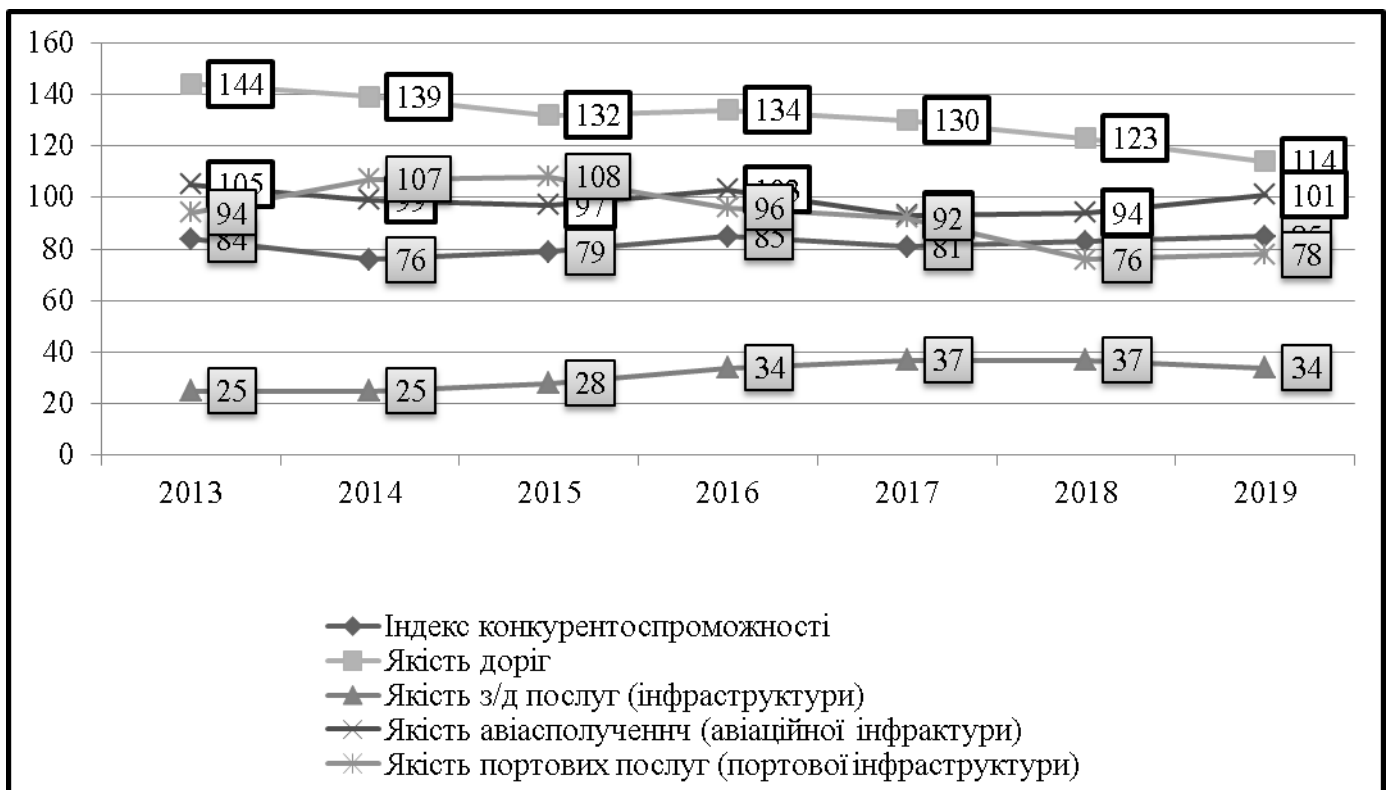


Рис. 3.1. Рейтинг інфраструктури України в 2013–2019 рр.

Примітка. Побудовано автором за даними The Global Competitiveness Report 2020.

Недосконала транспортна інфраструктура не дає змоги обробляти та доставляти вантажі споживачам «точно в строк», а технічні можливості більшості регіональних аеропортів не відповідають сучасним міжнародним вимогам, вони не готові до роботи в умовах «відкритого неба» і потребують негайної модернізації та реконструкції (насамперед, це аеропорти Маріуполя, Краматорська, Миколаєва, Бердянська та ін.). Відсутність належної державної підтримки для модернізації, реконструкції, створення та впровадження сучасних технологій, відсутність дієвих державних програм підтримки розвитку повітряного транспорту й авіаційних систем не дають змоги аеропортам набути більшої значущості для економіки України та стати конкурентоспроможними учасниками ринку аеропортових послуг.

Окрім того, високі ставки аеропортових зборів (що становлять 20–30% собівартості рейсу низькобюджетних перевізників), закритий ринок авіаційного пального, акцизний збір на пальне для цивільної авіації роблять український ринок непривабливим для іноземних лоукостерів (дискаунтерів).

Ще однією проблемою авіаційної галузі є застарілість парку повітряних суден (ПС) [4, с. 239], а їх технічне обслуговування не відповідає стандартам сучасної авіації. Так, відповідно до Реєстру цивільних повітряних суден України станом на лютий 2020 р. [2], проаналізовано парк літаків п'ятірки лідерів авіаперевізників у 2019 р.: – авіакомпанія «МАУ» є експлуатантом 45 ПС: рік виготовлення найстарішого – 1991 р., найновішого – 2018 р.; середній вік ПС – 13 років; – авіакомпанія «Роза вітрів» є експлуатантом 15 ПС: рік виготовлення найстарішого – 1998 р., найновішого – 2007 р.; середній вік ПС – 18 років; – авіакомпанія «Скайап» є експлуатантом 10 ПС: рік виготовлення найстарішого – 1999 р., найновішого – 2013 р.; середній вік ПС – 12 років; – авіакомпанія «Азур Ейр Україна» є експлуатантом 6 ПС: рік виготовлення найстарішого – 1991 р., найновішого – 2003 р.; середній вік ПС – 22 роки; – авіакомпанія «Буковина» є експлуатантом 2 ПС – 1989 та 1990 р. виготовлення; середній вік ПС – понад 30 років.

Щодо перспектив розвитку української авіаційної галузі, то, відповідно до схваленої у 2018 р. Національної транспортної стратегії Drive Ukraine 2030, що схваленої Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-

р, передбачено такі зміни: 50 працюючих аеропортів; середній час дороги до аеропорту з будь-якої точки України – 1 година; 350 напрямків з усіх аеропортів країни; 50% населення користується авіатранспортом; генерація пасажиропотоку регіональними аеропортами (нині 98% пасажиропотоку припадає на сім аеропортів); від 50% – частка low-cost-сегменту в авіап перевезеннях; розширення географії польотів (350 напрямків для польотів з усіх аеропортів України) [5].

На жаль, реалії сьогодення свідчать про те, що власними силами держава не спроможна вирішити низку накопичених і загострених за останні роки проблем та самостійно впоратися із завданням інноваційного розвитку авіаційного транспорту в цілому та аеропортів зокрема. Варто відзначити, що у світі за останні роки роль аеропортів суттєво змінилася, а світова практика свідчить про те, що сьогодні, щоб бути генератором стабільного довгострокового потоку доходів, сучасному аеропорту замало бути лише організацією, котра забезпечує інфраструктуру для обслуговування пасажирів та вантажів, він повинен перетворитися на багатомісрну систему, центр комунікації, комерційних та розважальних заходів (аеросіті, аеротрополіси тощо). Але для України все це в далекій перспективі. Сьогодні в країні необхідно ефективно використовувати інноваційні технології розвитку транспортно-логістичної інфраструктури, насамперед уберизації та інтелектуальної мобільності, забезпечити відповідність міжнародним стандартам якості обслуговування пасажирів та вантажної клієнтури, сприяти підвищенню конкуренції на ринку авіаційних перевезень і наземного обслуговування. Отже, основними напрямками інвестиційної діяльності є відновлення аеропортової інфраструктури, підвищення продуктивності за рахунок застосування інформаційних технологій та інновацій.

Недостатня увага уряду до проблем авіаційної галузі, відсутність кваліфікованого управління, механізмів регулювання державних фінансів, їх недостатність, бюрократизм процедур залучення коштів не дають змоги аеропортам вийти на більш високий рівень конкурентоспроможності.

Масштабне реформування в управлінні галуззю пов'язано з дерегуляцією і зміною відносин власності. У зв'язку із цим одним із варіантів подальшого розвитку

авіаційної галузі є залучення приватних інвесторів, оскільки приватний капітал має більші можливості до залучення фінансових, матеріальних та інших ресурсів, а приватні інвестори є ефективним учасником будь-яких бізнес-процесів завдяки професійному ставленню до підприємництва, зацікавленості в економічному результаті, мають у своєму арсеналі найкращі світові практики управління, здатність швидко орієнтуватися у сучасних тенденціях ринку і прогнозувати останні. При цьому участь приватного капіталу дасть змогу урізноманітнити джерела фінансування та перерозподілити комерційні ризики між учасниками бізнес-процесів, а держава збереже за собою функції регулятора та контролера.

До реалізації транспортних інфраструктурних проєктів шляхом ДПП у національній авіаційній галузі слід підходити диференційно, враховуючи рівень привабливості підприємства для інвесторів, а саме: наявність проблем фінансування інвестиційних потреб аеропорту, його фінансово-економічний стан, якість управління діяльністю підприємства, стан аеропортової інфраструктури, обсяги перевезення пасажирів і вантажів тощо.

Міжнародний досвід свідчить про те, що механізми ДПП у сфері авіаційного транспорту успішно впроваджені у Сполученому Королівстві, Австрії, Чехії, Грузії, Туреччині, Японії, Чилі, Бразилії, Греції та інших країнах. Серед усіх форм партнерства державних і приватних компаній у сфері транспортної інфраструктури домінують концесії [6], при цьому більш ніж 40% усіх концесійних аеропортів світу знаходяться на території Європи.

Дослідження практики господарювання країн ЄС у сфері авіаційних перевезень свідчить, що спочатку аеропорти управлялися державними органами на всіх рівнях. Сьогодні більшість країн перейшла на модель управління ДПП, зберігаючи контрольний пакет акцій за державою, і тільки деякі країни, наприклад Сполучене Королівство, Чехія, наважилися передати частину аеропортів приватним інвесторам.

Ураховуючи успішний зарубіжний досвід упровадження системи концесійних відносин за умови ДПП, на нашу думку, раціонально використовувати кошти приватних інвесторів під час фінансування масштабних проєктів розвитку авіаційної

інфраструктури України з часткою 40–45%. Це сприятиме забезпеченню швидкого та сталого розвитку національної авіаційної галузі в довгостроковій перспективі та дасть змогу аеропортам вийти на якісно новий світовий рівень розвитку та конкурентоспроможності.

Динаміка обсягів авіаційних перевезень в Україні демонструє стійке зростання (за винятком кризових 2014–2016 рр.). Так, за останні три роки відбулося збільшення кількості пасажирів, котрі скористалися послугами українських авіакомпаній, на 29,8% та становило 13 705,8 тис осіб. Між тим невирішеною залишається низка проблем української авіаційної галузі: зношеність основних фондів, відсутність ефективного управління, досвіду, державних програм підтримки розвитку авіаційного транспорту та систем, хронічна недостатність фінансування, нестача кваліфікованих кадрів, зменшення кількості діючих аеропортів, застарілий парк повітряних суден, низька якість авіасполучення (авіаційної інфраструктури), невідповідність рівня якості послуг міжнародним стандартам та ін.

Треба зазначити, що нині, у часи перманентної кризи та невизначеності, держава не в змозі самостійно фінансувати розвиток такої фінансово затратної галузі, як авіаційна.

Ураховуючи зазначені проблеми, сьогодні вкрай необхідно створити національну концепцію розвитку авіаційної галузі України на основі державно-приватного партнерства зі збереженням основних управлінських функцій за державними органами на національному, регіональному і місцевому рівнях.

Основною з ключових проблем українського ринку авіаперевезень вважається його монополізація. Саме вона приводить до встановлення високих цін на послуги авіаперевізників. Тоді як цивільна авіація у Європі є одним із дешевих видів транспорту: вартість квитка варіюється у межах 1–45 євро, в Україні ціни можуть сягати кілька сотень доларів США. Іншим питанням є високі тарифи на надання аеропортами послуг авіакомпаніям, наприклад, проведення навігаційних систем чи повітряний супровід. Сьогодні дешевше, скажімо, злітати зі Львова за кордон (Болгарія, Туреччина), ніж із Києва до Одеси.

Іншою низкою ключових проблем розвитку авіаційної галузі України є:

- зношеність основних фондів;
- дефіцит кваліфікованих кадрів;
- невідповідність технічних можливостей аеропортів сучасним міжнародним вимогам;
- відсутність державної підтримки створення нової техніки й впровадження сучасних технологій;
- відсутність державної програми підтримки розвитку авіатранспортної та авіабудівної систем;
- жорстка податкова політика держави щодо авіаційної галузі;
- недостатній рівень правової бази сертифікації експлуатантів;
- невизначеність умов діяльності та підвищений економічний ризик управління авіакомпаній;
- недостатня модернізація парку повітряних суден;
- велика кількість формальностей під час міжнародних авіаперевезень;
- завантаженість аеропортів та повітряного простору тощо.

Для подолання наявних проблем та формування конкурентних переваг, що сприятимуть зміцненню позицій на світовому ринку, збільшенню рентабельності, залученню інвестицій, розвитку технологічної бази, для України пріоритетним напрямками є:

- створення міжнародних консорціумів за участю провідних транснаціональних корпорацій;
- організація спільних підприємств;
- довгострокова кооперація;
- транскордонні злиття і поглинання;
- державна підтримка.

Таким чином, перспективою розвитку авіаційної галузі України є консолідація авіаційних підприємств у межах потужних структур, що є характерним для авіаційних комплексів розвинутих країн. Крім того, ефективним кроком є приватизація частини підприємств державного авіаційного комплексу з метою підвищення прибутковості та інвестиційно-інноваційної активності підприємств.

Приватизація дає змогу подолати такі недоліки державного управління, як монополізм та відсутність конкурентних умов бізнесу, відсутність стимулів щодо отримання прибутку, обмеженість фінансування, нецільове використання коштів.

Ще одним пріоритетом розвитку має стати політика провідних українських авіакомпаній, спрямована на інтегрування внутрішніх та міжнародних авіарейсів. Вдале географічне розташування України і наявність міжнародних аеропортів дають можливість освоєння нової відкритої ніші ринку – ринку транзитних пасажирів, що літають між Західною та Східною півкулями, а також з Європи з пересадкою в столиці України.

Практична реалізація вище викладених заходів дасть змогу забезпечити подальший прогресивний розвиток авіаційного комплексу України, налагодити тісні соціальні та економічні взаємозв'язки з іншими країнами, розширити потенційні ринки збуту української авіабудівної продукції, забезпечити участь вітчизняних підприємств у виконанні іноземних проектів та зайняти гідне місце у глобальному конкурентному середовищі авіатранспортних послуг.

3.2. Напрями вдосконалення державної політики щодо розвитку авіаційної галузі України

Сталий розвиток авіаційної галузі вимагає цілісної та комплексної державної політики щодо підтримки цього розвитку, яка б сприяла підвищенню ефективності галузевих агентів, зростанню конкурентоспроможності галузі на світових ринках, розвитку національної економіки та її інтеграції у світове господарство. Лібералізація ринку авіаційних послуг, а також суміжних сфер відкрила нові можливості для зростання галузі, темпи якого останні двадцять років зберігались стабільно високі. Значні інвестиції в галузь, загострення конкуренції та технологічні новації ставлять вимоги щодо сталого галузевого розвитку. Розвиток транспортної інфраструктури для підтримки регіональної та національної економіки, підтримання конкурентних умов у галузі, зменшення всіх видів шкоди для довкілля, розвиток

інновацій, технологій та навичок є основними напрямками ефективної державної стратегії розвитку авіаційної галузі [25, с. 59].

Галузева політика є ефективним інструментом забезпечення зростання національної економіки, підвищення її конкурентоспроможності на світових ринках та важелем державної політики в економічній сфері. Сучасні тенденції галузевої політики є вплив не лише на виробничий бік галузі, але й орієнтація на розвиток конкуренції та максимізацію споживчої цінності. Важливою задачею стратегії розвитку авіаційної галузі є покращення транспортного потенціалу країни, забезпечення потреб у перевезеннях для її громадян та компаній, розвиток сполучення із якомога більшою кількістю напрямів у світі, що відповідає національним інтересам. Ключові пріоритети її виконання репрезентовані в Транспортній стратегії розвитку України до 2030 р. [72].

Для реалізації цієї стратегії потрібно розробити програми співпраці з авіаційними регуляторами інших країн заради узгодження режимів на кшталт "відкритого неба", узгодити можливості із захисту пасажирів в іноземних аеропортах та під час користування послугами іноземних авіакомпаній, долучитись до міжнародних стандартів перевезень та стимулювати вантажні потоки, особливо експортного спрямування. Однією з передумов сталого розвитку національної економіки в умовах глобалізації є приєднання до міжнародної мережі повітряного сполучення, впровадження новітніх галузевих стандартів всередині країни, забезпечення технологічної підтримки та належного навчання [25, с. 60].

Транспортні коридори мають слугувати інтересам національної економіки, розвивати її експортний потенціал. Розробка нових маршрутів, узгодження їх з іноземними авіаційними інституціями має відбуватись у тісному контакті з представниками бізнесу, а також з національними авіакомпаніями та авіакомпаніями, що розглядають український ринок як один з пріоритетних для свого розвитку, з урахуванням привабливості певних напрямів, їх потенційної потужності, конкурентної ситуації тощо. Важливо інтегрувати повітряні транспортні лінії в глобальні ланцюги постачань, що розширить доступ до світових ринків

місцевих компаній, а також стане додатковим фактором до залучення іноземних компаній в інвестування в діючі та нові виробництва в Україні [39, с. 38].

Основні заходи із вдосконалення державної політики розвитку авіаційної галузі щодо сприяння економічному зростанню представлено в таблиці 3.1:

Таблиця 3.1

Вдосконалення державної політики розвитку авіаційної галузі щодо сприяння зростанню національної економіки

	Регіональний вимір	Національний вимір	Міжнародний вимір
Авіаційні перевізники	Аналіз потреби бізнесу. Розробка програм регіонального розвитку. Заохочення на місцевому рівні розширення географії та частоти польотів в регіоні	Прогноз потреб національної економіки в повітряному сполученні у структурних, географічних та вагових показниках. Впровадження стратегії пріоритетного розвитку повітряного сполучення в регіонах з експортним потенціалом.	Узгодження з іноземними державними інститутами запровадження нових маршрутів повітряного сполучення. Залучення іноземних інвесторів завдяки фактору розвинутого авіаційногосполучення.
Аеропорти	Виділення та резервування земельних ділянок для розвитку аеропорту. Планування розвитку територій з урахуванням потреб аеропортів. аеропорту	Підтримання та розвиток регіонально-диверсифікованої мережі аеропортів. Забезпечення доступу пасажирів та національних виробників до аеропортів	Інтеграція аеропортів в глобальні ланцюги постачань. Просування національних хабів на міжнародному рівні.
Навігаційні служби	Планування розвитку територій з врахуванням маршруту повітряних коридорів	Розробка загальної концепції використання повітряного простору. Розвиток повітряних транспортних коридорів	Узгодження із іноземними країнами використання повітряного простору та мережі повітряних коридорів.
Сервісні та технічними служби	Планування використання територій з урахуванням потреб в розміщенні відповідних служб. Забезпечення постачання, зберігання та утилізації палива та інших технічних рідин.	Реалізація програм промислових кластерів підприємств обслуговування авіаційних перевезень. Координація бізнесу та державних інституцій щодо впровадження норм технічного обслуговування літаків та сервісного обслуговування пасажирів	Гармонізація норм технічного контролю та обслуговування літаків. Визнання національних сертифікатів технічного обслуговування літаків

Примітка. Складено автором за даними Грінченко Ю. Л. Напрями вдосконалення державної політики розвитку авіаційної галузі/ Ю. Л. Грінченко // АГРОСВІТ. – 2020. – № 6. – С. 61.

Основним механізмом забезпечення орієнтації галузі на потреби споживача та максимізацію споживчої цінності є забезпечення належної конкуренції у всіх секторах авіаційної галузі. Прозорий, відкритий та неупереджений розподіл слотів в розкладу аеропортів із забезпеченням належного завантаження потужності аеропортів має бути гарантований державною політикою в сфері регулювання авіаційних перевезень задля якісного зростання галузі на умовах вільної та рівної конкуренції.

Держава також повинна опікуватись забезпеченням доступу до повітряного сполучення різних регіонів країни як національного, так й міжнародного напрямків. Однак регулятивні норми не мають шкодити конкуренції, сприяти розвитку мережі авіаційного сполучення, стимулювати створення робочих місць, розвиток компетенцій та зростання продуктивності в галузі.

Лібералізація ринку авіаційних перевезень на початку 1990-х років мала значний вплив на розвиток галузі, який позначився у стрімкому розвитку нових маршрутів, зниженню тарифів та збільшенню частоти польотів. Виникли нові гравці на ринку, особливо в сегменті low-cost перевезень. Але також активно розвивались сполучення через міжнародні хаби.

Наступним кроком стала приватизація аеропортів, зокрема завершується продаж державної частки групи "Аеропорти Парижу". Досвід переходу аеропортів у приватну власність показує їх активізацію в сфері залучення нових перевізників та вихід за межі традиційної цільової групи споживачів. Таким чином, державне регулювання аеропортів переорієнтовується на посилення конкуренції між ними. Конкурентне середовище також розповсюджується на сферу навігаційних послуг та служб диспетчерського контролю повітряного простору, пожежні служби, служби наземного обслуговування тощо [40, с. 37].

Конкуренція між авіалініями та конкуренція між аеропортами призвели до посилення співпраці на рівні "авіалінія-аеропорт", що призводить до збільшення частки, а іноді й домінування певного перевізника в певному аеропорту. Такі відносини, з одного боку, дозволяють авіакомпаніям виграти від економії на масштабі з рахунок формування потужних наземних баз із комплексом послуг,

пропонувати більшу частоту та більші напрямів польотів. Водночас такі відносини потенційно можуть мати негативний відбиток на конкуренції та знизити вибір споживача [25, с. 61].

Конкуренція в сфері наземного обслуговування, зокрема обробка вантажів та багажу, не завжди призводить до більш ефективних рішень як для самих постачальників, послуг, так й для авіаліній, аеропортів та врешті споживачів. Лібералізація аеронавігаційних послуг не призвела до швидких змін на ринку, однак поступово конкурентні відносини стали відчутними й в цій сфері.

Важливим фактором роботи аеропорту є "слот" — часовий проміжок використання повітряного простору, а також обладнання аеропорту, зокрема злітно-посадкової смуги, кермових смуг, місця для стоянки, рукавів або транспорту для висадки пасажирів та багажу та приміщень терміналу, що надається тому чи іншому перевізнику для зльоту та посадки. Кількість та правила розподілу слотів регулюється міжнародними угодами, національними регулятивним актами за вказівками IATA. Регулювання має на меті забезпечення прозорого, недискримінаційного та нейтрального розподілу слотів. Існує також вторинний ринок слотів, де авіакомпанії можуть обмінюватись чи продавати слоти одна одній. В ЄС діє правило, що компанія зберігає за собою слот в тому випадку, якщо вона використовувала його не менше 80% часу за попередній період.

Таким чином, компанія може розраховувати на збереження своїх слотів у разі виконання вимог до частоти польотів, що дозволяє їй приймати довгострокові фінансові рішення про модернізацію повітряного флоту через закупівлю нових літаків більшої пасажиро місткістю чи більш економічних з точки зору витрат пального. Невикористані або нові слоти потрапляють в "банк слотів". Нові перевізники для аеропорту мають пріоритетне право на отримання 50% слотів з такого банку. Інші слоти та нерозподілені слоти для нових перевізників розподіляють регулятивним або координаційним органом, що керується критеріями розміру та структури ринку, частотою польотів для конкретного перевізника та інтересами місцевих агентів у вигляді аеропорту, наземних та аеронавігаційних служб. Зазвичай розподіл слотів відбувається на безоплатній основі. Для ключових

аеропортів проблема дефіциту слотів стоїть дуже актуально, тому авіалінії не мають можливостей отримати слоти в найбільш популярні години.

Отже, з одного боку, розподіл слотів за принципом пріоритету поточного користувача дозволяє авіакомпаніям та аеропортам планувати довгострокові інвестиції, а з іншого боку, пасажери мають скорочений вибір через подібне обмеження прямої конкуренції між перевізниками. На вторинному ринку слотів ціни на популярні слоти у великих аеропортах продаються за ціною, що є доступною тільки для великих та потужних перевізників [81].

Насамперед, нові правила в розподілі слотів мають стосуватись нової потужності аеропорту. Такі правила варто розробити у взаємодії з галузевими агентами, насамперед авіаційними перевізниками та аеропортами. Використання слотів має сприяти щільнішому покриттю національних потреб у перевезеннях, виходу на міжнародні ринки, збереженні конкуренції на існуючих маршрутах та підтримки статусу хабу для відповідних аеропортів при збереженні принципів відкритості, прозорості та рівноправ'я при розподілі [25, с. 62].

Основна задача полягає у забезпеченні економічних потреб регіону в надійному, швидкому, потужному та ефективному по вартості транспортному сполученню з основними ринками. Не менш важливою задачею регулювання конкуренції в авіаційній галузі є забезпечення конкурентоспроможності національних агентів на міжнародних ринках.

Одним із інструментів виконання такої задачі є податкова політика. Використовується збір на одного пасажера, розмір якого варіюється в залежності від дистанції подорожі, класу обслуговування та інших факторів. Податок на додану вартість не нараховується на паливо на міжнародні рейси за правилами ІКАО [81]. Однак для внутрішніх рейсів країни можуть застосовувати цей податок. Щодо загальної стратегії оподаткування, то важливо передбачити недискримінаційне оподаткування для невеликих аеропортів, які зазвичай мають більші транзакційні витрати в розрахунку на пасажера, ніж великі аеропорти. Основні заходи такої політики представлені в таблиці 3.2:

Вдосконалення державної політики розвитку авіаційної галузі
щодо сприяння конкуренції

	Регіональний вимір	Національний вимір	Міжнародний вимір
Авіаційні перевізники	Впровадження чи скасування регіональних податків на відліт чи відліт пасажирів	Забезпечення недискримінаційних умов для авіаперевізників. Лібералізація тарифної та сервісної політики. Пріоритетний розподіл слотів для нових перевізників. Довгострокова регулятивна стратегія для залучення інвестицій. Програми підтримки авіаційної галузі в кризовій ситуації з урахуванням потреб середніх та малих перевізників	Оподаткування національних перевізників, спрямоване на зростання їх міжнародної конкурентоспроможності. Контроль впливу міжнародних авіаційних альянсів на конкурентну ситуацію. Узгодження нормативних та регулятивних політик щодо авіації на міжнародному рівні
Аеропорти	Гармонізація регіональних норм розвитку територій стосовно діяльності аеропортів в межах держави Програми з приватизації та лібералізації діяльності аеропортів.	Вдосконалення національних стандартів розподілу слотів. Реагування на домінування однієї авіакомпанії в аеропорту. Планування розвитку повітряних коридорів з урахування мережі аеропортів. Недискримінаційний доступ до інвестування в розвиток аеропортів. Оподаткування із урахуванням трансакційних витрат аеропорту	Забезпечення аеропортів потрібними державними послугами з митного та прикордонного контролю для міжнародного сполучення. Включення аеропортів до програм розвитку міжнародної мережі повітряного сполучення
Навігаційні служби	Планування територій з урахуванням потреб розміщення аеронавігаційного обладнання	Недискримінаційне аеронавігаційне обслуговування перевізників. Запровадження конкуренції на ринку аеронавігаційних послуг	Міжнародна гармонізація тарифної політики на аеронавігаційне обслуговування
Сервісні та технічні служби	Недискримінаційний доступ підприємств до місцевої соціально-економічної інфраструктури	Недискримінаційний доступ компаній до надання послуг та технічної підтримки авіаційній галузі. Контроль трансфертного ціноутворення	Впровадження міжнародних уніфікованих стандартів обслуговування та технічної підтримки

Примітка. Складено автором за даними Грінченко Ю. Л. Напрями вдосконалення державної політики розвитку авіаційної галузі/ Ю. Л. Грінченко // АГРОСВІТ. – 2020. – № 6. – С. 63.

Сталий розвиток авіаційної галузі неможливий без врахування екологічних факторів, норм щодо шкоди довкіллю та посилення тенденції до екологічно-нейтральної економіки. В контексті авіаційної галузі потрібно додати ще норми із звукового забруднення, які суттєво впливають на можливості розширення та розташування аеропортів, а також загальної схеми використання повітряного простору.

Національна програма з розвитку аеропортів, включення потреб авіаційної галузі до проєктів розвитку територій, розробка деталізованих планів щодо адаптації авіаційної галузі до норм забруднення повітря, визначення повітряних коридорів, що сприятимуть швидшим перельотам та водночас не мають негативного шумового впливу на місцеві громади, визначення цільових параметрів частки авіаційної галузі в котах по викиду двоокису вуглецю, створення комплексних програм розвитку транспортної мережі, де авіаційне сполучення виступає в координації з автомобільним та залізничним сполученням.

Високі темпи зростання пасажиро- та вантажопотоку в авіаційній галузі, які зберігаються навіть після кризових подій, таких як світова економічна криза та пандемії, ставлять амбітні цілі щодо узгодження цього розвитку із факторами екологічної безпеки на глобальному, національному та місцевому рівнях. Якщо на глобальному рівні переважають питання рівня викидів двоокису вуглецю, то на національному рівні також актуальні питання якості повітря, а на місцевому — показники шумового забруднення.

Економічні вигоди від авіаційної галузі при розробці стратегії її розвитку мають бути порівняні та збалансовані із шкодою для довкілля. Система економічних стимулів має сприяти використанню галузевими більш екологічно нейтральних технологій, врахуванню ними в стратегіях розвитку економіко-екологічних чинників.

Особливо це стосується аеропортів, які мають погоджувати плани свого розширення з місцевими громадами, регіональними та національними програмами розвитку, національною стратегією розвитку транспортної інфраструктури, місцевими планами розвитку територій [55, с. 336].

Розширення аеропортів є тривалим процесом, який має враховувати економічні потреби на тривалий період, можливості авіаційних перевізників, національну та регіональну транспортну мережу та стратегію її розвитку, а також національну політику щодо викидів в атмосферу, якості повітря, шумового забруднення та іншого впливу на екологію.

Авіаційна галузь була піонером широкого застосування пластикового посуду, тому відповідно до глобальної стратегії зниження пластикових відходів потрібно передбачити спеціальні заходи із зниження використання пластику підприємствами авіаційної галузі та належної його утилізації. Поступово частка авіаційного транспорту у викидах двоокису вуглецю зростає, бо в інших галузях, наприклад енергетиці та промисловості, більш екологічні технології впроваджуються швидшими темпами.

Частка авіації в загальних вуглецевих викидах складає близько 2%, але ця частка швидко зростає. ІСАО розробляло стратегію розвитку галузі з нейтральним значенням вуглецевого балансу із впровадженням системи торгівлі квот на викиди між авіаційною та іншими галузями [81].

Особливістю авіаційної галузі є її міжнародна спрямованість за визначенням, тому неможливо визначити національну приналежність тих чи інших викидів, бо маршрути можуть пролягати через декілька країн, літаки та авіакомпанії можуть бути зареєстровані в різних країнах. Тому регулювання норм вуглецевих викидів має відбуватись на міжнародному рівні [25, с. 64].

Односторонні національні дії можуть призвести до зниження конкурентоспроможності галузевих агентів країни на міжнародному ринку, переорієнтуванню пасажирських потоків в інші аеропорти, тому такі дії майже неможливі. Певні рішення з екологічної безпеки авіаційної галузі знаходяться в технічній та технологічній площині, наприклад, нового покоління двигунів, нових видів палива та нових, більш легких матеріалів. Однак й організаційні заходи, які можуть сприяти вирішенню задачі [25, с. 65].

Вдосконалення державної політики розвитку авіаційної галузі
щодо екологічної безпеки

	Регіональний вимір	Національний вимір	Міжнародний вимір
Авіаційні перевізники	Контроль дотримання норм шумового забруднення та якості повітря	Довгострокові програми із впровадження норм викидів, витрати пального та шуму для літаків. Планування оптимальних повітряних коридорів. Сприяння більшому заповненню місць на літаку. Розробка ефективного компенсаційного механізму при перевищенні рівня забруднень	Гармонізація міжнародних норм щодо всіх видів забруднень, паливної ефективності літаків
Аеропорти	Комплексний розвиток транспортної мережі обслуговування аеропорту з пріоритетом рейкового та іншого громадського транспорту. Комплексний розвиток територій, планування житлової та промислової забудови з урахування діяльності аеропорту	Планування мережі аеропортів з урахуванням оптимальних транспортних потоків. Розробка стандартів викидів та якості повітря з урахуванням специфіки аеропорту. Національні програми комплексного розвитку транспортного сполучення, наземного, повітряного та водного. Переведення наземного пересування літаків на електроенергію. Мінімізація часового проміжку очікування літаком дозволі на зліт або посадку	Узгодження міжнародними перевізниками використання національних аеропортів-хабів 3
Навігаційні служби	Взаємне узгодження повітряних транспортних коридорів та плану розвитку територій	Розширення навігацій можливостей особливо при зльоті та посадці для зменшення маневрування літаків. Вибір повітряних коридорів з урахуванням погодних факторів та фактору завантаженості	Оптимізація міжнародного повітряного сполучення в національному повітряному просторі
Сервісні та технічно-ремонтні служби	Запровадження програм зі збору та утилізації відходів авіаційної галузі, особливо пластику, палива та технічних рідин, хімічних сполук, особливо електричних акумуляторів	Впровадження національних стандартів екологічної безпеки в сфері обслуговування, технічної підтримки та ремонту літаків	Узгодження технічних протоколів щодо обслуговування, технічної підтримки та ремонту літаків

Примітка. Складено автором за даними Грінченко Ю. Л. Напрями вдосконалення державної політики розвитку авіаційної галузі/ Ю. Л. Грінченко // АГРОСВІТ. – 2020. – № 6. – С. 65.

Однак у кожному конкретному випадку держава приймає рішення щодо спільного фінансування, якщо бачить економічні вигоди для регіональної або національної економіки. За останніми тенденціями держави стимулюють переорієнтацію пасажирського трафіку з користування автомобілем чи таксі на користування залізничним транспортом, автобусами чи трамваями. Однак розгалужена дорожня мережа та достатність місць для паркінгу суттєво впливають на оцінку споживачами зручності користування аеропортом [25, с. 65].

Для більшості аеропортів більше половини пасажирів добираються саме автомобілем, особистим чи таксі. Одним з пояснень цього факту є те, що автомобільний транспорт залишається найшвидшим способом приїду в аеропорт. Таким чином, завдяки цьому транспорту доступ до послуг повітряного сполучення в певний проміжок часу, наприклад, 1 годину, має більша частка населення країни. Однак окрім безпосередньо наявності транспортної інфраструктури потрапляння в аеропорт, важливі також умови її використання, а саме маршрути перевезень, частота, час у дорозі, зручність та комфорт пересування.

Стратегія розвитку авіаційної галузі, спрямована на максимізацію споживчої цінності, має комплексно окреслити перспективи розвитку авіаційного сполучення, розвитку аеропорту та відповідної транспортної інфраструктури. Технологічний фактор також важливий при вирішенні проблеми шуму. Нове покоління літаків, що вже почали експлуатацію протягом 2010-х років виробляють приблизно на 50% меншу шуму під час зльоту та 30% під час посадки [81].

Значне розширення аеропортів, збільшення частоти польотів, більш завантажені повітряні коридори, рейси в нічний час — все це фактори збільшення уваги до шумового забруднення. Заходи щодо захисту довкілля викладені в таблиці 3. Значущим також є технологічна складова розвитку авіаційної галузі, спрямована на розробку та втілення інновацій, вдосконалення технологій та формування відповідних навичок. Швидкий розвиток цифрових технологій створює величезні можливості із запровадження систем поширення даних між агентами авіаційної галузі, посилення координації між ними та зменшення трансакційних витрат, більш

ефективному польоту сприятимуть інновації в сфері автоматизації керування повітряних судном.

Задача державного регулювання полягатиме у тому, аби заохочувати швидкому розвитку інновацій, покращенні співпраці компаній та наукових інституцій та дослідних організацій. Не менш важливим є розуміння впливу споживчої поведінки та суспільного інтересу на транспортну галузь та відповідні інновації. В умовах стрімкого технологічного розвитку однієї із задач стратегії галузевого розвитку стає прогнозування потреб у відповідних навичках, визначення потенційного дефіциту спеціалістів та адаптація системи освіти до нових потреб.

Технологічні новації та інноваційні підходи до бізнесу є провідними чинниками зростання продуктивності в галузях, посилення їх конкурентоздатності, створення нових робочих місць та сталому розвитку національної економіки [2, с 24]. Електрифікація, автономізація, деперсоналізація, запровадження бізнес-моделей за зразком Uber — ці тенденції суттєво змінили умови функціонування транспортної галузі. Щодо авіаційної галузі то можемо спостерігати швидкий розвиток ринку дронів, у тому числі з підвищеною вантажопідйомністю та дальністю польотів, перспективи комерційного використання суборбітальних польотів та застосування технологій штучного інтелекту в системі управління повітряним простором та літаком.

Нові технології вимагають від регулятивних органів нових підходів. Впровадження цифрових технологій в управління транспортними потоками суттєво збільшують можливості існуючої інфраструктури. Системи збору, поширення, обробки та аналізу великих масивів даних створюють значні можливості для взаємодії агентів авіаційної галузі, від координації між якими суттєво залежить ефективність кожного з них та галузі загалом [25, с. 66].

Вже впроваджені цифрові навігаційні вежі аеропорту, цифрові інструменти авіоніки (електронних систем управління літаком), бази даних авіаційного призначення. Активно розробляються методи поширення та спільного використання інформації задля координації, у томи числі на основі технології blockchain.

Використання подібних даних потребує регулювання щодо забезпечення конфіденційності та захисту персональних даних.

Державні інституції можуть сприяти формуванню спільного формату передачу даних. Впровадження нормативів щодо використання повітряного простору дронами одночасно допомагає розробити систему автоматичного управління повітряним простором для комерційного використання. Поступове впровадження на перший план цифрових технологій вимагає посилення захисту від кібератак, що також стає частиною державної стратегії підтримки авіаційної безпеки.

На тлі швидкого розвитку технологій, розвитку нових бізнес-моделей, перспектив нових способів використання повітряного простору необхідно переконатися у гнучкості державного регулювання авіаційної галузі, що не перешкоджатиме таким змінам з одночасним збереженням дотриманням стандартів безпеки, захисту прав споживачів та збереження умов конкурентного вибору, а також внеску галузі в сталий економічний розвиток.

Регулювання в сфері авіаційного транспорту зазвичай є досить сталим, що обумовлено тривалими циклами розробки, виробництва та експлуатації літаків та інфраструктури, великими інвестиціями та потребами в координації між регулятивними органами різних країн на міжнародному рівні. Приклад розвитку сервісу Uber продемонстрував, як відставання регулювання певної галузі може створювати конфлікти, невпевненість та ризики в галузі. Повітряний транспорт користується довірою споживачів та має високу репутацію щодо безпеки, комфорту та надійності [25, с. 67].

Відповідні спеціальності потребують тривалого та коштовного навчання, що може спричинити дефіцит спеціалістів для авіаційної галузі. Спільні дії держави та галузевих агентів, зокрема авіаційних перевізників, аеропортів, літакобудівних компаній, інжинірингових компаній та компаній з технічного обслуговування. Основні заходи державної політики щодо стимулювання інноваційного та технологічного розвитку в авіаційній галузі містяться в таблиці 3.4:

Вдосконалення державної політики розвитку авіаційної галузі щодо розвитку технологій, інновацій та компетенцій

	Регіональний вимір	Національний вимір	Міжнародний вимір
Авіаційні перевізники	Розвиток малої авіації та нових форм повітряного сполучення для тестування та розвитку нових технологій та компетенцій	Національна політика із підтримки новітніх технологій в сфері авіаційних перевезень. Механізми гнучкого реагування національного регулювання на появу нових технологій. Програми із підготовки фахівців авіаційної галузі. Сприяння автономізації та автоматизації управління повітряним судном	Комплексні програми з підтримки технологічних переваг на міжнародному ринку
Аеропорти	Створення технологічних парків та науково-виробничих кластерів	Автоматизація процедур митного та прикордонного контролю в аеропорту. Запровадження національної системи обміну даними. Покращення систем зворотного зв'язку зі споживачами	Створення міжнародної системи протидії кібератакам та цифрової безпеки. Створення міжнародних систем спільного доступу до інформації, можливо за технологією blockchain
Навігаційні служби	Узгодження регіонального використання повітряного простору з національною навігаційною системою	Автоматизація управління повітряним потоком на основі технологій штучного інтелекту. Запровадження комплексної системи ідентифікації літаків та централізованого управління повітряним простором. Розробка міжнародної системи автоматизованого та автономного управління повітряним простором.	Розробка міжнародної системи обміну інформацією
Сервісні та технічні центри та ремонтні служби	Розробка регіональних програм розвитку територій з урахуванням потреби у створенні технологічних парків та науково-виробничих кластерів	Національні програми впровадження нових технологій в обслуговування та ремонт літаків, особливо альтернативних джерел енергії. Національні програми з підготовки технічних фахівців. Міжнародні програми з координації розвитку авіаційних технологій.	Розробка міжнародних стандартів та протоколів щодо автоматичного управління повітряним судном та транспортними потоками

Примітка. Складено автором за даними Грінченко Ю. Л. Напрями вдосконалення державної політики розвитку авіаційної галузі/ Ю. Л. Грінченко // АГРОСВІТ. – 2020. – № 6. – С. 67.

Таким чином, можна окреслити такі основні напрями вдосконалення державної політики в сфері розвитку авіаційної галузі: розвиток мережі повітряного сполучення задля виходу національних підприємств на світові ринки, запровадження конкурентних умов розвитку галузі, виконання умов сталого розвитку через дотримання вимог охорони довкілля від всіх видів забруднень, сприяння впровадженню інноваційних технологій та розвитку відповідних навичок.

Висновки до розділу 3

Таким чином, можна окреслити такі основні напрями вдосконалення державної політики в сфері розвитку авіаційної галузі: розвиток мережі повітряного сполучення задля виходу національних підприємств на світові ринки, запровадження конкурентних умов розвитку галузі, виконання умов сталого розвитку через дотримання вимог охорони довкілля від всіх видів забруднень, сприяння впровадженню інноваційних технологій та розвитку відповідних навичок.

Перспективою розвитку авіаційної галузі України є консолідація авіаційних підприємств у межах потужних структур, що є характерним для авіаційних комплексів розвинутих країн. Крім того, ефективним кроком є приватизація частини підприємств державного авіаційного комплексу з метою підвищення прибутковості та інвестиційно-інноваційної активності підприємств. Приватизація дає змогу подолати такі недоліки державного управління, як монополізм та відсутність конкурентних умов бізнесу, відсутність стимулів щодо отримання прибутку, обмеженість фінансування, нецільове використання коштів.

Ще одним пріоритетом розвитку має стати політика провідних українських авіакомпаній, спрямована на інтегрування внутрішніх та міжнародних авіарейсів. Вдале географічне розташування України і наявність міжнародних аеропортів дають можливість освоєння нової відкритої ніші ринку – ринку транзитних пасажирів, що літають між Західною та Східною півкулями, а також з Європи з пересадкою в столиці України.

ВИСНОВКИ

В умовах глобалізації світової економіки авіаційний комплекс держави стає важливим елементом інтеграції країн в сучасну систему міжнародних економічних зв'язків. Він має особливе значення для розв'язання соціально-економічних задач, підвищення якості життя населення країни та належить до стратегічно важливих секторів економік держав. Розвиток повітряно-транспортної системи дозволяє налагодити тісні соціальні та економічні взаємозв'язки з іншими країнами, розширити потенційні ринки збуту авіабудівної продукції, забезпечити участь авіапідприємств у виконанні іноземних проектів та зайняти гідне місце у глобальному конкурентному середовищі авіатранспортних послуг.

За допомогою міжнародних авіаційних організацій забезпечується нормальне функціонування міжнародної цивільної авіації, створення і розвитку норм міжнародного повітряного права. Провідне місце серед них займають Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) та Міжнародна асоціація повітряного транспорту (ІАТА), які вже багато років вносять свій вклад у стабільний та безпечний розвиток міжнародних авіаційних перевезень у світі. Так, під безпосереднім контролем ІКАО та ІАТА відбувається близько 95% пасажирських авіаперевезень по всьому світу.

За оцінками двох найавторитетніших міжнародних авіаційних організацій ІКАО та ІАТА світова авіаційна галузь в 2019 році мала тенденції до стабільного зростання. Згідно з підсумками, ІАТА в 2019 році понад 4,5 млрд. осіб скористалися послугами повітряного транспорту для виконання ділових і туристичних поїздок, що на 4,8 % більше 2018 року і, згідно з поточними прогнозами, до 2018 року має перевищити 4,3 млрд. чоловік. Щодо прогнозу на 2020-2036рр., то як очікується, найбільший показник зростання пасажирських перевезень, рівний 5% щорічно буде у авіакомпаній КНР, за якими слідують перевізники регіону Азії/Тихого океану та Африки. Отже, подальше зростання обсягу повітряних перевезень буде як і раніше

залежати, в основному, від світового економічного зростання, зростання торгівлі та від змін у витратах авіакомпаній (у свою чергу значно залежать від цін на паливо).

У 2019 році ринок пасажирських авіаперевезень продовжував демонструвати позитивну динаміку. За статистичними даними кількість пасажирів, що скористались послугами українських авіакомпаній, збільшилась на 9,4 % та склала 13705,8 тис. чоловік. Оцінивши стан ринку авіаційних перевезень України, можемо сказати, що за останні два роки його показники зросли і надалі будуть продовжувати зростати. До 2030 року прогнозується зростання в 4,3 раза – з 16,5 млн. осіб до 71,2 млн. осіб, також зменшиться вартість ціни на авіаквитки.

За допомогою міжнародних авіаційних організацій забезпечується нормальне функціонування міжнародної цивільної авіації, створення і розвитку норм міжнародного повітряного права. Провідне місце серед них займають ІКАО та ІАТА, які вже багато років вносять свій вклад у стабільний та безпечний розвиток міжнародних авіаційних перевезень у світі. Так, під безпосереднім контролем ІКАО та ІАТА відбувається близько 95% пасажирських авіаперевезень по всьому світу.

Сучасна концепція розвитку авіатранспортного ринку передбачає розширення спектру взаємодії всіх учасників перевізного процесу, особливо авіакомпаній та аеропортів. Приведення інфраструктури авіаційного транспорту у відповідність з міжнародними вимогами - важлива складова стратегії держави, спрямованої на забезпечення конкурентоспроможності України на світовому ринку.

В 2019 році низькотарифні авіаперевізники здійснювали 30% глобальних авіаперевезень. На відміну від традиційних авіаперевізників, низькотарифні компанії менш схильні до впливу економічної «турбулентності».

До факторів їх успішного функціонування і високих фінансових показників можна віднести оптимізовану структуру операційних витрат, політику отримання додаткових доходів, уніфікований флот, що складається переважно з нових повітряних суден, інтеграцію сучасних технологій і застосування методів хеджування вартості палива.

Можна окреслити такі основні напрями вдосконалення державної політики в сфері розвитку авіаційної галузі: розвиток мережі повітряного сполучення задля виходу національних підприємств на світові ринки, запровадження конкурентних умов розвитку галузі, виконання умов сталого розвитку через дотримання вимог охорони довкілля від всіх видів забруднень, сприяння впровадженню інноваційних технологій та розвитку відповідних навичок.

Перспективою розвитку авіаційної галузі України є консолідація авіаційних підприємств у межах потужних структур, що є характерним для авіаційних комплексів розвинутих країн. Крім того, ефективним кроком є приватизація частини підприємств державного авіаційного комплексу з метою підвищення прибутковості та інвестиційно-інноваційної активності підприємств. Приватизація дає змогу подолати такі недоліки державного управління, як монополізм та відсутність конкурентних умов бізнесу, відсутність стимулів щодо отримання прибутку, обмеженість фінансування, нецільове використання коштів.

Ще одним пріоритетом розвитку має стати політика провідних українських авіакомпаній, спрямована на інтегрування внутрішніх та міжнародних авіарейсів. Вдале географічне розташування України і наявність міжнародних аеропортів дають можливість освоєння нової відкритої ніші ринку – ринку транзитних пасажирів, що літають між Західною та Східною півкулями, а також з Європи з пересадкою в столиці України.

СПИСОК БІБЛІОГРАФІЧНИХ ПОСИЛАНЬ ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Закон України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 року N 232/94-ВР.
2. Закон України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» від 21 березня 2017 року № 1965-VII.
3. Закон України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» від 01.06. 2003 р. // ВВР України. — 2003. — № 17.
4. Закон України «Про введення цільового збору на розвиток інфраструктури аеропортів цивільної авіації» від 17.04.2003 р., № 3414.
5. Закон України «Про відповідальність за повітряні перевезення пасажирів через державний кордон України без належних документів для в'їзду в Україну» від 10.01.2002 р., № 2920-III.
6. Закон України «Про розвиток літакобудівної промисловості»: від 12.07.2001 р.// Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 50. – Ст. 261.
7. Державна програма авіаційної безпеки цивільної авіації від 21 березня 2017 року № 1965-VII.
8. Концепції Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 жовтня 2013 р. № 944.
9. Концепція Державної цільової програми безпеки польотів на період до 2015 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 5 березня 2009 р. № 273-р. // Урядовий кур'єр від 01.04.2009 р. № 58.
10. Повітряний кодекс України від 19.05.2011р. (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2011, № 48-49, ст.536).
11. Порядок надання і анулювання прав на експлуатацію повітряних ліній, затверджений наказом Міністерства інфраструктури України від 23.04.2013 № 245.
12. Постанова КМУ від 30.10.2013 р. № 944 «Про схвалення Концепції Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 р.».
13. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Положення про використання повітряного простору України» від 29 березня 2002 р. № 401.

14. Положення про державний спеціалізований фонд фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях від 22 березня 2017 р. № 182.

15. Положення про Державну авіаційну службу України, затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 8 жовтня 2014 р. № 520.

16. Розпорядження Кабінету Міністрів України Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року від 30 травня 2018 р. № 430-р.

17. Ліцензійні умови провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів повітряним транспортом затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 10 березня 2017 р. № 134.

18. Стратегія розвитку авіаційної промисловості України до 2020 р., схвалена Розпорядженням Кабінету Міністрів України № 1656-р. від 27.12.2008 р.

19. Транспортна стратегія України на період до 2020 року, схвалена Розпорядженням Кабінету Міністрів України № 2174-р від 20 жовтня 2010 р.

20. Астапова Г. В. Аналіз розвитку підприємств авіаційної галузі і визначення економічних проблем впровадження інноваційних екологічних заходів / Г. В. Астапова, О. С. Малета // Сталий розвиток економіки. - 2013. - № 1. - С. 82-86.

21. Гаврилко Т. О., Гавриленко А.В. Трансформаційні зміни світового ринку авіаційних послуг в умовах глобалізації /Т.О.Гаврилко, А.В. Гавриленко // Науковий вісник Ужгородського університету. Серія «економіка». - 2018. - № 1. - С. 78-84.

22. Гаврилко Т.О., Гавриленко А.В. Аналіз діяльності міжнародних низькотарифних авіакомпаній на ринку авіаційних перевезень України /Т.О. Гаврилко, А.В. Гавриленко //Причорноморські студії - 2018. - № 2. - С. 53-59.

23. Гаврилко Т. О., Побоченко Л. М. Масштаби розвитку та структура світового ринку бізнес-авіації в умовах глобальних трансформацій / Т. О. Гаврилко, Л. М. Побоченко // Актуальні проблеми економіки. - 2015. - № 7. - С. 65-70.

24. Гричкєдова М. В. Дослідження діяльності низькобюджетних авіакомпаній на ринку авіаперевезень України / М. В. Гричкєдова, М. А. Руденський // Економічний простір. - 2018. - № 139. - С. 55-65.

25. Грінченко Ю. Л. Напрями вдосконалення державної політики розвитку авіаційної галузі/ Ю. Л. Грінченко // АГРОСВІТ. – 2020. – № 6. – С. 59 – 68.
26. Гудима Р.Р. Спільний авіаційний простір між Україною і ЄС: позитивні і негативні сторони.-К.: «Либідь», 2015, - 130 с.
27. Ірха С. Ю. Конкурентоспроможність аеропортів України / С. Ю. Ірха // Управління розвитком. – 2015. – № 16. – С. 56 – 58 .
28. Коваленко О.В. Формування стратегій позиціонування авіакомпаній України на ринку авіаційних послуг / О. М. Ложачевська, О. В. Коваленко // Науковий журнал «Стратегія розвитку України». – Випуск №1. – 2016. – С. 48-54.
29. Коваленко О.В. Визначення ефективності товарної політики в позиціонуванні маркетингової стратегії комплексних інновацій авіаційної галузі України / О. В. Коваленко // Науковий вісник Полтавського університету економіки і торгівлі. Серія «Економічні науки». - №1(69). – 2015. – С. 180-186.
30. Коваленко О.В. Узагальнення концептуальних положень реалізації маркетингової стратегії інноваційного розвитку авіаційної галузі України / О. В. Коваленко // Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки. - №4. – Т. 1. №21 (226). – 2015. – С. 60-68.
31. Кобець М., Овсяннікова Н. Проблеми та перспективи розвитку ринку пасажирських авіаційних перевезень в Україні. Наука онлайн: міжнародний електронний науковий журнал. 2018. №5. - С. 14-26.
32. Латишева О. В. Екологічні стратегії розвитку авіаційної галузі: формування та критерії оцінки / О. В. Латишева // Науковий вісник Херсонського державного університету. Сер. : Економічні науки. - 2014. - Вип. 5(1). - С. 204-206.
33. Ложачевська О.М., Сидоренко К.В. Місце виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів у системі забезпечення глобальної конкурентоспроможності. Економічний простір: зб. наук. пр. Дніпро: ПДАБА, 2017. № 125. С. 17-26.
34. Ложачевська О.М., Сидоренко К.В. Лібералізація ринку послуг з наземного обслуговування в умовах глобальної конкуренції. Sciences of Europe. 2016. Vol. 1. № 4. P. 37-40.

35. Марінцева К.В. Класифікація методів державного регулювання міжнародних авіаційних перевезень // Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління». – 2015. – Вип.17. С. 230-236.
36. Марінцева К.В. Методологія аналізу та моделювання авіаційної транспортної системи// Проблеми організації авіаційних перевезень та застосування авіації в галузях економіки: збірник матеріалів II міжнародної науково-практичної конференції. – К.: НАУ, 2013. – С.48-53.
37. Марінцева К. В. Організаційно-технологічні умови функціонування експрес-авіаперевізника / К. В. Марінцева // Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля. – 2013. – № 9(1). – С. 89 – 94.
38. Олешко Т. І. Характеристика та аналіз розвитку лоукостерів в Україні / Т. І. Олешко, І. О. Геєць, Є. Л. Павлюк // Проблеми системного підходу в економіці. - 2018. - Вип. 6. - С. 153-158.
39. Олешко Т. І., Токар В. В. Аналіз та перспективи розвитку авіакомпаній України. Економіка і суспільство. 2018. № 16. С. 440-445.
40. Особливості трансформації світового ринку авіаційних перевезень / С.Ф. Смерічевський, І.Г. Михальченко // Науковий вісник Ужгородського університету. Серія : Економіка. 2015. Вип. 2 (46). С. 29–37.
41. Панасюк І.П. Формування тарифної політики авіакомпанії: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня к. ек. н.: спец. 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності) / І.П. Панасюк. – К.: Вид-во НАУ, 2015. – 20 с.
42. Панасюк И. П., Тертычная А. О. Роль бюджетных авиакомпаний на рынке авиационных перевозок / И.П. Панасюк, А.О. Тертычная // Бізнес-Інформ. – 2017. - № 5 (472). – С. 34 -39.
43. Передерій В. Дослідження парку пасажирських повітряних суден авіакомпаній України // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: фаховий збірник наукових праць. – 2015. – № 33. – С. 34-42.

44. Петровський О.М., Литовченко К.В. Підвищення ефективності функціонування сучасного аеропорту // Проблеми системного підходу в економіці: Зб. наук. праць. Вип. 4.-К.: НАУ, 2015. - С.134-142.
45. Побоченко Л.М. Сучасні тенденції розвитку ринку авіаційних послуг України. АВІА – 2017: XIII міжнародна науково-технічна конференція, 19-21 квітня 2017 р.: тези доп. – К., 2017. Т.6. – С. 34.39–34.43.
46. Побоченко Л.М., Шваюк Ю.Е. Ключові проблеми ринку авіаційних перевезень в Україні // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: зб. наук. праць. – К.: НАУ, 2015. – Вип. 1. – С. 249–261.
47. Саркісова О.М., Токарь А.Ф. Аналіз діяльності по здійсненню авіаційних перевезень в Україні. Наукові праці Кіровоградського національного технічного університету. Економічні науки. 2018. Вип. 33. С. 236–242.
48. Сидоренко К. В. Світовий досвід управління аеропортами з метою покращення їх виробничої інфраструктури / К. В. Сидоренко // Економічний простір: зб. наук. праць. – Дніпропетровськ: ПДАБА, 2014. – №82. – С. 256-267.
49. Солідор Н. А. Сучасний стан, проблеми та перспективи інноваційного розвитку авіаційної галузі України / Н. А. Солідор // Науковий вісник Ужгородського національного університету. – 2020. – Вип. 30. – С. 160 – 165.
50. Цимбалістова О. А. Розвиток ринку послуг безпілотних літальних апаратів як основний напрямок інноваційного прогресу сучасної авіації / О. А. Цимбалістова // Економічний аналіз. - 2015. - Т. 19(1). - С. 116-122.
51. Штангрет А. М. Теоретико-методичні засади побудови системи моніторингу економічної безпеки підприємств авіаційної галузі / А. М. Штангрет // Науковий вісник НЛТУ України. – 2013. – Вип. 23.12. – С. 206 – 211.
52. Aviation Benefits Report 2019 [Electronic resource]. - Mode of access: <https://www.icao.int/sustainability/Documents/AVIATION-BENEFITS-2019-web.pdf>.
53. ICAO Strategic Objectives 2014-2016 [Electronic resource]. - Mode of access: <http://www.icao.int/about-icao/Pages/Strategic-Objectives.aspx>.
54. IATA Annual Review 2019 [Electronic resource]. Mode of access: <http://www.iata.org/publications/Documents/iata-annual-review-2019.pdf>.

55. Vasigh B., Fleming K., Tacker T. Introduction to Air Transport Economics: From Theory to Applications. 3rd ed. London: Routledge, 2018. 520 p.
56. <http://www.icao.int> - офіційний сайт Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО).
57. [http:// www.flyuia.com](http://www.flyuia.com) - офіційний сайт авіакомпанії «Міжнародні авіалінії України».
58. <http://www.ukstatse.org.ua> - офіційний сайт Державного підприємства з обслуговування повітряного руху України.
59. <http://www.iata.org/index.htm> - офіційний сайт Міжнародної асоціації повітряного транспорту (ІАТА).
60. [http:// www.mintrans.gov.ua](http://www.mintrans.gov.ua) - офіційний сайт Міністерства інфраструктури України.
61. <https://wizzair.com/uk-ua> - офіційний сайт авіакомпанії Wizz Air.
62. <https://www.ryanair.com/ua/uk-> офіційний сайт авіакомпанії Ryanair.
63. <http://www.ecac-ceac.org> - офіційний сайт Європейської конференції цивільної авіації.
64. [http:// www.faa.gov](http://www.faa.gov) - офіційний сайт Федеральної Авіаційної Адміністрації США (ФАА).
65. <http://www.worldbank.org/uk/country/ukraine> – офіційний сайт Світового банку.
66. <http://www.ukrstat.gov.ua> - офіційний сайт Державної служби статистики України.
67. <http://www.avia.gov.ua> - офіційний сайт Державної авіаційної служби України.
68. <https://lowcoster.com.ua/aviakompaniya-skyup-airlines/> - офіційний сайт авіакомпанії «SkyUp Airlines».
69. [http:// www.airport-borispol.kiev.ua](http://www.airport-borispol.kiev.ua) - офіційний сайт міжнародного аеропорту «Бориспіль».
70. 2017-2036 Обзор рынка [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://uacrussia.ru/upload/iblock/9f3/9f381b3b71c64fc49e94e91076549c2d.pdf>.

71. Литвиненко С. Л., Коновалова О. М., Литвиненко Л. Л. Аналіз впливу низькобюджетних авіакомпаній на перспективи розвитку авіаринку України в контексті економічної безпеки. Ефективна економіка. - 2019. - № 3. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=6945>.

72. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року: розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p#n13> (дата звернення: 22.02.2020).

73. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2018 рік. - [Електронний ресурс]. –Режим доступу до статті: <http://airflai.at.ua/>.

74. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2019 рік. - [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://airflai.at.ua/>.

75. Рейтинг кращих авіакомпаній 2020 року [Електронний ресурс] - Режим доступу: <https://www.the-village.com.ua/village/city/city-news/292925-naybezpechnishi-aviaperevizniki-svitu-u-2020-rotsi-reyting-airlineratings>.

76. Рейтинг: Названо ТОП-20 найбезпечніших авіакомпаній світу у 2020 році [Електронний ресурс] - Режим доступу: <https://investory.news/rejting-nazvano-top-20-najbezpechnishix-aviakompanij-svitu-u-2020-roci>.

77. Рейтинг найкращих аеропортів світу 2020 року від Skytrax [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.epravda.com.ua/news/2018/01/23/633293/>.

78. Airlines Financial Monitor 2019 [Електронний ресурс] - Режим доступу до статті: <http://www.iata.org/economics/ReportsAirlines-Financial-Monitor-Dec-19.pdf>.

79. Boeing Commercial Outlook 2019—2038. URL: <https://www.boeing.com/resources/boeingdotcom/commercial/market/commercial-market-outlook/assets/downloads/cmo-sept-2019-report-final.pdf>.

80. IATA Economic Performance of the Airline Industry 2019. pdf. [Електронний ресурс] - Режим доступу до статті: <http://www.iata.org/>.

81. IATA Annual Review 2019. URL: <https://www.iata.org/contentassets/c81222d96c9a4e0bb4ff6ced0126f0bb/iata-annual-review-2019.pdf>.

82. G20 leaders (and IATA) call for action on trade facilitation [Електронний ресурс] - Режим доступу до статті: [http://www.iata.org/ Reports/chart-of-the-week/chart-of-the-week-12-jan-2018.pdf](http://www.iata.org/Reports/chart-of-the-week/chart-of-the-week-12-jan-2018.pdf).
83. Global Market Forecast 2018-2030 [Electronic resource]. France: Airbus, 2017. - Mode of access: <http://www.airbus.com>.
84. Human Development Index 2019 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <files/hdr2019.pdf>hdr.undp.org.
85. The Global Competitiveness Report 2019 [Електронний ресурс]. –Режим доступу: <http://www.weforum.org/reports>.
86. The Global Innovation Index 2019 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.wipo.int/edocs/pubdocs/en/wipo_pub_gii_2019.pdf.
87. Passenger load factor rises above 82% for the first time [Електронний ресурс] - Режим доступу до статті: [http://www.iata.org/ Reports/chart-of-the-week/chart-of-the-week-19-Jan-2018.pdf](http://www.iata.org/Reports/chart-of-the-week/chart-of-the-week-19-Jan-2018.pdf).
88. Profits dip but still robust in 2017; regional divergence remains [Електронний ресурс] - Режим доступу: [http://www.iata.org/ Reports/chart-of-the-week/chart-of-the-week-16-Jun-2017.pdf](http://www.iata.org/Reports/chart-of-the-week/chart-of-the-week-16-Jun-2017.pdf).
89. Wizz Air відкриває базу в аеропорту «Львів» з новими маршрутами [Електронний ресурс] - Режим доступу: <https://minfin.com.ua/ua/2020/04/29/4441994>.
90. Wizz Air відкриває базу у Львові або коли в небо над Європою знову запуснуть літаки [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://vsetutpl.com/wizz-air-vidkryvae-bazu-u-lvovi-abo-koly-v-nebo-nad-evropeyu-znovu-zapustyat-litaky>.
91. World Trade Statistical Review 2019 // World Trade Organization [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.wto.org>.
92. World Investment Report 2019: Special economic zones [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://unctad.org>.
93. World Air Transport Statistics 2019. WATS. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.iata.org/contentassets/a686ff6245/wats-2019-mediakit.pdf>.