



Co-funded by the  
Erasmus+ Programme  
of the European Union

*Тези доповіді підготовлено в рамках виконання в Національному авіаційному університеті Міжнародного Проекту Жан Моне: Транспортна політика ЄС за № 619652-EPP-1-2020-1-UA-EPPJMO-MODULE*

**Зарубінська І.Б.,**

*д.п.н., професор, Національний авіаційний університет, м. Київ.*

**Новак В.О.,**

*к.е.н., професор кафедри менеджменту ЗЕДП, Національний авіаційний університет, м. Київ.*

## **СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНОГО РИНКУ АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ**

Міжнародний повітряний транспорт – один з найбільш ефективних засобів встановлення та поглиблення економічних і соціальних зв'язків між країнами світового співтовариства.

Доведено, що в умовах глобалізації авіаційний транспорт став одним із системоутворюючих елементів світової економіки, що забезпечує швидке й комфортне переміщення пасажирів і різних видів вантажів. Посилення інтегрованості світового господарства, потреби в забезпеченні зв'язків між окремими регіонами та країнами світу забезпечило значне зростання міжнародних авіаційних перевезень.

Індустрія авіаперевезень відіграє одну з провідних ролей в світовій економіці, а повітряний транспорт і його супутні сфери почали вносити в світовий ВВП більше, ніж багато інших індустрій [1].

Охарактеризовано, що авіація значно впливає на розвиток світової економіки, сприяючи посиленню ділової активності, прискоренню протікання бізнес-процесів. Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) підрахувала, що кожен 100 USD, витрачені на повітряний транспорт, приносять, в підсумку, вигоду для економіки на 325 USD. А кожен 100 додаткових робочих місць в цивільній авіації сприяють появі в різних секторах економіки 610 нових робочих місць за широкою номенклатурою професій. Прямий внесок світової авіації в загальносвітовий ВВП становить близько \$ 664 млрд. Згідно з прогнозами ряду експертів, до 2030 р. внесок авіації в світовій ВВП має перевищити позначку в 1 трлн. дол. [2].

За даними Міжнародної асоціації повітряного транспорту (ІАТА), найбільшу частку на ринку авіаційних перевезень до пандемії коронавірусу мав Азіатсько-тихоокеанський регіон (АТР) – 32,9%, Європа – 26,4%, Північна Америка – 23,6%, Близький Схід – 9,6%, Латинська Америка – 5,2% та Африка – 2,2% [3].

Світовий ринок авіаперевезень впливає на світову економіку та окремі її галузі не тільки безпосередньо, а й опосередковано. Один з подібних бенефіціарів – це міжнародний туризм. На частку туризму припадає значна частина світового ВВП і він забезпечує майже 300 млн. робочих місць, зокрема, для більш ніж 90 тис. акредитованих туристичних агентств по всьому світу.

Світовий ринок авіап перевезень – є одним з найбільш постраждалих від коронавірусної кризи. Після скасування більшості обмежень, попит пасажирів на послуги авіатранспорту відновлюється лише частково, а нова хвиля COVID-19 може стати фатальною для тих авіакомпаній, що не знайдуть джерел покриття своїх збитків.

За даними Міжнародної асоціації повітряного транспорту, в серпні 2020р. – традиційно піковому місяці попиту на пасажирські авіап перевезення – в світі було виконано 1,52 млн. пасажирських рейсів, або на 52% менше, ніж в серпні 2019 року. Сукупні збитки авіакомпаній, згідно з останньою оцінкою IATA, досягли \$ 84,3 млрд., а недоотримані ними доходи – \$ 419 млрд. Міжнародні пасажирські перевезення скоротилися на 89%, внутрішні - на 43%. Пасажиропотік у 2020 році у всьому світі знизився до 1,8 млрд. чоловік (це рівень 2003 року). Дохід авіакомпаній впав більш ніж на 60%, в порівнянні з 2019 роком. Авіап перевізники почали звертатися за допомогою до національних урядів (AirFrance, Lufthansa, Alitalia), багато авіакомпаній в 2020 році були змушені вдаватися до такого непопулярного заходу, як скорочення штату працюючих (British Airways: 12 тисяч працівників, Brussels Airlines – 1 тисяча EasyJet – 4500, Icelandair – 2000, SAS – 5000 працівників) [3].

Фахівці IATA вважають, що повне відновлення станеться не раніше 2024 року. В очікуванні відновлення, авіакомпанії та аеропорти всього світу пристосовуються до нових умов: починають застосовувати нові безконтактні технології, використовувати нові схеми тестування пасажирів, а також намагатися продавати додаткові послуги, щоб хоч щось заробити [3].

Додає проблем міжнародним авіап перевізникам та обставина, що в умовах невизначеності, що зберігається з закриттям окремих країн і регіонів, пасажирів різко скоротили ранні бронювання, що приносять авіакомпаніям необхідні в міжсезонний період кошти. Як показує статистика IATA, у вересні цього року кількість бронювань квитків на квартал вперед впала приблизно на 70% у порівнянні з аналогічним періодом 2019 року. Обвалилися й котирування акцій перевізників – з початку року вони знизилися майже наполовину.

Науково обґрунтовано, що одним із наслідків пандемії для авіації є зміна всієї світової авіаційної логістики, яке відбудеться не на користь хабів. Розвиток перевезень типу “Point-to-Point”, тобто безпосередньо між початковим та кінцевим місцем, а не з пересадкою в великому вузлі, стане одним із провідних трендів найближчим часом. При цьому, сам тренд виник не внаслідок пандемії, а ще до 2020 року. Один з наслідків цих змін – зняття з виробництва літаків-гігантів (Airbus A380), які літали в основному в великі вузли на кшталт Абу-Дабі. Найбільший в історії пасажирський авіалайнер виробник Airbus вирішив зняти з виробництва свій лайнер ще в 2019 році. Основним покупцем цих літаків була авіакомпанія Emirates, яка спеціалізується на міжнародних польотах в хаби. Однак, вже в 2019 році стало очевидним, що авіація буде розвиватися не в напрямку мінімізації кількості рейсів і максимального завантаження літаків, а по шляху розвитку та диверсифікації логістичної мережі.

З поступовим відкриттям кордонів, світовий ринок авіаційних перевезень став відновлюватися, але саме за рахунок внутрішніх рейсів.

Так, за підсумками серпня поточного року, в порівнянні з аналогічним періодом 2019 р., падіння внутрішнього ринку становило 57,5%, тоді як міжнародні напрямки втратили 91,9% всього трафіку. Реагуючи на останні події в аерокосмічній і геополітичній сферах, Міжнародна організація цивільної авіації досягла певного прогресу в справі сприяння відновленню діяльності міжнародного авіаційного сектору від наслідків пандемії, підвищення рівня безпеки польотів та покращення системи управління в галузі цивільної авіації [4].

В основі нової стратегії ІКАО щодо відновлення діяльності після світової кризи, спричиненої COVID-19, лежить прагнення до виконання рекомендацій Спеціальної групи

Ради ІКАО по відновленню авіації (СГВА) [5]. Її рекомендації, підготовлені у співпраці з ВООЗ та іншими органами ООН, оновлюються на постійній основі в ході пандемії з тим, щоб відобразити динаміку ситуації та запобігти новим викликам.

Згідно прогнозів спеціалістів, у найближчі 20 років основним попитом будуть користуватися вузькофюзеляжні літаки місткістю 166-200 крісел. Потреба в повітряних суднах даної місткості оцінюється на рівні 20,5 тис. одиниць, що більше, ніж у всіх інших підсегментах ринку.

В абсолютних цифрах загальний попит на цивільні пасажирські літаки до 2040 року оцінюють майже в 44,3 тис. лайнерів або 6,35 трлн. дол. США в каталожних цінах 2020 року. Найбільший попит на авіаційні лайнери прогнозується в Китаї (9,1 тис. повітряних суден), європейському регіоні (8,3 тис. повітряних суден), північноамериканському (8,2 тис. повітряних суден) та Азіатсько-тихоокеанському (без Китаю) (7,9 тис. повітряних суден) регіонах [6].

Подальше зростання ринку міжнародних авіаперевезень пов'язано з вирішенням широкого спектру завдань: розвитком авіатранспортної інфраструктури, підготовкою висококваліфікованих кадрів, що забезпечить відповідність стандартам, рекомендованій практиці та стратегічним цілям глобальної мережі міжнародного повітряного транспорту.

Повітряний транспорт є важливим для успішного функціонування глобальної економіки, її подальшого гармонійного розвитку та підтримки сталого економічного зростання [7]. Він дозволяє забезпечити мобільне переміщення людей і товарів між різними континентами, сприяючи розвитку світової торгівлі та індустрії міжнародного туризму. Приблизно 40% продажів високотехнологічних товарів залежать від оптимально функціонуючої системи міжнародного повітряного транспорту.

Зроблені висновки, що з часом, значення та роль міжнародних авіаційних перевезень в розвитку світової економіки буде зростати, а значить, необхідним є своєчасне прогнозування майбутніх потреб в повітряних судах, а також дослідження зв'язку між зростанням ВВП і зростанням обсягів міжнародних авіаперевезень.

## Література

1. United Nations Economic Commission for Europe. Available at: <https://w3.unece.org/PXWeb/en/Table?IndicatorCode=7;>
2. International Civil Aviation Organization. 2016-2030 Global Air Navigation Plan / ICAO, 2016. – 137 p.;
3. International Air Transport Association. Available at: <https://www.iata.org/pages/default.aspx;>
4. International Civil Aviation Organization. Available at: <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/New-decisions-at-ICAO-Councils-223rd-Session-support-aviations-recovery-and-development.aspx;>
5. E.Danilova, I. Zarubinska, V. Novak . Problems of overcoming the crisis in air carriers in conditions covid-19. International scientific journal “Air trasport”. Tbilisi: GAU, №1(15), 2021, Publishing house LTD «Stamba-G», P.5-10.
6. International Civil Aviation Organization. Available at: <https://www.icao.int/publications/Pages/default.aspx;>
7. Кириленко О.М. Перспективні напрямки розвитку транспортної системи з урахуванням стратегічних пріоритетів національної економіки. Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету імені академіка В. Лазаряна. Серія - Проблеми економіки транспорту. – Дніпропетровськ: ДІТ, 2016. – No 11. – С. 74-80.

**Іванова Т.В.,**  
*д.держ.упр., професор кафедри менеджменту ЗЕДП,  
Національний авіаційний університет, м. Київ.*

## **ОСОБЛИВОСТІ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ СТАЛОГО РОЗВИТКУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ТРАНСФОРМАЦІЙНИХ ПЕРЕТВОРЕНЬ**

Удосконалення теоретико-методологічних засад державного регулювання сталого розвитку в сучасних умовах вимагає напрацювання та ефективного забезпечення чіткими алгоритмами регулювання збалансованого розвитку усіх сфер національної економіки, нових організаційних та інституційних механізмів взаємодії в системі державного регулювання, вироблення ефективних систем та показників оцінювання результативності регулювання сталого розвитку, як на рівні держави, так і на рівні кожного регіону.

Такий підхід цілком узгоджується із європейською стратегією соціально-економічного розвитку на довгостроковий період та Глобальними цілями України щодо сталого розвитку на період до 2030 року [5].

В цьому контексті суттєво актуалізується значення державного регулювання сталого розвитку, його стратегічного та цільового планування та оцінка ефективності процесів державного регулювання сталого розвитку України на основі аналізу та прогнозування індикаторів, які співвідставні з європейськими і світовими.

Саме тому основною метою державного регулювання досягнення цілей соціального, економічного і екологічного розвитку є підтримка безперервності процесів національної економіки на усіх рівнях, що дозволить забезпечити збалансованість, підвищити економічний, соціальний та екологічний потенціали, забезпечити гармонізацію функціонування усіх ланок управлінської системи.

Теоретичне осмислення управлінських процесів державного регулювання національної економіки в трансформаційному середовищі є однією з найголовніших складових теорії сталого розвитку оскільки визначення національної парадигми і стратегії сталого розвитку є надзвичайно назрілою науковою та практичною проблемою у галузі науки “Державне управління” і відбувається під впливом сучасних світових тенденцій, а також особливостей розвитку нинішнього етапу реалізації державної політики сталого розвитку України.

Науковою спільнотою встановлено, що державне регулювання охоплює більш ширшу сферу організаційної діяльності, порівняно з управлінням. У багатьох наукових дослідженнях державне регулювання визначається як функція державного управління, що характеризує, на наш погляд, нечітку визначеність у наукових поглядах щодо взаємозв’язку цих понять [4, ст. 93].

Аналіз підходів вітчизняних та іноземних науковців до визначення поняття “державне регулювання” свідчать, що і на сьогодні не вирішена проблема окреслення сфери дії та впливу на специфіку державно-управлінських і суспільних процесів понять “державне регулювання” та “державне управління” [1, ст. 268].

Узагальнюючи точки зору щодо поняття ”державне регулювання”, зазначимо, що визначати його можна, як систему заходів законодавчого, виконавчого та контрольного спрямування, що здійснюються державними інституціями; або як сферу діяльності держави для цілеспрямованого впливу на поведінку суб’єктів управління; або як одну із функцій державного управління.

Оскільки державне регулювання сталого розвитку передбачає організовані системні дії щодо забезпечення сталого і збалансованого функціонування економічної, екологічної та соціальної складових, то можна констатувати, що в основі державного регулювання є процес цілеспрямованого державного впливу.

В цілому, регулювання державно-управлінських процесів має важливе значення в реалізації концепцій, програм та стратегій сталого розвитку, оскільки ці процеси спрямовані,