

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

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ
Завідувач випускової кафедри
_____ Л. М. Побоченко
« _ » _____ 2021 р.

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

(ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА)

ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА
ЗА СПЕЦІАЛЬНІСТЮ 292 «МІЖНАРОДНІ ЕКОНОМІЧНІ ВІДНОСИНИ»
ОСВІТНЬО-ПРОФЕСІЙНОЮ ПРОГРАМОЮ
«МІЖНАРОДНІ ЕКОНОМІЧНІ ВІДНОСИНИ»

Тема: «Напрями посилення конкурентоспроможності країни в умовах
глобалізації (на прикладі авіаційної галузі)»

Виконавець: Митько Дмитро Михайлович,
група МЕВ-203М

(підпис виконавця)

Керівник: к.е.н., професор, професор кафедри
міжнародних економічних відносин і бізнесу ФМВ НАУ
Татаренко Наталія Олексіївна

(підпис керівника)

Нормоконтролер: Панікар Герман Юрійович

(підпис нормоконтролера)

Київ – 2021

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет міжнародних відносин

Кафедра міжнародних економічних відносин і бізнесу

спеціальність 292 «Міжнародні економічні відносини»

освітньо-професійна програма «Міжнародні економічні відносини»

ЗАТВЕРДЖУЮ
Завідувач кафедри
_____ Побоченко Л.М.
«__» _____ 2021 р.

ЗАВДАННЯ

на виконання кваліфікаційної роботи

Митька Дмитра Михайловича

1. Тема роботи «Напрями посилення конкурентоспроможності країни в умовах глобалізації (на прикладі авіаційної галузі)» затверджена наказом ректора від «15» вересня 2021 р. № 1868/ст.
2. Термін виконання роботи: з 04 жовтня 2021 року по 26 грудня 2021 року.
3. Вихідні дані до роботи: законодавчі та підзаконні нормативно-правові акти щодо регулювання прямих конкурентоспроможності в Україні, статистичні матеріали Міністерства фінансів України, Державної служби статистики України, матеріали й аналітичні звіти міжнародних компаній: WizzAir, SkyUp, Ryanair, МАУ, щорічні звіти міжнародних організацій: Міжнародного банку реконструкції та розвитку (МБРР), Міжнародного валютного фонду (МВФ), Світової організації торгівлі (СОТ), Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО).
4. Зміст пояснювальної записки: теоретичні засади дослідження напрямів посилення конкурентоспроможності, напрями посилення конкурентоспроможності економіки України в умовах економічної глобалізації, напрями посилення конкурентоспроможності авіаційної галузі України.
5. Перелік обов'язкового ілюстративного матеріалу: у роботі розміщено 12 таблиць та 12 рисунків.
6. Презентація основних результатів дипломної роботи в електронному вигляді. Розроблена презентація в Microsoft Office Power Point, складає 17 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	31.08.2021	Виконано
2.	Затвердити план дослідження та отримати завдання до виконання дипломної роботи	11.10.2021	Виконано
3.	Розкрити теоретичні засади дослідження напрямів посилення конкурентоспроможності	12.10.2021-24.10.2021	Виконано
4.	Дослідити напрямки посилення конкурентоспроможності економіки України в умовах економічної глобалізації	25.10.2021-07.11.2021	Виконано
5.	Визначити та обґрунтувати напрями посилення конкурентоспроможності авіаційної галузі України	08.11.2021-21.11.2021	Виконано
6.	Написати реферат, вступ, висновки та оформити список використаних джерел і додатки	22.11.2021-05.12.2021	Виконано
7.	Передати дипломну роботу для перевірки на плагіат	06.12.2021	Виконано
8.	Оформити дипломну роботу	07.12.2021-16.12.2021	Виконано
9.	Передати дипломну роботу рецензенту для рецензування (за 10 днів до захисту)	17.12.2021	Виконано
10.	Попередній захист дипломної роботи	20.12.2021	Виконано
11.	Передати дипломну роботу науковому керівникові для написання відгуку (за 7 днів до захисту)	21.12.2021	Виконано

8. Дата видачі завдання: «11» жовтня 2021 р.

Керівник кваліфікаційної роботи _____
(підпис керівника)

Татаренко Н.О.
(П.І.Б)

Завдання прийняв до виконання _____
(підпис випускника)

Митько Д.М.
(П.І.Б)

РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка до кваліфікаційної роботи «Напрями посилення конкурентоспроможності країни в умовах глобалізації (на прикладі авіаційної галузі)»: 94 с., 12 рис., 12 табл., 81 літературне джерело.

Перелік ключових слів (словосполучень): конкуренція, конкурентоспроможність, авіаційна галузь, пасажироперевезення, вантажоперевезення, лоукост, ефективність.

Об'єкт дослідження: потенціал конкурентоспроможності економік країн і національної економіки України в умовах глобалізації.

Предмет дослідження: напрями посилення конкурентоспроможності в авіаційній галузі.

Мета кваліфікаційної роботи: дослідження напрямків посилення конкурентоспроможності національної економіки країни в умовах глобалізації на прикладі авіаційної галузі.

Методи дослідження: поєднання аналізу та синтезу, структурно-системного підходу до визначення причинно-наслідкових зв'язків, кількісно-якісного і порівняльного аналізу, кореляційно-регресійного аналізу та статистичного методу.

Отримані результати та їх новизна: досліджені засади конкурентоспроможності національної економіки України і в їхньому контексті визначені шляхи посилення конкурентоспроможності в авіаційній галузі, як стратегічно важливій і структуроутворюючій..

Значущість виконаної роботи та висновки: робота має практичну значущість, оскільки пропозиції, сформульовані у ній щодо шляхів підвищення конкурентоспроможності авіаційної галузі можуть стати невід'ємною частиною державної політики посилення конкурентоспроможності національної економіки України.

Рекомендації щодо використання результатів: РЕЗУЛЬТАТИ дослідження можуть бути використані при формуванні засад посилення конкурентоспроможності України в авіаційній галузі на світовому ринку.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	6
РОЗДІЛ 1	
ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ НАПРЯМІВ ПОСИЛЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ	9
1.1. Основи формування конкурентоспроможності країн в глобальному середовищі.....	9
1.2. Показники конкурентоспроможності країн та її соціальні і економічні наслідки.....	16
1.3. Національні стратегії формування конкурентоспроможної економіки країни...	24
РОЗДІЛ 2	
НАПРЯМКИ ПОСИЛЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ В УМОВАХ ЕКОНОМІЧНОЇ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ.....	32
2.1. Позиціонування України в глобальній економіці і проблеми посилення конкурентоспроможності її економіки.....	32
2.2. Міжнародне нормативно-правове забезпечення посилення конкурентоспроможності економіки України.....	40
2.3. Шляхи формування основ посилення конкурентоспроможності української економіки в контексті міжнародного економічного співробітництва і інтеграційних прагнень України.....	46
РОЗДІЛ 3	
НАПРЯМИ ПОСИЛЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ	54
3.1. Економічний потенціал світової авіаційної галузі і сучасні процеси міжнародного співробітництва, інтеграції, конвергенції в авіаційній сфері.....	54
3.2. Вплив інтеграційних процесів на динаміку потенціалу авіаційної галузі України.....	64
3.3. Механізми посилення конкурентоспроможності України в авіаційній галузі.....	74
ВИСНОВКИ.....	84
СПИСОК БІБЛІОГРАФІЧНИХ ПОСИЛАНЬ ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	87

ВСТУП

Актуальність теми дослідження зумовлюється необхідністю вивчення впливу економічної політики держави на підвищення рівню конкурентоспроможності національної економіки країни і ролі іноваційних галузей, як фактора її зростання, та на цій основі формування державою сприятливого конкурентного середовища в країні з метою підвищення рівня добробуту і створення стійких засад стабільного розвитку економіки України.

Серед галузей, які визначають рівень конкурентоспроможності національної економіки – авіаційна галузь України, яка є стратегічно важливою, оскільки добре диверсифікована і поки що присутня на зовнішніх ринках, адаптована до законів його розвитку, і, водночас, базовою, оскільки має великий структуроутворюючий потенціал та забезпечує стійку дохідність – основу подальшого розвитку. Авіаційна галузь України володіє також значним іноваційним потенціалом розвитку, але через незадовільний стан авіаційної інфраструктури, системні проблеми з фінансуванням, 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, їхньої інвестиційної і туристичної привабливості та є сьогодні необхідною умовою реалізації іноваційної моделі економічного зростання України. Проте її конкурентоспроможність знаходиться в прямій залежності від конкурентоспроможності національної економіки в цілому. Тому дослідження цього взаємозв'язку в контексті базових умов підвищення конкурентоспроможності є нагальною необхідністю.

Найбільш важливими в науковому розумінні для автора під час роботи над дипломною роботою були теоретичні розробки проблеми конкурентоспроможності таких провідних фахівців в галузі, зокрема: О. О. Масляєва, Е. Г. Жнакіною, Н. І. Горбаль, О. Є. Шандрівська, Ю. Уманців, Л. Л. Антонюк, О. В. Механік, Я. Б.

Базилюк, Ю. В. Полунєєва, Н. Л. Царик, С. С. Ткачова, С. Б. Авдашева, А. Є. Шаститко, Є. Н. Калмичкова, М. О. Кизима, С. В. Глібко, М. С. Пасмор, В.А. Василенко.

Методологічну основу дослідження становили праці науковців Національного Авіаційного Університету, таких як: М.П. Висоцька, І.І. Набок, Л.М. Побоченко, А.А. Прокоп'єва, Г.П. Балабанова, А.П. Румянцев, К.В. Сидоренко, Н.О. Татаренко.

Метою кваліфікаційної роботи стало дослідження напрямків посилення конкурентоспроможності національної економіки країни в умовах глобалізації на прикладі авіаційної галузі.

Відповідно до поставленої мети виділяють **основні завдання**:

- визначити основи формування конкурентоспроможності країн в глобальному середовищі;
- дослідити показники конкурентоспроможності країн та її соціальні і економічні наслідки;
- дослідити національні стратегії формування конкурентоспроможності економіки країн;
- визначити позиціонування України в глобальній економіці і проблеми посилення конкурентоспроможності і її економіки;
- дослідити міжнародно-правове забезпечення посилення конкурентоспроможності економіки України;
- оцінити економічний потенціал світової авіаційної галузі і сучасні процеси міжнародного співробітництва, інтеграції, конвергенції в авіаційній галузі;
- оцінити вплив інтеграційних процесів на динаміку потенціалу авіаційної галузі України;
- оцінити механізми посилення конкурентоспроможності України в авіаційній галузі.

Об'єктом дослідження є сукупність напрямків посилення конкурентоспроможності економік країн в умовах глобалізації.

Предметом дослідження є особливості напрямків посилення конкурентоспроможності України в авіаційній галузі.

Методологія дослідження. Методологічну основу дослідження становлять фундаментальні положення конкурентоспроможності. В першому розділі при розкритті сутності та концептуальних понять конкурентоспроможності та конкуренції використовувалися методи від абстрактного до конкретного, поєднання аналізу та синтезу, структурно-системного підходу, методу, причинно-наслідкових зв'язків. В другому розділі роботи, в аналітичній частині, де досліджувалися та аналізувалися показники та динаміка сучасного стану конкурентоспроможності України, використовувалися методи логічного й історичного, кількісно-якісного аналізу, статистичні методи, методи порівняльного аналізу. У завершальному третьому розділі основним науковим методом був метод причинно-наслідкових, логічних та функціональних зв'язків і залежностей, а також кореляційно-регресійного аналізу для розкриття ефективності напрямків посилення конкурентоспроможності авіаційної галузі України.

Теоретичну основу роботи склали економічні дослідження вітчизняних та зарубіжних учених. При написанні роботи використовувались матеріали Державної служби статистики України, Національного Банку України, а також національних та міжнародних аналітичних агентств. Фактологічною та статистичною основою слугували щорічні звіти Державної служби статистики України, відповідні сайти в Internet та річні звіти авіакомпаній “MAU”, “WizzAir”, “SkyUp”, “Ryanair”.

Структура кваліфікаційної роботи. Кваліфікаційна робота складається із вступу, трьох розділів, висновків, списку бібліографічних посилань використаних джерел та додатків. В роботі розміщено 12 таблиць та 12 рисунків. Список бібліографічних посилань використаних джерел включає 81 найменування на восьми сторінках.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ НАПРЯМІВ ПОСИЛЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ

1.1. Основи формування конкурентоспроможності країн в глобальному середовищі

Сама категорія «конкурентоспроможність» є абстракцією, орієнтованою на характеристику певного об'єкта в конкретний обмежений проміжок часу, і має властивості швидкої змінюваності та пов'язана з коливанням параметрів об'єкту конкурентоспроможності і того середовища, щодо якого ця конкурентоспроможність оцінюється. Саме така невизначеність і багатовимірність сутності конкурентоспроможності створила і підтримує науковий дискурс щодо її визначення і оцінки.

Для того, щоб надати коректне комплексне визначення конкурентоспроможності і мати можливість обґрунтувати якість сучасних визначень конкурентоспроможності в науковій літературі необхідно закріпити її реперні точки. Однозначно тут виділяються об'єкт конкурентоспроможності і ринкове середовище, в якому визначається конкурентоспроможність даного об'єкта. Причому, важливе саме ринкове середовище, на якому формується попит і пропозиція у відповідності до певної ціни на обраний об'єкт. Саме ці дві основні складові дають можливість визначити першу характеристику конкурентоспроможності – конкурентну позицію, як таку, яка робить об'єкт частиною ринкового середовища.

Зрозуміло, якщо об'єкт є частиною ринкового середовища, якщо його відповідна якість і характеристики пропозиції користуються попитом, тоді можна його вважати конкурентоспроможним, тобто з притаманними конкурентоспроможними якостями. І, навпаки, якщо відповідна якість і характеристики пропозиції не знаходять впродовж певного терміну свого споживача,

то об'єкт вважається неконкурентоспроможним і знаходиться поза ринковим середовищем.

І тут з'являється необхідність часова характеристика конкурентоспроможності, яку можна назвати «термін пристосування до ринку». Це час, який необхідний для пошуку конкурентної позиції, які виділяють об'єкт з-поміж інших об'єктів-конкурентів і змушують споживачів купувати саме його продукт. В залежності від розмірів ринку і специфіки об'єкта, фінансових можливостей по адаптації об'єкта – «термін пристосування до ринку» може дуже варіювати. Час важливий також з точки зору динаміки ринкового середовища і об'єкта. З динамікою об'єкта пов'язаний, по перше його життєвий цикл, по-друге, його адаптація у відповідь на запити споживачів і дії конкурентних сил. В певний період часу ціна і якість задовольняють попит світового ринку і об'єкт є конкурентоспроможним, в інший – перестає користуватись попитом, і при неможливості адаптуватись до світового ринку стає неконкурентоспроможним.

Відповідно базовими складовими для визначення конкурентоспроможності є об'єкт (конкурентна позиція), ринкове середовище (попит і конкуренти), і час (термін пристосування до ринку). Таким чином конкурентоспроможність можна визначити як якісну характеристику конкурентної позиції об'єкта в певному ринковому середовищі в конкретний період часу.

Якщо за об'єкт обрати країну, то відповідно ринковим середовищем буде виступати глобальний простір, конкурентами – інші країни. Тобто, «конкурентоспроможність країн» є дуже широкою категорією, яка потребує конкретизації і визначення певного ринкового сектору, в якому цю конкурентоспроможність можна оцінити. Коректною категорією є, наприклад, «конкурентоспроможність країни на світовому ринку фінансових послуг» або «конкурентоспроможність України в авіаційній галузі». Виходячи з попереднього обґрунтування конкурентоспроможність країни можна визначити як якісну характеристику конкурентної позиції країни в певному глобальному чи локальному ринковому середовищі в конкретний період часу.

В наукових колах відсутність єдиного підходу і єдиного критерію визначення конкурентоспроможності країни дає надалі викривлене розуміння базових мінімальних умов, щоб країна вважалась конкурентоспроможною на світовому ринку, факторів впливу на конкурентоспроможність країни, наслідків, які потенційно можуть проходити в країні завдяки її статусу конкурентоспроможності на світовому ринку, а також рівнів конкурентоспроможності країни.

Виходячи з цього можемо виділити наступні компоненти конкурентоспроможності країни:

- більша конкурентоспроможність країни;
- менша конкурентоспроможність країни;
- зовнішні фактори, що направлені на звуження конкурентної позиції країни на світовому ринку;
- зовнішні фактори, що направлені на розширення конкурентної позиції країни на світовому ринку;
- зовнішні фактори, що направлені на втрату конкурентної позиції країни і виходу зі світового ринку;
- внутрішні фактори, що направлені на втрату конкурентної позиції країни і виходу зі світового ринку;
- внутрішні фактори, що направлені на розширення конкурентної позиції країни на світовому ринку;
- внутрішні фактори, що направлені на звуження конкурентної позиції країни на світовому ринку.

Перший базовий рівень, що робить країну конкурентоспроможною на світовому ринку – наявність експорту певного товару (послуги), що свідчить про те, що в певний період часу цей товар (послуга), яка експортується з країни, має конкурентні переваги на світовому ринку.

Зростання економіки – це лише один з факторів або наслідків конкурентоспроможності, проте ніяк не єдина передумова. Наявність зовнішніх і внутрішніх факторів впливу на конкурентоспроможність країни призводить до її

термінового характеру з наявним постійним ризиком втрати конкурентоспроможності.

В таблицях 1.1, 1.2 наведено перелік зовнішніх і внутрішніх факторів впливу на конкурентоспроможність країн. Він не є вичерпним, а надає лише певні приклади. Всі фактори впливу на конкурентоспроможність країн можна об'єднати в політичні, економічні, технологічні. Кожен з цих груп факторів має різний час впливу на конкурентоспроможність країн.

Таблиця 1.1

Зовнішні фактори впливу на конкурентоспроможність (КС) країн

Фактори звуження КС	Фактори отримання КС	Фактори розширення КС	Фактори втрати КС
ПОЛІТИЧНІ Введення квот Анулювання міжнародних торгових угод ЕКОНОМІЧНІ Зменшення попиту на світовому ринку Зниження ціни на світовому ринку Зростання пропозиції на світовому ринку ТЕХНОЛОГІЧНІ Впровадження нових технологій, інновацій	ПОЛІТИЧНІ Підписання міжнародних торговельних угод ЕКОНОМІЧНІ Зростання попиту на світовому ринку Зростання світової ціни Приплив прямих іноземних інвестицій (ПІІ)	ПОЛІТИЧНІ Підписання міжнародних торговельних угод ЕКОНОМІЧНІ Зростання попиту на світовому ринку Зменшення пропозиції на світовому ринку Зростання ціни на світовому ринку	ПОЛІТИЧНІ Міжнародні санкції Ембарго Впровадження нових стандартів ЕКОНОМІЧНІ Зниження світової ціни ТЕХНОЛОГІЧНІ Розробка радикальних інновацій

Джерело: Жнакіна Е. Г. Аналіз факторів впливу на міжнародну конкурентоспроможність України та напрями її підвищення. Проблеми и перспективы сотрудничества между странами Юго-Восточной Европы в рамках Черноморского экономического сотрудничества и ГУАМ. 2012.

Дія політичних факторів вступає в силу найбільш швидко, проте продовжується до тих пір допоки вони здійснюють тиск, при їх відміні ситуація адаптується знову до ринкових умов. Технологічні фактори, до яких належать у тому числі інновації, здійснюють найповільніший вплив проте безповоротній. Повільність пов'язана з тим, що на світовому ринку технології продовжують свій життєвий цикл переходячи від попиту високотехнологічних країн до попиту низькотехнологічних країн до тих пір, поки повністю не заміняться новими технологіями в усіх країнах. Особливість технологій полягає в тому, що їх розвиток в межах зовнішнього середовища впливає

лише негативно на конкурентоспроможність країн, і відсутній їх позитивний вплив на розширення конкурентоспроможності країни або становлення країни конкурентоспроможною на світовому ринку, в той час, коли їх розвиток в межах національної економіки призводить лише до позитивних ефектів становлення і розширення конкурентоспроможності країн. Економічні фактори є основними і найбільш різноманітними в формуванні та зміні характеристик конкурентоспроможності країн.

Таблиця 1.2

Внутрішні фактори впливу на конкурентоспроможність (КС) країн

Фактори отримання	Фактори звуження	Фактори втрати	Фактори розширення
<p>ПОЛІТИЧНІ Макроекономічна і політична стабільність наявність виваженої стратегії конкурентоспроможного розвитку країни</p> <p>СОЦІАЛЬНО-ДЕМОГРАФІЧНІ Охорона здоров'я Розвиток освіти Рівень заробітних плат Кількість населення</p> <p>ЕКОНОМІЧНІ Інституційний розвиток Розвиток інфраструктури Ефективність ринку праці Розвиненість ринку товарів і послуг Розвиненість фінансового ринку Розмір ринку</p> <p>ТЕХНОЛОГІЧНІ Рівень розвитку інновацій і технологій</p> <p>ЕКОЛОГІЧНІ Природні надра, їх кількість і ефективність використання</p>	<p>ПОЛІТИЧНІ Політична нестабільність</p> <p>ЕКОНОМІЧНІ Ревальвація національної валюти Економічний спад</p>	<p>ПОЛІТИЧНІ Заборона вивозу Військовий стан</p> <p>ЕКОНОМІЧНІ Інфляція, що призводить до підвищення собівартості продукції</p> <p>Затяжні економічні кризи</p>	<p>ПОЛІТИЧНІ Заходи до залученню ПІІ Заходи по стимулюванню конкурентоспроможності</p> <p>Державна підтримка експортоорієнтованих галузей Підписання міжнародних торгових угод</p> <p>ЕКОНОМІЧНІ Девальвація національної валюти Економічний підйом Розробка нових ресурсів</p> <p>ТЕХНОЛОГІЧНІ Впровадження нових технологій</p>

Джерело: 23. Масляєва О. О. Економічна сутність категорії «конкурентоспроможність»: дефініція та систематизація. Ефективна економіка. 2011. № 10.

На думку О. О. Масляєва [23] необхідно виділяти ще соціально-демографічні та екологічні фактори, які на нашу думку, враховуються лише при становленні конкурентоспроможності країни. Складові конкурентоспроможності, що використовуються СЕФ [70] при побудові глобального індексу конкурентоспроможності, також ми відносимо до внутрішніх факторів становлення конкурентоспроможності країни. Визначені Е. Г. Жнакіною [54] принципи

конкурентоспроможності країни, які полягають у обов'язковому розвитку як підприємств мікрорівня, галузей мезорівня, так і соціально-економічного розвитку країни на макрорівні, на наш погляд, є не зовсім принципами, а є узагальненими внутрішніми факторами становлення конкурентоспроможності країн.

В науковій літературі, зокрема (Н. І. Горбаль, О. Є. Шандрівська [21], Ю. Уманців [46]), відсутнє чітке розмежування понять фактори конкурентоспроможності країн на світовому ринку і конкурентні переваги країни. На наш погляд, ці поняття необхідно розмежовувати один від одного, бо конкурентні переваги притаманні саме підприємствам країн, які експортують товари та послуги за кордон і відрізняють їх від конкурентів.

До конкурентних переваг належать: нижча ціна, вища якість товару, краща якість надання послуг, задоволення більшої кількості потреб іноземних споживачів, кращі технології, кращі умови доставки і обслуговування. В той час як фактори конкурентоспроможності, це ті чинники, завдяки яким підприємства-експортери країни змогли забезпечити ці конкурентні переваги.

Тобто те, що Н. І. Горбаль, О. Є. Шандрівська [21] називають конкурентними перевагами, а саме: «значні витрати з держбюджету на НДДКР; значні вкладення в розвиток людини (освіту, охорону здоров'я, соціальні потреби); стабільність політичної і правової системи країни; висока ефективність використання ресурсів; низька інфляція; наявність природних ресурсів і сприятливий клімат; вигідне географічне положення країни; гнучкість фінансової системи; динамічність внутрішнього ринку; відсутність понаднормативної державної заборгованості; висока освіченість населення країни; сильна конкуренція у всіх сферах діяльності на основі знань; відкритість країни; високий рівень міжнародної інтеграції і кооперування; висока якість інфраструктури ринків і регіонів; низькі податкові і митні ставки; висока культура бізнесу в країні» – насправді є внутрішніми факторами формування конкурентоспроможності країни.

В той же час з цього переліку необхідно виключити такі елементи, як «частка ВВП на душу населення; значна тривалість життя; оптимальний експорт; значна

частка конкурентоспроможних фірм; конкурентоспроможність трудових ресурсів» які не являються ні факторами ні конкурентними перевагами.

Також є ще те, що Ю. Уманців [46] відносить до «зовнішніх конкурентних переваг (факторів) країни», а саме: «вигідне географічне розташування та сприятливий клімат; наявність значних за обсягом, доступних та дешевих природних ресурсів; високий освітній рівень населення; якісну систему підготовки та перепідготовки кадрів; високу ефективність використання ресурсів; динамічність внутрішнього ринку; розвиненість ринкової інфраструктури; наявність значної частини конкурентоспроможних національних фірм; високий рівень конкуренції в економіці; високий рівень витрат на НДДКР з системою державної підтримки інноваційної діяльності; помірний рівень інфляції; низькі ставки за кредитами; достатній рівень розвитку фінансової системи; помірні ставки податків; високий рівень корпоративної культури; активну державну підтримку малого і середнього бізнесу; відкритість суспільства та національного ринку; високий рівень інтегрованості країни у світовій економічній простір; стабільність політико-правової системи; гармонізацію національної системи стандартизації і сертифікації з міжнародною системою» з «внутрішніми конкурентними перевагами (факторами) країни», а саме: «високий рівень попиту на вітчизняні товари; оптимальний рівень концентрації, спеціалізації та кооперування в економіці; належний рівень уніфікації та стандартизації вітчизняної продукції; висока частка конкурентоспроможних підприємств; якісна інформаційна та нормативноправова база управління; значна частка високотехнічних конкурентоспроможних товарів в експорті; доступ виробників до якісних та дешевих ресурсів» – сумарно ми вважаємо внутрішніми факторами отримання конкурентоспроможності країн.

Ряд науковців у визначенні категорія «конкурентоспроможність країн» використовували терміни, які можна доцільним назвати «наслідками конкурентоспроможності країн на світовому ринку». Тези з джерелами наведені у таблиці 1.3.

Визначення поняття „конкуренція”

Теза, поняття	Автор
гнучке реагування на зміни світової кон'юнктури	Л. Л. Антонюк [13]
засіб забезпечення більш високого та стійкого економічного зростання (через стимулювання інвестицій у нові технології та розвиток інноваційного бізнесу) і підвищення добробуту суспільства	О. В. Механік [26]
стабільне підвищення ефективності національного виробництва, адаптованого до змін світової кон'юнктури та зростаючий попит населення на основі досягнення кращих ніж у конкурентів соціально-економічних параметрів	Я. Б. Базилюк [15]
стало підвищувати доходи та якість життя	Ю. В. Полунєєва [32]
постійного зростання ефективності національного виробництва з адаптацією до змін кон'юнктури соціально-економічних параметрів	Н. Л. Царик [48]

Джерело: складено автором

Отже, як ми бачимо, кожен автор має свою трактовку понять “конкуренція” та “конкурентоспроможність”. Через це у різних джерелах ми можемо знайти різні підходи до пошуку основних складових конкуренції і конкурентоспроможності та показників успіху країни. Проте усі автори сходяться в одному – обсяги експорту є найважливішим з них.

Також виходячи з описаних вище критеріїв оцінки, то ми можемо виділити безліч факторів впливу на конкурентоспроможність та по-різному визначати її роль для країни. Тоді як основним показником ефективності конкурентоспроможності для країни є її соціально-економічні наслідки, в кінцевому рахунку – добробут населення.

1.2. Показники конкурентоспроможності країн та її соціальні і економічні наслідки

На теперішній час в науковій літературі пропонуються різні методики оцінки конкурентоспроможності країн. У цьому розділі ми розглянемо найбільш підходящі показники конкурентоспроможності країн та їх соціальні та економічні наслідки.

Індекс глобальної конкурентоспроможності — всеосяжне дослідження і супутній йому рейтинг країн світу, за показником економічної конкурентоспроможності. Розрахований за методикою Всесвітнього економічного форуму, заснований на зіставленні загальнодоступних статистичних даних і підсумків загального опитування керівників компаній — великого щорічного дослідження, яке проводиться ВЕФ разом з мережею партнерських організацій — провідних дослідницьких інститутів і організацій у країнах, аналізованих у звіті. Дослідження проводиться з 1979 року і в цей час представляє найповніший перелік показників конкурентоспроможності у різних країнах світу.

Представники Всесвітнього економічного форуму вказують, що конкурентоспроможність національних економік визначається численними та дуже різноплановими чинниками. Так, на стан економіки негативний вплив мають неефективне управління державними фінансами та висока інфляція, а позитивний ефект можуть мати захист прав інтелектуальної власності, розвинена судова система та інші заходи. Поряд з інституційними факторами вирішальне значення можуть мати освіту та підвищення кваліфікації робочої сили, постійний доступ до нових знань та технологій. Чинники, що визначають конкурентоспроможність економіки, по-різному впливають економічні системи країн світу залежно від умов і поточного рівня розвитку. Вочевидь, як і самі чинники змінюються з часом.

Індекс глобальної конкурентоспроможності складений зі 113 змінних, які докладно визначають конкурентоспроможність країн світу, що знаходяться на різних рівнях економічного розвитку. Набір змінних, на дві третини складається з результатів всеосяжного опитування керівників компаній (щоб охопити широке коло чинників, котрі впливають на бізнес-клімат в досліджуваних країнах), а на одну третину – із загальнодоступних джерел (статистичні дані і підсумки досліджень, які здійснюються на постійній основі міжнародними організаціями). Всі змінні об'єднано до 12 контрольних показників, що визначають національну конкурентоспроможність:

- якість інститутів;
- інфраструктура;
- макроекономічна стабільність;

- здоров'я і початкова освіта;
- вища освіта і професійна підготовка;
- ефективність на ринку товарів і послуг;
- ефективність на ринку праці;
- розвиненість фінансового ринку;
- рівень технологічного розвитку;
- розмір внутрішнього ринку;
- конкурентоспроможність компаній;
- інноваційний потенціал. [80]

Вибір саме цих змінних зумовлений теоретичними та емпіричними дослідженнями, причому жоден фактор не в змозі самотужки забезпечити конкурентоспроможність економіки. Так, ефект від збільшення витрат на освіту може бути знижений через неефективність ринку робочої сили, інші недоліки інституційної структури і, як наслідок, відсутність у випускників навчальних закладів можливості бути відповідним чином працевлаштованими. Спроби покращити макроекономічне середовище, наприклад, оптимізувати контроль над державними фінансами, будуть вдалими лише за належної прозорості системи управління фінансами, відсутності корупції та масштабних порушень. Підприємці впроваджуватимуть нові технології лише в тому випадку, якщо потенційний прибуток перевищить необхідні інвестиції. Таким чином, згідно з висновками Світового економічного форуму, найбільш конкурентоспроможними є економіки тих країн, які можуть проводити всеосяжну політику, враховувати весь спектр факторів та взаємозв'язки між ними.

Наслідки конкурентоспроможності країни можна розподілити на: соціальні, економічні, політичні, технологічні, екологічні, міжнародні. Зосередимось на економічних та соціальних.

Топ 10 країн світу за індексом конкурентоспроможності у 2019 році

Рейтинг	Країна	Індекс
1	Сінгапур	84,8
2	США	83,7
3	Гонконг	83,1
4	Нідерланди	82,4
5	Швейцарія	82,3
6	Японія	82,3
7	Німеччина	81,8
8	Швеція	81,2
9	Великобританія	81,2
10	Данія	81,2
85	Україна	57,0

Джерело: WEF: Global Competitiveness Index 2019

Що стосується соціальних наслідків, то це є:

- розвиток медицини та сектору охорони здоров'я;
- підвищення рівнів та стандартів життя населення;
- зміщення освітніх акцентів на ті, що пов'язані з експортноорієнтованими галузями;
- розвиток культури за рахунок зростання попиту на культурні заходи при зростанні рівня життя населення;
- розбудова міст навколо експортоорієнтованих підприємств і галузей.

До основних економічних наслідків відносяться:

- розвиток інфраструктури;
- економічний зріст;
- розширення ринку збуту і відповідно обсягів виробництва;
- зростання ефективності експортерів в умовах конкурентної боротьби на світовому ринку;

- спеціалізація в певних галузях , пов'язаних з експортом;
- спеціалізація на тих продуктових напрямках, які користуються попитом за кордоном;
- концентрація підприємств, зайнятості навколо експортних галузей;
- зростання суміжних галузей;
- зростання заробітної плати;
- зростання ВВП на душу населення;
- зростання зайнятості.

Ці наслідки повинні мати місце за умови раціональної діяльності суб'єктів, вкладених у розвиток, зокрема уряду. У реальних умовах повна раціональність економічних агентів відсутня, тому кожної окремої країни наслідки її міжнародної конкурентоспроможності слід оцінювати додатково. Наслідки конкурентоспроможності будуть доповнюватись в залежності від галузі, а також ступеня розвитку конкурентоспроможності країни, а настання результатів має довгостроковий характер.

В іноземній науковій літературі виділяється так званий «ефект конкурентоспроможності» («pro-competitive effect»), який пов'язаний з тим, що завдяки виходу на світовий ринок експортери починають працювати в умовах більш еластичного попиту, що стимулює їх нарощувати виробництво. Наслідки, які призводить за собою глобальна конкурентоспроможність країни, на практиці дуже відрізняються між собою в залежності від рівня розвитку країн, спеціалізації країн на світовому ринку. Саме ця різниця дає нам право вважати, що існують певні типи конкурентоспроможності країни, які характеризують поведінку країни і її суб'єктів. Ці типи мають залежати від рівня розвиненості власне держави, державної стратегії направленої на конкурентоспроможність країни, потужності власних підприємств витримувати міжнародну конкурентоспроможність.

В науковій літературі типологія конкурентоспроможності країн на сьогоднішній день не надана. І це не дивно, бо потребує врахування величезного масиву даних. Надані лише види конкурентоспроможності, які детально проаналізовані в роботі С. С. Ткачової і які є в тій чи іншій мірі прийнятими науковою

спільнотою. Єдиною прийнятою типологією є запропонований СЕФ розподіл країн за стадією економічного розвитку за критерієм ВВП на душу населення, де виділяється стадія 1 – залежність від факторів, перехідна стадія від стадії 1 до стадії 2, стадія 2 – залежність від ефективності, перехідна стадія від стадії 2 до стадії 3, стадія 3 – залежність від інновацій.

Науковці погоджуються, що ця типологізація є недосконалою, хоча альтернативі їй допоки ще не було. Для заповнення цієї прогалини, щоб типологія відповідала реальності, її варто проводити на базі певної галузі, що, по перше, зробить її більш прикладною, по-друге звузить масив даних, і по-третє, стане модельною для інших галузей і прототипом загальної конкурентоспроможності країн на світовому ринку.

Якщо провести паралель між класифікаційною групою спеціалізації країни на світовому ринку фінансових послуг і типом глобальної конкурентоспроможності країни, то відповідно до принципів визначення спеціалізації нульовим експортерам фінансових послуг буде відповідати нульова конкурентоспроможність, країнам з абсолютною спеціалізацією – абсолютна конкурентоспроможність, країнам з факторно-експортною спеціалізацією – факторна конкурентоспроможність середньої продуктивності, країнам факторної спеціалізації – факторна конкурентоспроможність слабкої продуктивності, країнам експортної спеціалізації – торгова конкурентоспроможність середнього рівня, країнам часткової експортної спеціалізації – торгова конкурентоспроможність слабкого рівня, країнам без явної спеціалізації – початкова конкурентоспроможність. Кожному з цих типів конкурентоспроможності притаманні свої характеристики, які наведені в таблиці 1.5.

Гіпотетично можна передбачити, що на світовому ринку країна проходить наступні етапи конкурентоспроможного положення, які переходять послідовно один в одного. В таких умовах формується ланцюг конкурентоспроможності країн: нульова КС, початкова КС, торгова КС слабкого рівня, торгова КС середнього рівня, факторна КС слабкої продуктивності, факторна КС середньої продуктивності, абсолютна КС.

Типи глобальної конкурентоспроможності країн

Тип конкурентоспроможності	Характеристика
Початкова конкурентоспроможність	Експорт характеризується певною стихійністю без залучення держави у його підтримку і без трансформаційних процесів в самій економіці пов'язаних з участю у світовій торгівлі
Торгова конкурентоспроможність слабого рівня	Продукція та послуги деяк експортуються на світовий ринок, внутрішні фактори в межах національних кордонів не почали процес перебудови
Торгова конкурентоспроможність середнього рівня	Продукція та послуги активно експортуються, проте внутрішні фактори в межах національних кордонів ще не перейшли процес перебудови
Факторна конкурентоспроможність слабкої продуктивності	Економіка країни перебудована і сприяє розвитку конкурентоспроможності країни на світовому ринку, проте експортери не досягли значних результатів з обсягу експорту
Факторна конкурентоспроможність середньої продуктивності	При високій факторній спрямованості і перебудові країни її конкурентоспроможна результативність не є дуже високою
Абсолютна конкурентоспроможність	Найвищий рівень інтеграції національної економіки у світовий ринок як на продуктовому так і факторному рівнях
Нульова конкурентоспроможність	Відсутність експорту

Джерело: Механік О. В. Конкурентоспроможність як соціально-економічна категорія: сутність, структура, класифікація, основи формування. Формування ринкових відносин в Україні. 2006.

Для кожного з цього етапу притаманні власні характеристики експортної позиції країни, державної політики щодо підтримки конкурентоспроможності експортерів, здійснений певний рівень адаптації економіки до конкурентоспроможності, що проявляється в наслідках. Якщо об'єднати всю вище наведену інформацію по конкурентоспроможності, то можна гіпотетично стверджувати, що глобальна конкурентоспроможність країн розвивається за наступною схемою:

- країна починає свій шлях з етапу відсутності експорту (нульова конкурентоспроможність), коли в країні ще не сформовані передумови для виходу національних виробників і послуг на світовий ринок;
- під впливом внутрішніх факторів отримання конкурентоспроможності країна пере ходить на етап початкової конкурентоспроможності і починає експортувати;
- експортери піддаються впливу зовнішніх факторів;
- підтримання конкурентних позицій на міжнародному ринку призводить до настання наслідків конкурентоспроможного статусу, які починають впливати на самих експортерів і їх оточуюче середовище, переводячи країну на етап торгової конкурентоспроможності слабого рівня;
- при сприятливих зовнішніх факторах впливу на розвиток конкурентоспроможності, що підтримується внутрішніми факторами розвитку, експортери переводять країни на етап торгової конкурентоспроможності середнього рівня;
- наслідки конкурентоспроможності країни переходять на новий етап, коли повинна починати втручатися держава;
- якщо наслідки виходу на новий етап конкурентоспроможності позитивно впливають на національних економічних суб'єктів у тому числі на державу, вони в подальшому трансформуються, приводячи до позитивної еволюції внутрішніх факторів;
- разом із сприятливими зовнішніми факторами розвитку конкурентоспроможності країна переходить на етап факторної конкурентоспроможності середньої продуктивності;
- повторюється цикл з наслідками нового етапу конкурентоспроможності, що переходять у внутрішні фактори розвитку;
- при сприятливих зовнішніх факторах розвитку конкурентоспроможності країна переходить на етап абсолютної конкурентоспроможності.

Отже, виходячи з вищенаведеного ми можемо зробити висновок, що для визначення національної конкурентоспроможності країни можна взяти за основу

оцінювання всі 12 основних критеріїв оцінки та сім типів глобальної конкурентоспроможності країни.

1.3. Національні стратегії формування конкурентоспроможної економіки країни

Необхідною умовою забезпечення конкурентоспроможності є здійснення державою спеціальної політики підтримки конкуренції та регулювання діяльності монополій.

Економічна теорія доводить, що монополія призводить до втрати конкурентоздатності, що наносить удар по показникам соціально-економічного розвитку. Рівноважна ціна, яка перевищує граничні витрати, спотворює відносні цінові пропорції і дозволяє досягти ефективного розміщення ресурсів між видами діяльності.

Традиційно виділяється три типи втрат від монополії [54]:

1. Втрати алокаційної ефективності. Втрати алокаційної ефективності виникають завдяки тому, що ціна монополіста перевищує граничні витрати. Підвищуючи ціну, монополіст не в змозі повністю надати вигаш споживача, і внаслідок скорочення випуску виникають «мертві втрати»;

2. Втрати виробничої ефективності. Виробнича неефективність виникає через те, що монополіст має меншими стимулами зниження витрат, ніж на конкурентному ринку продавець. Якби монополіст докладав зусиль до підвищення ефективності, то граничні витрати знизилися б до певного рівня;

3. Втрати динамічної ефективності. Динамічна неефективність виникає через те, що монополіст порівняно з конкурентним ринком має менші стимули до оновлення технології та асортименту (тобто. інноваціям процесу та продукту відповідно). Найменші стимули до інновацій пов'язані з тим, що, порівняно з компанією, що взаємодіє з конкурентами, монополіст завжди отримує від застосування однієї і тієї ж інновації меншу суму додаткового прибутку (оскільки із прибутку після інновацій монополіст віднімає прибуток, отриманий до інновацій).

Трактування економічного змісту конкурентної політики може бути вузькою та широкою. При найвужчому підході конкурентна політика ототожнюється з антимонопольним регулюванням. Однак і саме антимонопольне регулювання може поширюватися на більш-менш широке коло проблем.

Антимонопольна політика у вузькому значенні слова – боротьба з картелями, запобігання обмеженню конкуренції з боку великих компаній, попередній контроль угод економічної концентрації – виходить із того, що, незалежно від причини появи на ринку великих продавців, певних умовах вони мають стимули та можливості обмеження конкуренції та перерозподілу виграшу споживачів на свою користь. Основний метод боротьби з такою практикою – визнання її нелегальною та запровадження санкцій за порушення антимонопольних норм. Санкції за обмеження конкуренції запроваджуються після встановлення факту нелегальної практики. У цьому контексті антимонопольна політика у вузькому сенс слова відноситься до пасивних, а не до активних типів економічної політики.

Політика впровадження конкуренції у галузі природних монополій дещо по-іншому інтерпретує охарактеризовані вище втрати. У галузях природних монополій вихідно існує протиріччя між виробничою та алокаційною ефективністю через те, що велика компанія має перевагу у витратах (функція витрат має властивість субадитивності). Якби у галузі було кілька продавців, конкуренція між ними забезпечувала б велику алокаційну ефективність (менше перевищення ціни над граничними витратами та менші спотворення виробленого набору продуктів порівняно з «першим найкращим»), але при цьому виробнича ефективність була б нижче (середні витрати вище), ніж за єдиному продавця. Єдиний продавець може виробляти товари з меншими середніми витратами, проте втрати від алокаційної неефективності вищі. Як спосіб дозволити це протиріччя держава використовує регулювання цін (тарифів) у галузях природних монополій. Регульовані ціни є рішенням завдання максимізації виграшу споживачів за умови беззбитковості єдиного продавця.

Однак саме собою цінове регулювання неминує створює втрати громадського добробуту, зокрема, обумовлені асиметрією інформації про витрати, що виникає тоді,

коли регулюючий орган не має того ж обсягу інформації про витрати, що і регульована компанія. У свою чергу, у останньої виникає стимул дезінформувати регулятора, завищуючи звітний рівень витрат проти фактичним. Специфічним шляхом підвищення витрат є надлишкові інвестиції монополіста. Коли регулятор встановлює «справедливу ціну капіталу» (для визначення нормального прибутку), у продавця з'являється стимул збільшувати свій капітал понад обсяг, який забезпечував би мінімізацію витрат за даного випуску.

Ще більші проблеми виникають завдяки тому, що у регульованого виробника відсутні адекватні стимули як зниження витрат за цієї технології, і до оновлення технології виробництва. Навіть розуміючи цю проблему, регулятор не може визначити, в якій ступеня зміна витрат монополіста обумовлено рівнем його зусиль, а в якій – зміною цін ресурсів та іншими зовнішніми факторами.

На відміну від традиційного антимонопольного регулювання, конкурентна політика у галузях природних монополій спрямована не тільки проти дій монополіста, а й проти традиційної моделі цінового регулювання. У цьому використовуються дві групи методів. Перша пов'язана з удосконаленням тарифного регулювання, впровадженням – нехай дуже недосконалих – стимулюючих контрактів у тарифному регулюванні.

Друга полягає у виведенні якомога більшої кількості ринків з-під режиму тарифного регулювання. Це передбачає поділ видів діяльності у регульованих галузях на природно-монопольні та потенційно конкурентні. Для останніх кінцевою метою перетворень є повний відмова від тарифного регулювання. Однак перш ніж досягти цієї мети, доводиться проводити серйозні перетворення структури раніше регульованої галузі та правил, якими повинні керуватися учасники цієї галузі. Це викликано насамперед тим, що самі собою структурні перетворення діючої в галузі компанії не є найскладнішою проблемою. Проблема полягає в тому, щоб обмежити можливість укоріненої компанії протидіяти конкуренції на нерегульованому ринку. Як правило, для звільнення потенційно конкурентних ринків від цінового регулювання доводиться вводити безліч нових норм та напрямів регулювання.

Боротьба з обмеженням конкуренції з боку держави відштовхується від розуміння того, що значна частина бар'єрів входу, що перешкоджають розвитку конкуренції, створюється завдяки свідомим діям державних чиновників з метою «пошуку ренти». Концепція «Пошук ренти», крім іншого, змушує переосмислити підхід до оцінки втрат суспільства від монополії. Монопольний прибуток можна інтерпретувати як ціну, сплачувану за придбання монопольного становища. У цьому контексті монопольний прибуток не приносить суспільству жодної користі і має бути віднесена до непродуктивних витрат.

Тоді кількісні втрати суспільства від монополії мають включати не тільки власне «мертві втрати», а й частину монопольного прибутку. Монополія стає ще більшою небезпечним для суспільного добробуту. Навіть за відсутності виробничої неефективності монополія приносить суспільству втрати завдяки перерозподілу вигащів на користь тих, хто обмежує конкуренцію. Однак очевидно, що і державна політика має бути спрямована не лише проти монополіста як такого, а й проти організатора конкуренції за монопольну ренту, тобто проти чиновників, які представляють державу. Регулювання, що веде до створення бар'єрів, завдає більшої шкоди суспільству, ніж приватні монополії як такі. Під цим кутом зору розуміння конкурентної політики розширюється, включаючи і політику лібералізації (скорочення адміністративного навантаження), і політику проти корупції.

У зв'язку з цим до складу конкурентної політики доцільно включати напрямки дії держави, які безпосередньо впливають на ринки – політику щодо державних закупівель та політику щодо державної допомоги. У сфері державних закупівель, що становлять до 8–10 % ВВП у країнах ЄС, правила, що встановлюються державою як закупником, надають безпосередній вплив на конкуренцію. Аналогічно, обираючи масштаби та форми державної допомоги, держава визначає, наскільки сильним виявиться спотворюючий вплив на структуру ринку. Конкурентна політика у цій частині використовує як пасивні інструменти (наприклад, антикорупційне законодавство), а також активні (наприклад, вимоги до конкурсних закупівель товарів та послуг для державних потреб).

Таким чином, причиною здійснення конкурентної політики в цілому та антимонопольного регулювання, зокрема, є монопольна влада як фактор провалу ринку, що знижує економічну ефективність. Однак цей висновок не означає, що будь-яка конкурентна політика та будь-яке антимонопольне регулювання автоматично підвищують добробут. Антимонопольна політика приносить вигоди суспільству лише в тому випадку, якщо вигоди від її здійснення перевершують витрати на неї реалізацію.

У середовищі глобалізаційних процесів затверджуються нові закінання інноваційної діяльності, які зорієнтовані на підвищення конкурентоспроможності суб'єктів економічних відносин і розбудову постіндустріального суспільства. Інноваційний розвиток не тільки підвищує конкурентоспроможність вітчизняних підприємств, регіонів та економіки загалом, але й чинить значний вплив на рівень життя у країні.

Державна інноваційна політика країн світу у сучасних умовах постійно ускладнюється, здебільшого вона відходить від «ідеального» варіанту певної теоретичної моделі інноваційного розвитку й є композицією інструментів і заходів різноманітної спрямованості інноваційної політики країн. Вивчення зарубіжного досвіду регулювання інноваційних процесів у контексті підвищення конкурентоспроможності економіки є вкрай потрібним через проблемність його застосування в Україні.

Адаптація зарубіжного досвіду формування та реалізації інноваційної стратегії та інноваційної політики повинна відбуватись через виявлення переваг і недоліків, перспектив і проблеми інноваційного розвитку зарубіжних країн, які вийшли на шлях інноваційного розвитку. Для цього важливо дослідити відмінності формування інноваційних стратегій і політики інноваційних країнлідерів, інструменти регулювання інноваційного розвитку та діяльності в різних соціально-економічних системах, тенденції розвитку НТП, зміни попиту на світовому ринку, впливи та тенденції глобального середовища. Такий аналіз дасть змогу виокремити чинники, які стримують конкурентоспроможність зарубіжних країн і розвиток інноваційної

діяльності й інноваційних систем та чинники, які сприяють конкурентоспроможності економіки зарубіжних країн, інноваційному розвитку.

У разі впровадження зарубіжного досвіду державного регулювання інноваційної діяльності важливо враховувати наявний та перспективний інноваційний потенціал країни, ресурсні можливості реалізації у практику управлінських рішень. Впровадження окремих регулюючих заходів, важелів повинно передбачати реакцію ринку (відображаються на ціні, конкуренції, заробітній платі тощо), інституцій, усіх учасників інноваційного процесу в країні, суспільні настрої з метою формування інституту довіри до державної інноваційної політики.

Дослідження питань формування та розвитку інноваційних процесів в економічно розвинутих країнах світу вказує на те, що державна інноваційна політика є необхідним компонентом соціально-економічної політики, завдяки якій окреслюють головні цілі, керунки, форми та принципи діяльності органів державної влади у науково-технічній сфері, відображає скерованість державних заходів щодо інноваційної діяльності.

Інноваційна стратегія та політика ЄС зорієнтована здебільшого на сектор трансформуючих послуг, які змінюють спрямування інноваційної діяльності підприємництва. Такі трансформуючі послуги у міжнародній практиці включають: послуги, пов'язані з формуванням мереж, встановленням ділових зв'язків; брокерські послуги, що забезпечують взаємодію між споживачами, компаніями і ланками виробничо-збутового ланцюга, а також сприяють удосконаленню розподілу товарів, обміну інформацією в суспільстві; комунальні та інфраструктурні послуги (послуги телекомунікаційних, енергетичних компаній, компаній з прибирання сміття тощо), в яких частка доданої вартості постійно зростає; бізнес-послуги, що включають обсяг професійних знань. У разі їхнього надання відбувається тісна взаємодія із замовниками, зорієнтована на поліпшення використовуваних бізнес-моделей, технологій та організаційних процесів, а також на обмін знаннями та досвідом між галузями. Зазначені види послуг підсилюють курс інноваційної політики країн Європи, ОЕСР на покращення ланцюжка формування доданої вартості, умов для здійснення інноваційних проектів, розробок, зокрема в університетах, науково-

дослідних центрах, приватних компаніях, державних установах, середовищі споживачів.

Отже, чималу увагу сектору високих технологій та інноваційній діяльності, розвитку інтелектуальної власності та патентів приділяють країни з розвинутою економікою. Вони взяли курс на інтенсивний розвиток досліджень та інновацій, підвищення частки наукоємної продукції у виробництві. Своєрідністю розвитку сектору високотехнологічної продукції України у порівнянні з економічно розвинутими країнами є те, що експорт високотехнологічної продукції не сягає вище 7% і в останні роки скоротився.

Висновки до розділу 1

Отже, конкурентоспроможність країни можна визначити як якісну характеристику конкурентної позиції країни у певному глобальному ринковому середовищі у певний період. Для країн характерно виділення восьми типів конкурентоспроможності (початкова, торгова слабкого рівня, торгова середнього рівня, факторна слабкої продуктивності, факторна середньої продуктивності, абсолютна), пов'язана з поступовим переходом від одного до іншого типу складають ланцюг конкурентоспроможності.

Слід зазначити, що у економічній літературі існують дискусії щодо вибору базового рівня конкурентоспроможності, а водночас і параметрів оцінки кожного з рівнів вище базового. Необхідно відзначити, що в таких умовах параметри оцінки рівня конкурентоспроможності нижчого рівня повинні входити як базові змінні параметри оцінки вищого рівня. При цьому можна стверджувати про прогресивність характеру та наявність синергічної складової від нарощування конкурентоспроможності з кожним наступним рівнем ієрархії.

Так слід відітати, що підґрунтям формування інноваційної політики держави є спрямування комплексу державного регулювання на стимулювання функціонування і розвитку інноваційного підприємництва, ефективне використання

інноваційного та науково-технічного потенціалу країни, активізацію зв'язків у межах «наука-освіта-виробництво» тощо.

Також слід відмітити що, зовнішні заходи без допомоги уряду чи міжнародних організацій здійснити неможливо. Вони пов'язані з діями українського уряду як у сфері міжнародних відносинах, так і у внутрішніх економічних відносинах.

РОЗДІЛ 2

НАПРЯМКИ ПОСИЛЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ В УМОВАХ ЕКОНОМІЧНОЇ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

2.1. Позиціонування України в глобальній економіці і проблеми посилення конкурентоспроможності її економіки

На даний час Україна є однією з найменш конкурентоспроможних країн, тому стає очевидним, що проблема підвищення конкурентоспроможності як вітчизняних товарів та послуг, так і економіки України в цілому, сьогодні виходить на перший план. Виходячи з цього спробуємо більш детально визначити це питання.

Глобальні трансформаційні процеси, що відбуваються в національній економічній системі України, як елемента глобальної економіки та глобального ринку, об'єктивно вимагають узгодження ринкових перетворень та національної економічної політики з глобалізованою світовою економічною системою, з її структурою, механізмами функціонування та регулювання (у т. ч. ринкового саморегулювання, корпоративного управління та світ-державного регулювання глобальними наддержавними регуляторними інституціями, такими як ООН, МВФ, СБ, СОТ, МОП, ОЕСР та інші), в напрямі та з метою адаптації національної економіки (і насамперед її структури, стандартів продуктивності та якості, рівня людського розвитку за індексом розвитку людського потенціалу, конкурентоспроможності товарів та послуг, науково-технологічного, інфраструктурного та інституціонального забезпечення) до стандартів, вимог, трендів та принципів функціонування модерної глобальної економічної системи, що має стати основою та запорукою поступового та взаємовигідного як для України, так і для світової спільноти інтегрування національного господарства в регіональні міжнародні та глобальну економічні системи.

Важливою умовою зростання ефективності виробництва та підвищення конкурентоспроможності підприємств є активізація інноваційної діяльності.

Інноваційна активність, спрямована на розвиток конкурентних переваг, може існувати за умов постійного оновлення виробництва та технологій, виготовлення високоякісної продукції. Незважаючи на кризові явища у світовій фінансовій сфері та в економіці низки високорозвинених країн, спрямованість на інноваційний розвиток залишається важливим фактором конкурентоспроможності суб'єктів господарювання

Оцінюючи конкурентоспроможність підприємств України на світовому ринку, розглянемо становище країни, відображене у найвідоміших світових рейтингових показниках. Є деякі досягнення у покращенні умов ведення бізнесу, однак спостерігаються значні проблеми.

Позиціонування України в глобальній економічній системі визначається цілим комплексом міжнародних рейтингів та оцінок рівня розвитку країн світу [12]. Найбільш поширеними з них є індекс глобальної конкурентоспроможності, індекс розвитку людського потенціалу, індекс глобалізації.

Конкурентні позиції України в світовій економіці визначаються станом конкурентоспроможності її економіки, тобто здатності вести і вигравати конкурентну боротьбу на світовому ринку товарів і послуг. Перехід економіки України на засади ринкової економіки і посилення її міжнародних зв'язків виявили її нездатність вигравати конкурентну боротьбу на багатьох складових світового ринку товарів і послуг, внаслідок чого реальною стала деіндустріалізація країни, перетворення її на сировинний придаток розвинених країн. Стан конкурентоспроможності країни визначається як її конкурентна позиція у певній сукупності країн, тобто як її конкурентоспроможність у порівнянні з конкурентоспроможностями формуючих сукупність країн. Конкурентна позиція, або конкурентний статус держави визначається світовою спільнотою як бренд держави за такими універсальними стандартами, як людський розвиток, політична та економічна стабільність, екологічна безпека [20].

Дані звітів про конкурентоспроможність країн світу дозволяють і більш детально розглянути динаміку стану конкурентоспроможності економіки України у розрізі 12 складових Глобального індексу конкурентоспроможності (див. табл. 2.1).

Динаміка складових конкурентоспроможності України за даними ГІК 2012-2013 - ГІК 2019-2020 рр.

Назва складової конкурентоспроможності	2013-2014	2014-2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2018-2019	2019-2020
Державні, суспільні та приватні установи	137	130	130	129	118	110	104
Інфраструктура	68	68	69	75	78	57	57
Макроекономічна стабільність	107	105	134	128	121	131	133
Охорона здоров'я та початкова освіта	62	43	45	54	53	94	101
Вища освіта та професійна підготовка	43	40	34	33	35	46	44
Ефективність ринку товарів та послуг	124	112	106	108	118	73	57
Ефективність ринку праці	84	80	56	73	86	66	59
Розвиненість фінансового ринку	117	107	121	130	120	117	136
Оснащеність новітніми технологіями (технологічна готовність)	94	85	86	85	81	77	78
Розмір ринку	38	38	45	47	47	47	47
Рівень розвитку бізнесу	97	99	91	98	90	86	85
Інновації	93	81	54	52	61	58	60

Джерело: The Global Competitiveness Report

Наведені у табл. 2.1 дані свідчать про нестабільний характер змін складових конкурентоспроможності України на розглядуваному відрізку часу. Тренди їх динаміки, хоча і розраховані за даними короткого проміжку часу (усього 7 спостережень), проте свідчать, що шість складових - «Державні, суспільні та приватні установи», «Інфраструктура», «Ефективність ринку товарів та послуг», «Ефективність ринку праці», «Вища освіта та професійна підготовка», «Рівень розвитку бізнесу» - можна зробити висновок, що вони мають тенденцію до підвищення свого місця у рейтингу і тим самим сприяють підвищенню конкурентоспроможності України.

Інші шість складових за їх трендами мають тенденцію до зниження свого місця у рейтингу. Серед них необхідно відзначити складові «Інновації», «Оснащеність

новітніми технологіями (технологічна готовність)», «Розвиненість фінансового ринку», «Рівень розвитку бізнесу».

Значну увагу слід приділяти складовим «Оснащеність новітніми технологіями (технологічна готовність)» та «Інновації», які відображають інноваційний розвиток економіки України». Наведені дані свідчать про те, що в на даний час ми з гордістю можемо говорити про успіхи інноваційного розвитку економіки України: за розглядувані роки складова «Оснащеність новітніми технологіями (технологічна готовність)» перемістилась з 94 на 78 місце, складова «Інновації» - з 93 на 60 місце.

Аналіз структури торгівлі України з країнами світу показує, що основу її експорту складають товари з низьким ступенем переробки з невеликою часткою доданої вартості. Характерною особливістю ринків, на яких продаються ці товари, є цінова конкуренція, в якій перемагає продавець, який лідирує за витратами, і в результаті може знизити ціну на свою продукцію.

Таблиця 2.2

Зовнішньоторговельний баланс України з 2014 по 2020 рік(млн. грн.)

Рік	Експорт	Імпорт	Сальдо
2014	770 121	834 133	-64 012
2015	1 044 541	1 084 016	-39 475
2016	1 174 625	1 323 127	-148 502
2017	1 430 230	1 618 749	-188 519
2018	1 608 890	1 914 893	-306 003
2019	1 636 416	1 947 599	-311 183
2020	1 637 399	1 681 526	-44 127

Джерело: складено автором за даними Мінфін

Як ми бачимо з таблиці 2.2, що разом із зростанням обсягів експортно-імпортних операцій імпорт в Україні останніми роками хронічно випереджає експорт.

У ціновій конкуренції товари, практично ідентичні за своїми споживчими якостями, конкурують між собою, і тому покупець обґрунтовує своє рішення про їх

придбання ціною, намагаючись мінімізувати їх витрати. Логічно, що в цих умовах виграє продавець, який здатний більше, ніж його конкуренти, знизити ціну на свою продукцію при збереженні ефективності виробництва. Така стратегія українських підприємств можлива за рахунок зниження витрат, які визначаються комплексом факторів. У феномені конкурентоспроможності першорядне значення мають цінові фактори.

В сучасних умовах необхідності активізації процесу інтеграції України до ЄС вони заслуговують на особливу увагу. Це пов'язано з тим, що в експорті українських товарів до ЄС переважають чорні метали та вироби з них, сільськогосподарська продукція, енергетичні матеріали, нафта та продукти нафтопереробки, руди, шлак та зола, ринки яких, за деякими винятками, характеризуються ціновою формою конкуренції. Низький рівень обробки, фактична відсутність сучасних технологій і відносна універсальність технологічного процесу призводить до того, що основна маса продукції збігається за споживчими якостями з продукцією компаній-конкурентів.

Основними факторами конкурентних переваг українських виробників є низька заробітна плата при достатньо високому рівні кваліфікації, відносно низькі ціни на сировину та електроенергію, а також недостатня частка амортизаційних відрахувань у структурі собівартості продукції. Усі тарифні та нетарифні інструменти регулювання національної конкурентоспроможності, включаючи встановлення мінімального рівня імпорتنих цін, також пов'язані з ціновою конкуренцією.

Світовий досвід свідчить, що конкурентоспроможність країни залежить від зовнішньоекономічної та регуляторної політики країни. Тому посилення конкурентних позицій України на світовому ринковому просторі можливе за умов розширення участі держави в регулюванні економічних процесів, зокрема шляхом використання митно - тарифних та нетарифних інструментів регулювання зовнішньоторговельних відносин. Слід зазначити, що з вступом України до СОТ у травні 2008 року відповідно до зобов'язань України, що містяться у звіті Робочої групи зі вступу до СОТ, Україна не застосовуватиме обов'язкові мінімальні ціни на імпорتنі товари та зобов'язання з дати приєднання до СОТ. Проте слід зазначити, що

на сучасному етапі розвитку світової економіки, її лібералізації роль митно-тарифних інструментів регулювання зовнішньоторговельних відносин зменшується, а нетарифних зростає.

За умови вільної внутрішньої конвертованості української валюти (спочатку український карбованець, а з 1996 року – гривня) за поточними операціями обмінний курс став фактором першорядного значення для розвитку зовнішньої торгівлі України, вартість якого визначає ціну української валюти, товари та послуги і ціни на імпорتنі товари та послуги на внутрішньому ринку. Отже, цілком логічно, що конкурентоспроможність України залежить від рівня обмінного курсу української валюти.

Низький курс української валюти посилює дію цінових факторів, важливішими стають конкурентні переваги, а товари та послуги – конкурентоспроможними. Зниження ціни на експорт, на думку багатьох дослідників, може створити сприятливі умови для підвищення економічного зростання національної економіки. Це підтверджується численною практикою багатьох країн, коли знецінення національних валют призвело до збільшення експорту та покращення економічного зростання. Така ж логіка визначення наслідків низького курсу української гривні на імпорт дозволяє зробити висновок про зростання цін на товари та послуги, що імпортуються в Україну. Тому на внутрішньому ринку імпорتنих товарів стає менше, а українських, навпаки, – більш конкурентоспроможних. При високому рівні курсу гривні ми бачимо протилежне: українська продукція стає менш конкурентоспроможною як на зовнішньому, так і на внутрішньому ринках, а закордонна, навпаки, конкурентоспроможною.

Зниження курсу гривні призводить до підвищення конкурентоспроможності та збільшення експорту українських товарів, переважно товарів з невеликою часткою доданої вартості. Водночас погіршуються умови торгівлі, тобто зменшується кількість іноземних товарів, які країна може отримати на одиницю товару, умови для переходу економіки України на інвестиційно-інноваційну модель розвитку експорту середньо- і високотехнологічної продукції і доповнення вартісних чинників якісними

чинниками забезпечення високої конкурентоспроможності українських товарів на світовому ринку.

Підвищення обмінного курсу національної валюти знижує конкурентоспроможність України, скорочує експорт українських товарів і водночас зменшує суму зовнішнього боргу країни, деномінованої переважно в доларах, у гривнях, зокрема - її державного зовнішнього боргу. Країна зможе погасити кредити лише в тому випадку, якщо в результаті зовнішньоекономічної діяльності, особливо торгівлі, вона отримає валюту, в якій вона надала ці позики (переважно долари США).

Тобто підвищення валютного курсу гривні покращує умови для переходу економіки України на інвестиційно-інноваційну модель розвитку та виплати зовнішнього боргу. Тому регулювання курсу гривні державою є дуже важливим і чутливим питанням – воно має залежати від конкретної ситуації, в якій знаходиться країна, з урахуванням стратегічних цілей її розвитку. Цій проблемі приділяється постійна увага в економічній науці, вивчається як взаємозв'язок між конкурентоспроможністю національної економіки та валютним курсом, так і курсова політика в Україні.

Очевидно, що певну роль у накопиченні кризових явищ у сфері інновацій в Україні відіграла політика штучного заниження вартості національної валюти. Тому найважливішими показниками економічного стану та конкурентоспроможності країни є розмір зовнішнього боргу та строки його погашення, сальдо зовнішньої торгівлі товарами та послугами, ступінь доларизації економіки, рівень та динаміка гривні щодо долара США.

Протягом II кварталу 2021 року валовий зовнішній борг України зріс на 2.2 млрд дол. США – до 125.3 млрд дол. США (порівняно з початком року зменшився на 0.4 млрд дол. США). Відносно ВВП борг зменшився до 75.2% з 78.6% на кінець I кварталу (на початок року борг становив 81.2%). Валовий зовнішній борг України підвищився за рахунок боргу державного сектору, який зріс на 2.2 млрд дол. США і сягнув 55.8 млрд дол. США (або 33.5% від ВВП). Водночас обсяг зовнішніх зобов'язань приватного сектору залишився на рівні I кварталу 2021 року і становив 69.5 млрд дол. США (або 41.7% від ВВП).[71]

Розглядаючи вплив зміни курсу національної валюти на цінову конкурентоспроможність національної економіки, слід зазначити, що підвищення конкурентоспроможності за рахунок зниження цін супроводжується тим, що країна змушена експортувати набагато більше, ніж раніше, щоб забезпечити позитивний баланс зовнішньої торгівлі. Це погіршує умови для подальшого використання економічного потенціалу, особливо природного, яким володіє країна. Якщо ж розглядати конкурентоспроможність країни як основу забезпечення економічної могутності країни, її стійкого розвитку і на цій основі – підвищення добробуту народу, покращення всіх показників, які позитивно характеризують сучасний стан і майбутнє народу, то стає зрозуміло, що використання цінової конкурентоспроможності не може вважатися доцільним.

Можна констатувати, що конкурентоспроможність української економіки проявляється насамперед на ринках металів та металопродукції за рахунок низької ціни сировини, робочої сили та низького курсу гривні щодо долара США. Однак цю конкурентоспроможність не можна вважати такою, що забезпечує майбутнє нації, особливо враховуючи значне погіршення зовнішньоторговельного балансу.

Слід також враховувати, що продукція основних конкурентів України на ринку металопродукції вважається більш якісною за рахунок модернізації їхніх виробництв (якої в Україні не було). На ринку металопродукції цінова конкуренція змінюється конкуренцією диференціації, в якій програє українська металопродукція. Вище зазначалося, що посилення цінової конкуренції, зокрема через знецінення національної валюти, погіршує умови торгівлі, що має негативні наслідки для економіки країни. Тому досягнення позитивного зовнішньоторговельного балансу доцільно лише шляхом поступового доповнення та заміни лідерства у витратах диференціацією. Зауважимо, що лідерство за витратами через зниження курсу національної валюти погіршує можливість погашення зовнішнього боргу, номінованого в іноземній валюті (доларах США).

Важливою складовою, що визначає позицію України в глобальній економіці, є характеристика її участі у виробництві високотехнологічної продукції. “На світовому ринку виділяються 7 провідних країн - технологічних лідерів (США, Японія,

Фінляндія, Швеція, Великобританія, Німеччина, Корея), які контролюють 80% ринку наукомісткої продукції і займають перші місця в рейтингу конкурентоспроможності, що підтверджує тісну кореляцію між рівнем інноваційного розвитку економіки і її місцем на світовому ринку. У той час, як у розвинених країнах світу 70-85% ВВП формується за рахунок високотехнологічних виробництв, в Україні ця частка становить менше 6%. При виробництві 0,49% світового ВВП частка наукомісткої продукції України на світовому ринку становить лише 0,05-0,1%” [47]. Згідно з даними, представленими на офіційному сайті СОТ, світовий ринок наукомісткої продукції оцінюється у \$2,593 трлн. і розвивається високими темпами: протягом останніх років загальний обсяг продажів зріс більш, ніж у п’ять разів. Домінуючі позиції (дві третини виробництва і торгівлі) на ринку утримують країни «великої сімки», у т. ч. США - понад 20%, Японія - 14%, Німеччина - понад 10%. Частка вітчизняної наукомісткої продукції на ньому становить близько 0,01%, що не відповідає як науково-технічному потенціалу України, так і провідним тенденціям розвитку сучасної економіки.

Отже, виходячи із даних зазначених вище ми можемо побачити, що спостерігається нестабільний характер змін складових конкурентоспроможності України. Також певну роль у накопиченні кризових явищ у сфері інновацій в Україні відіграла політика штучного заниження вартості національної валюти. Тому найважливішими показниками економічного стану та конкурентоспроможності країни є розмір зовнішнього боргу та строки його погашення і експортні позиції країни.

2.2. Міжнародне нормативно-правове забезпечення посилення конкурентоспроможності економіки України

Глобалізаційні процеси, які охопили майже всі сфери діяльності держави, ставлять перед суспільством виклик пріоритети суспільного розвитку як всередині країни, так і на міжнародній арені, що визначає зростання ролі міжнародних

організацій у світовій системі, що охоплює широке коло інтересів і проблем держав, соціальних груп, окремих громадян. Посилення взаємозалежності окремих ринків в умовах глобалізації породжує суттєві протиріччя, що виникають у результаті посилення конкуренції на міжнародному рівні. Їх вирішення можливе на основі міжнародних угод і договорів, що, відповідно, призвело до формування інституційних засад регулювання міжнародної конкуренції в умовах глобалізації світового економічного розвитку.

Сучасний стан розвитку економіки України характеризується процесом поглиблення ринкових реформ, спрямованих на раціональну та ефективну інтеграцію у поле світового ринку. Безумовно, такі дії мають базуватися на поєднанні ринкових принципів з оптимальним механізмом державного регулювання. Питання державного втручання в ринкові механізми залишається актуальним у будь-який час і на будь-якому етапі розвитку. Її вирішення залежить від сучасного стану соціально-економічної та екологічної систем. Відомо, що в періоди зростання ступінь втручання держави в економічні процеси зменшується, в періоди спаду і стагнації навпаки зростає.

У науковій літературі систематизація наукових підходів і матеріалів щодо розвитку та створення наднаціональних і міждержавних організацій. Їх основні цілі та функції у сфері конкуренції:

- аналіз та застосування заходів щодо вирішення найважливіших проблеми в контексті міжнародних економічних відносин;
- забезпечення стабілізації валют;
- сприяння усуненню торговельних бар'єрів та забезпеченню широкої торгівлі між державами;
- виділення коштів на сприяння технологічному та економічному прогресу;
- стимулювання покращення умов праці та трудових відносин;
- прийняття постанов і рекомендацій щодо регулювання світових економічних відносин.

До основних структурних елементів системи організаційно-інституційного регулювання міжнародна економічна діяльність і міжнародна конкуренція, до умов глобалізації світового економічного розвитку належать:

- об'єкти регуляторного впливу;
- наднаціональні суб'єкти регулювання конкурентоспроможності на світовому ринку.

Серед таких організацій можемо виділити:

а) на міжнародному рівні:

Організацію Об'єднаних Націй (ООН) з органом Генеральної асамблеї ООН – Конференцією Організації Об'єднаних Націй з торгівлі й розвитку (ЮНКТАД);

- Міжнародний торговельний центр (МТЦ, з англ. International Trade Centre – ІТС, з франц. Centre du commerce international – ССІ) – багатостороннє агентство, яке має мандат Світової організації торгівлі (СОТ) і Організації Об'єднаних Націй через Конференцію ООН з торгівлі та розвитку (ЮНКТАД);

- Світову організацію торгівлі (СОТ);

- Міжнародну організацію «Міжнародна мережа з питань конкуренції» (ММК) (з англ. International Competition Network – ІСН);

б) на міжнародному регіональному рівні:

- Організацію економічного співробітництва та розвитку (ОЕСР) (з англ. Organisation for Economic Co-operation and Development – ОЕСД);

- Європейський Союз (ЄС);

- МЕРКОСУР (економічний союз держав у Південній Америці);

- Союз незалежних держав (СНД);

- Європейський суд з прав людини (ЄСПЛ);

- Євразійське економічне співтовариство (ЄврАзЕС);

- Лігу арабських держав й ін.

Структура регулятивних документів міжнародного права представлена:

а) на рівні Світової організації торгівлі (СОТ):

– Угодою TRIPS (Угодою про торговельні аспекти прав інтелектуальної власності, прийнятою членами СОТ 15.04.1994 р. (зі змінами та доповненнями від 23.01.2017 р., підстава v-523321-17)) [10].

– Угодою GATS (Генеральною угодою про торгівлю послугами, прийнятою членами СОТ 15.04.1994 р. (зі змінами та доповненнями від 23.01.2017 р., підстава v-523321-17)) [17]

– Угодою TRIMS (Угодою про пов'язані з торгівлею інвестиційні заходи, прийнятою членами СОТ 15.04.1994 р. (зі змінами та доповненнями від 23.01.2017 р., підстава v-523321-17)) [44]

б) на рівні Генеральної асамблеї ООН – Конференції Організації Об'єднаних Націй з торгівлі й розвитку (ЮНКТАД):

– модельні закони ООН, які є основою законодавства багатьох країн для забезпечення гармонізації національних нормативних актів з міжнародними вимогами та правилами, у тому числі у сфері конкуренції. Зокрема:

- типовим законом ЮНСІТРАЛ щодо закупівель товарів (робіт) та послуг, затвердженим ООН 17.06.1994 р., № 995-878, що визначає основні засади конкуренції у сфері закупівель товарів і послуг організаціями (суб'єктами господарської діяльності країн) [10]

- типовим законом про конкуренцію (від 11.07.2012 р.) з переглянутою Главою III (TD/V/CI/CLP/L.4)

- набір багатосторонньо узгоджених справедливих принципів і правил для контролю обмежувального бізнесу практика (1980) і резолюції спеціальних форумів (1990 і 1995 р.) посилити контроль за застосуванням цих норм і принципи;

в) на рівні Міжнародного торговельного центру (МТЦ):

- програми «Сприяння торгівлі та розвиток експорту» та спеціальні програми «Технічне співробітництво зі слаборозвиненими країнами» та «Технічне співробітництво з національними торгово-промисловими палатами».

г) на рівні Міжнародної організації «Міжнародна мережа з питань конкуренції» (ММК):

– засадничими уставними документами (Положення «Меморандуму про заснування і функціонування Міжнародної мережі з питань конкуренції» («Memorandum on the Establishment and Operation of the International Competition Network»)) та «Основні засади діяльності ММК» («Operational Framework»), які є основою діяльності ММК щодо проведення ефективного співробітництва між членами і впровадження розроблених програм-проектів щодо втілення правил та засад економічної конкуренції на міжнародному рівні.

Структура регулятивних документів міжнародного регіонального права сформована:

а) на рівні Європейського Союзу і його інститутів:

- Лісабонський договір про внесення змін до Договору про Європейський Союз та Договір про створення Європейського Співтовариства 2007 р. цей документ, як і положення Римського договору 1957 р., містить положення про регулювання конкурентоспроможності. Лісабонська угода робить особливий акцент на конкурентоспроможності та підкреслює, що ЄС має виключні повноваження у сферах конкуренції, грошово-кредитної політики в зоні євро та спільної торговельної політики;

- Рішення Європейського суду з прав людини та Європейського суду сфери конкуренції, які, окрім судової функції, виконують функцію гармонізації національного законодавства у досліджуваній сфері. Зокрема, як слушно зазначає К. В. Смирнов, у 2011 р. відбулася важлива подія щодо вирішення питання легального визначення інституційної структури ЄС із застосування законодавства про конкуренцію. Зокрема, Європейський суд з прав людини (ЄСПЛ) у справі Menarini та Європейський суд підтвердили, що вони є єдиною інституційною базою для застосування законодавства, у тому числі у сфері конкуренція. При цьому визнається, що вони засновані на повноваженнях єдиного адміністративного органу – Комісії ЄС, рішення якої підлягає юрисдикції та повному судовому розгляду. Цей факт поєднання різних інституційних структур забезпечує адекватний захист основних прав осіб, у тому числі конкуренції;

- інші двосторонні та багатосторонні угоди ЄС (з країнами Центральної та Східної Європи, з Україною, Грузією, Молдовою, іншими країнами), які передбачають регулювання конкуренції на відповідних рівнях. Зокрема, розділ IV «Торгівля та питання, пов'язані з торгівлею» Угоди про асоціацію між Україною та Європейський Союз передбачає, що поступова інтеграція економіки України у внутрішній ринок ЄС має бути забезпечена, в тому числі шляхом застосування комплексу заходів конкурентної політики. держави;

б) на рівні Організації економічного співробітництва та розвитку (ОЕСР) (з англ. OECD):

- акти рекомендаційного характеру, прийняті в 1979 р., 1995, 1998 та 2005 рр., які визначають напрями гармонізації національного законодавства про регулювання конкуренції;

в) на рівні інших міждержавних наднаціональних регіональних організацій:

- рекомендаційні акти на багатосторонньому та двосторонньому рівнях, які визначають напрями гармонізації на конкурентне право.

Також президент України Володимир Зеленський ввів у дію рішення Ради національної безпеки та оборони від 4 червня "Про розвиток авіабудівної галузі України", - відповідний указ №68/2021 розміщено на сайті президента, який передбачає план заходів покликаний забезпечити розвиток виробничого, конструкторського, науково-дослідного та кадрового потенціалу, створення виробництва конкурентоспроможної авіаційної техніки, зокрема шляхом укладання угод про стратегічне співробітництво з іноземними партнерами у сфері авіабудування та інших засобів щодо просування продукції вітчизняної авіабудівної галузі на зовнішніх ринках; удосконалення організаційної структури управління авіабудівною галуззю, а також вжиття заходів щодо імпортозаміщення в літакобудівній та вертольотобудівній галузях.

Крім того, уряд має на меті розробити у місячний термін питання щодо можливості реалізації довгострокових масштабних проектів, які можуть стати поштовхом для розвитку авіабудівної галузі України, таких як "Повітряний старт" та "Національний авіаперевізник"; реалізації механізмів стимулювання експлуатантів

літаків типу Ан (лізинг, компенсація ставки Національного банку України за кредитами, застосування податкових пільг, зокрема щодо звільнення від оподаткування податком на додану вартість).

Уряд також має забезпечити підготовку у місячний термін проектів актів законодавства щодо підтримки авіабудівної галузі, зокрема спрямованих на: підвищення інвестиційної привабливості підприємств авіабудівної галузі; запровадження фінансових інструментів державної підтримки авіабудівних підприємств; здешевлення витрат на оновлення авіаційної техніки вітчизняних авіакомпаній з лізингових операцій; забезпечення державної підтримки експорту продукції вітчизняного авіабудування.

Отже, Управлінському апарату України варто й надалі опановувати досвід провідних країн світу, які успішно застосовували інновації, новітні методи управління, прогнозування і вийшли на шлях стійкого розвитку в умовах криз. Для цього основна увага має бути зосереджена на вдосконаленні процесу розроблення інноваційних стратегій та втілення напрямів інноваційного розвитку країни на основі нейромережевої моделі прогнозування, пошуку чинників підвищення конкурентоспроможності, оптимальних методів прогнозування, способів втілення результатів прогнозів у реальність, засобів збільшення інвестування у наукові дослідження та розробки, відновлення основного капіталу, розвиток освіти, інноваційної діяльності підприємств. Для України важливим стає збільшення витрат на ці напрями, пошук альтернативних джерел фінансування, здійснення ефективного розподілу та перенаправлення бюджетних коштів на науку та інноваційну діяльність.

2.3. Шляхи формування основ посилення конкурентоспроможності української економіки в контексті міжнародного економічного співробітництва і інтеграційних прагнень України

У травні 2008 р. Україна стала членом Світової організації торгівлі (СОТ), яка надала можливість його участі в багатосторонній торговій системі та вдосконалення

співпраці з окремими державами та групами держав. За рахунок лібералізації торгівлі товарами та послугами також ефективна торгова політика Україна має перспективи нарощувати свій експорт, диверсифікувати асортимент вітчизняної продукції, призначеної для експорту, і встановити режим вільна торгівля з членами СОТ.

Як член СОТ Україна має рівні права на участь формування та узгодження правил доступу до ринків та використання механізму, передбаченого СОТ вирішення спорів для вирішення непорозумінь між членами СОТ.

Офіційне відкриття переговорного процесу щодо створення зони вільної торгівлі між Україною та Європейським Союзом відбулося 18 лютого 2008 року в Києві під головуванням Президента України та Уповноваженого Європейської комісії з питань торгівлі. 19 липня 2012 року у Брюсселі парафували Угоду про асоціацію між Україною та ЄС в частині положень про створення зони вільної торгівлі. Таким чином були підведені підсумки переговорного процесу, який тривав більше чотирьох років.

Поглиблена та всеосяжна зона вільної торгівлі між Україною та ЄС, інший варіант перекладу, Угода про всеосяжну та всеосяжну вільну торгівлю між Україною та ЄС та скасування тарифів, що застосовуються сторонами на товари, лібералізація доступу до послуг ринку, а також узгодження українських правил і положень щодо бізнесу з правилами та положеннями ЄС для забезпечення вільного руху товарів і послуг між двома сторонами та взаємної недискримінації. ставлення до компаній, товарів і послуг в Україні та ЄС.

Положення Угоди про асоціацію про створення зони вільної торгівлі є невід'ємною базовою частиною Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом, становлять майже 85% загального обсягу Угоди, серед яких найважливішим є розділ «Конкурентна політика: антимонопольні заходи, державна допомога».

Заповнення зони вільної торгівлі(ЗВТ) спрямоване на досягнення максимуму глибокої економічної інтеграції, до якої сторони будуть готові, і не має аналогів у попередній практиці Європейського Союзу. Запровадження режиму вільної торгівлі відбуватиметься в рамках комплексної та поглибленої зони вільної торгівлі у форматі ЗВТ+ з акцентом на регуляторну співпрацю. Формат ЗВТ+ передбачає зменшення та

скасування торговельних обмежень в рамках режиму вільної торгівлі не застосовуються лише лібералізація виключно двосторонньої торгівлі товарами, а також завдяки домовленості сторін щодо подальшої лібералізації таких сфер, як торгівля послугами, режими прямих іноземних інвестицій і державні закупівлі.

Ключова відмінність ЗВТ+ від ЄС – від класичних вільних зон торгівлі – це поширення вільної торгівлі на сферу послуг та (часткова) лібералізація руху робочої сили, а також широка програма адаптації економічного та галузевого законодавства України до норм і стандартів Європейського Союзу, що усуне не тарифні бар'єри для українського експорту на ринок ЄС.

Враховуючи, що невід'ємною частиною поглибленої ЗВТ є гармонізація законодавства та практики України до норм і положень ЄС особливе значення мають положення щодо застосування міжнародних та європейських стандартів та інструментів у відповідних сферах співробітництва.

Дві причини спонукають Європейський Союз до пошуку ринків збуту за межами регіонального об'єднання. Перша - це відносне падіння споживчого попиту через зубожіння населення, спричинене припливом іммігрантів, котрі демпінгують на ринку праці за існуючі робочі місця, не кажучи вже про високий рівень безробіття, друга - стрімке зростання обсягів виробництва товарів та послуг в низці «нових» країн ЄС, зокрема у Польщі, Угорщині, Естонії тощо. Якщо структура виробництва у тій самій Естонії (інформаційні послуги) чи Угорщині (виробництво товарів для потреб кластерів) зорієнтована на потреби Європи, то намагання Польщі зберегти стійку та самодостатню національну економічну структуру зумавлює її орієнтацію на пошук споживчих ринків традиційних товарів і послуг. Інтервенція Польщі на ринки ЄС неможлива, з одного боку, через звуження цих ринків та існуючі приховані високі пропускні бар'єри в країнах об'єднання, а з другого - внаслідок політики «виштовхування» Польщі, як зростаючого конкурента, за межі ринків ЄС. Саме в цьому полягає сучасна парадигма розширення ринку ЄС і його мотивацій вторгнення в Україну. Поміж них - підготовка ринкового споживчого плацдарму для Польщі.

Перш за все, Угода в частині про ЗВТ передбачає приведення законодавства, норм і стандартів України у відповідність із нормами і стандартами ЄС у сфері

регулювання зовнішньої і внутрішньої торгівлі (технічне регулювання, ветеринарний і фітосанітарний контроль, митне законодавство, державні закупівлі, субсидування), а також у галузі регулювання фінансових, телекомунікаційних, поштових, кур'єрських послуг, послуг міжнародного морського транспорту, захисту інтелектуальної власності та конкурентного права. Крім того, Україна буде зобов'язана узгоджувати своє законодавство і нормативне регулювання у визначених сферах із законодавством ЄС відповідно до доробку Спільноти. Тим самим Угода на сучасному етапі встановлює односторонню залежність України від ЄС, зокрема, від положень його первинного законодавства та директив, що тягнуть за собою сукупність спільних прав і зобов'язань, обов'язкових до виконання українською стороною. У додатках до Угоди прописано детальний план-графік приведення українського законодавства у відповідність до положень цієї Угоди, а також санкції за їх порушення.

Широке охоплення напрямків економічного співробітництва пізніше неминуче змусить сторони усунути перешкоди для руху робочої сили, особливо від України до ЄС, що означатиме де-факто трансформацію Угоди про ЗВТ до комплексної економічної угоди спрямовані на поступове формування основ інтеграції України до Єдиного внутрішнього ринку ЄС.

При цьому процес європейської інтеграції України слід розглядати з урахуванням можливостей розширення та заміни ринків збуту продукції українських підприємств реального сектору, на які поширюються вимоги СОТ.[28]

Що стосується доступу до ринку, Україна підписала низку угод за останні двадцять років вільна торгівля, зокрема:

- Угода про поглиблену та всеохоплюючу зону вільної торгівлі між ЄС та Україною (ПВЗВТ), яка набрала чинності 1 січня 2016 року і є складовою Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, підписаної у червні 2014 року. Вона забезпечить відкриття європейських ринків для українських товарів і послуг у результаті процесу гармонізації нормативно-правових документів України із законодавством ЄС, що є запорукою переходу українського виробництва та високі стандарти якості;

- Угода про вільну торгівлю між Україною та державами Європейської асоціації вільної торгівлі (ЄАВТ) була підписана у 2010 році і набрала чинності у червні 2012 року. Вона передбачає лібералізацію торгівлі товарами та послугами, інвестиційних можливостей та державних закупівель, сприяння економічній конкуренції і захист прав інтелектуальної власності;

- Угода про вільну торгівлю між Україною та Республікою Македонія була підписана та ратифікована у 2001 році. Угода покликана забезпечити справедливі умови конкуренції у торгівлі та подальше сприяння інвестиціям, а також поступове усунення обмежень у торгівлі товарами;

- Угода про вільну торгівлю між Україною та Чорногорією, що була підписана у 2011 році і ратифікована через рік, спрямована, як і попередня Угода про вільну торгівлю, на розширення співпраці між країнами та усунення труднощів і обмежень у торгівлі товарами та послугами;

- Договір про зону вільної торгівлі держав-членів Співдружності Незалежних Держав (СНД) набрав чинності у вересні 2012 року. Договір підписали Вірменія, Білорусь, Казахстан, Киргизстан, Молдова, Російська Федерація, Таджикистан та Україна. Цей Договір спрямований на поступову відмову від експортних мит між країнами.

Найважливішою подією останніх років стало підписання та тимчасове застосування Угоди про асоціації з ЄС у 2014 р. та початок її використання в рамках ПВЗВТ у 2016 р. Угода про Асоціацію – це угода між Україною та ЄС, яка забезпечує всеосяжну основу для реалізації двосторонніх відносин та зміцнення тісного економічного та політичного співробітництва. ПВЗВТ, яка супроводжує Угоду про асоціацію, визначає механізми лібералізації та реалізації торгівлі економічні реформи.

Угода про асоціацію вважається «одною з найпрогресивніших з усіх видів угод укладених ЄС». Це одна з угод, яка називається «орієнтованою на інтеграцію», оскільки він містить положення *acquis* ЄС, які мають застосовуватися так, ніби вже третя країна є частиною ЄС. Наближення законодавства України до ЄС стосується, зокрема, наступної сфери: конкуренція, державні закупівлі, спрощення торгових

процедур, право інтелектуальної власності енергетичні питання, пов'язані з майном і торгівлею.

Наразі інституції Європейського союзу є головним економічним партнером України і вагомо сприяють відновленню економіки країни, зокрема за допомогою програм технічної допомоги. На додаток до ініціатив, зазначених у таблиці вище, інституції ЄС створили кілька програм і механізмів фінансування, спрямованих на підтримку розвитку приватного сектора, особливо в інтересах МСП:

- Програма підтримки малого та середнього бізнесу в рамках Угоди про поглиблену та всеосяжну вільну торгівлю (DCFTA). У рамках ініціативи під назвою «Флагманська ініціатива Програма SME Flagship», започаткована Європейською комісією у співпраці з ЄІБ та ЄБРР, доповнить програми ЄС, щоб допомогти малому бізнесу розвиватися та підготуватися до нових ринкових можливостей ПВЗВТ та допомогти владі України в реалізації Угоди про асоціацію. Близько 200 млн євро буде виділено з бюджету ЄС у вигляді грантів.;

- Ініціатива EU4Business реалізується в рамках програми Східного партнерства відповідно до Європейської політики сусідства і спочатку називалася «Флагманська ініціатива з підтримка малого та середнього бізнесу (SME Flagship)». Ініціатива EU4Business має на меті розвиток приватного бізнесу загалом, і МСП зокрема, шляхом сприяння доступу до фінансів або бізнес-консалтинг. Серед іншого до ініціативи входять і вищезазначені проекти. Бюджет нинішньої частини програми становить 40 млн євро, яка призначена для консультацій підтримку через відкриття 15 центрів підтримки Європейським банком реконструкції та розвитку бізнесу, який надаватиме послуги бізнес-консалтингу (бюджет: 28 млн. євро). Ще 12 млн євро спрямовані на кредитування малих і середніх підприємств, насамперед компаній, які вже які займаються експортом і бажають збільшити свою частку на зовнішніх ринках, або компанії, які планують розпочати експортну діяльність.

Сполучені Штати за програмами USAID (Агентство США з міжнародного розвитку) займають друге місце після обсяг ОПЗ донором, який особливо активний у сприянні економічному зростанню в Україні шляхом реалізація ініціатив,

спрямованих на покращення бізнес-клімату на національному та місцевому рівнях, а також заохочення внутрішньої та зовнішньої торгівлі та інвестицій.

Крім згаданих вище програм, з 1994 року уряд США через USAID фінансує Western NIS Enterprise Fund (WNISEF) — регіональний фонд прямих інвестицій вартістю 150 мільйонів доларів США, спрямований на підтримку МСП та приватних підприємців в Україні та Молдові.

У 2015 році, після більш ніж двох десятиліть успішного інвестування в 118 малих і середніх підприємств, у яких було зайнято близько 25 000 людей і залучено 1,4 мільярда доларів інвестицій, WNISEF запусив програма технічної допомоги на 35 мільйонів доларів для забезпечення зростання експорту, економічний розвиток, що впливає на формування лідерських якостей у сфері інвестицій та економіки України та Молдови. Зокрема, WNISEF надає технічну допомогу Уряду України забезпечення організаційного потенціалу та інструментів для стимулювання експорту та залучення іноземних інвестицій.

Група Світового банку також бере участь у підтримці України, зокрема через Міжнародну фінансову корпорацію (IFC). Поєднуючи інвестиційні та консультаційні послуги, IFC співпрацює з клієнтами у стратегічних галузях, важливих для сталого розвитку України, зосереджуючись на агропромисловому секторі, інфраструктурі, енергоефективності / чистоті виробничі та фінансові ринки.

Висновки до розділу 2

Отже, ведення переговорів щодо підписання угод про вільну торгівлю потребує значних урядових ресурсів, тому для забезпечення ефективних результатів майбутні рішення про початок переговорів з певною країною повинні базуватись на об'єктивних критеріях, таких як: розмір та динаміка ринку; комплементарність економік, забезпечення власних інтересів та реальної спроможність експортерів вийти на конкретний ринок.

Підвищення обмінного курсу національної валюти знижує конкуренто-спроможність України, скорочує експорт українських товарів і водночас зменшує

суму зовнішнього боргу країни, деномінованої переважно в доларах, у гривнях, зокрема - її державного зовнішнього боргу.

Також слід зазначити, що поглиблена та всеосяжна зона вільної торгівлі між Україною та ЄС, інший варіант перекладу, Угода про всеосяжну та всеосяжну вільну торгівлю між Україною та ЄС та скасування тарифів, що застосовуються сторонами на товари, лібералізація доступу до послуг ринку, а також узгодження українських правил і положень щодо бізнесу.

Також заповнення зони вільної торгівлі спрямоване на досягнення максимуму глибокої економічної інтеграції, до якої сторони будуть готові, і не має аналогів у попередній практиці Європейського Союзу. Запровадження режиму вільної торгівлі відбудуватиметься в рамках комплексної та поглибленої зони вільної торгівлі у форматі ЗВТ+ з акцентом на регуляторну співпрацю.

РОЗДІЛ 3

НАПРЯМИ ПОСИЛЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

3.1. Економічний потенціал світової авіаційної галузі і сучасні процеси міжнародного співробітництва, інтеграції і конвергенції в авіаційній сфері

Авіатранспортні послуги на сьогоднішній день є сектором міжнародної торгівлі послугами, що динамічно розвивається. Щорічно у світі авіаперевізники відкривають нові маршрути для перевезень, дедалі більше людей вирушають у подорожі.

На рисунку номер 3.1 відображено зростання пасажирських авіаперевезень у світі з 2001 до 2018 року. Згідно з графіком, стрімке зростання збільшення міжнародних авіаперевезень припадає на наступний рік після глобальної економічної кризи.

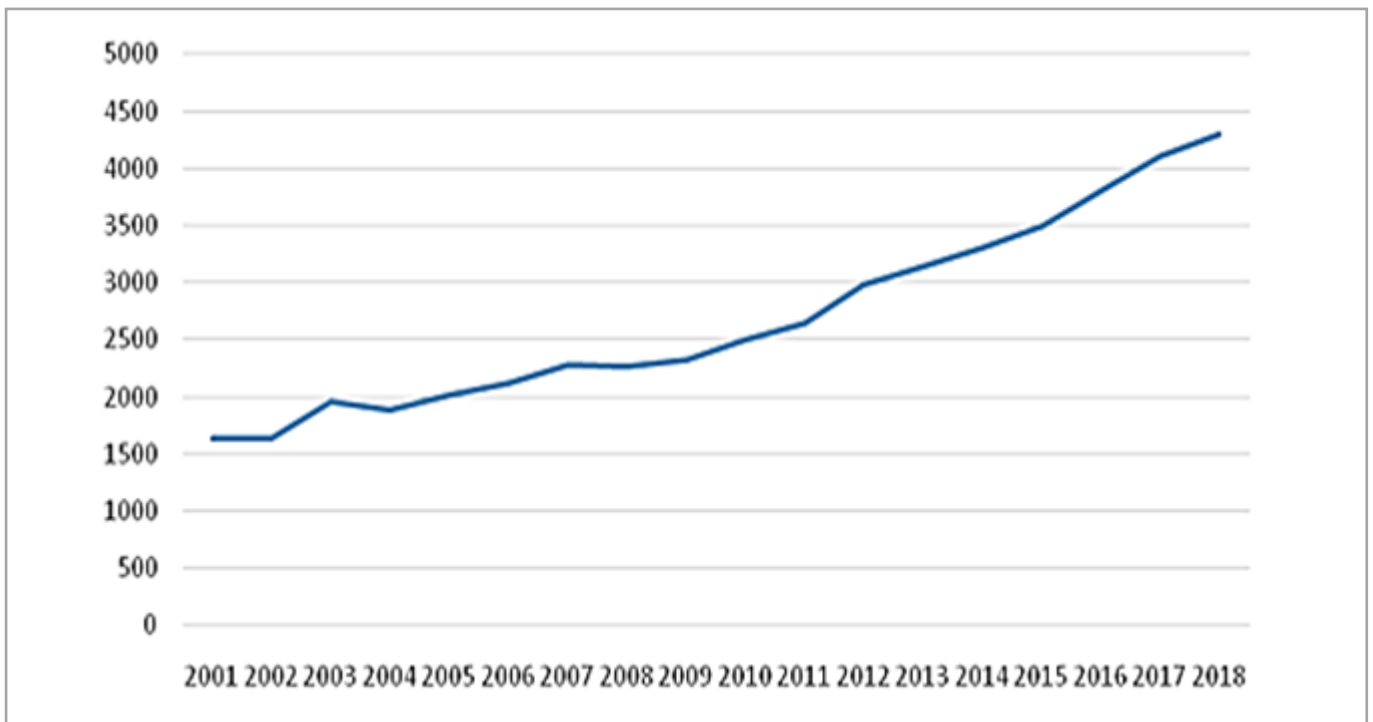


Рис. 3.1. Зростання обсягів пасажирських авіаперевезень у світі (млн. пас.).

Джерело: Міжнародна асоціація повітряного транспорту

Таблиця 3.1 ілюструє темпи зростання пасажирських авіаперевезень у світі з 2009 до 2018 року. Як бачимо, за цей період щорічно кількість авіаційних перевезень збільшувалася як мінімум на 3% (2009 р.) і як максимум – на 12% (2012 р.).

Таблиця 3.1

Темпи зростання пасажирських авіаперевезень у світі у 2009–2018 роках (у відсотках)

Рік	Темп зростання(%)
2009	3
2010	7
2011	6
2012	12
2013	5
2014	5
2015	6
2016	8
2017	8
2018	5

Джерело: Міжнародна асоціація повітряного транспорту

Наразі світовий парк комерційної авіації становить понад 26,5 тис. повітряних суден. Освоєно близько 1400 регулярних авіаційних маршрутів. Щорічне зростання пасажиропотіку в останні роки становить 6-7%. Понад 50% туристів подорожують повітрям з урахуванням фактору часу та у зв'язку з прямими економічними вигодами. Реалізація продукції майже 25% компаній у світі залежить від повітряного транспорту, причому для 70% представників бізнесу використання цивільних літаків є ключовим фактором для розширення ринку.

Популярність повітряних перевезень пов'язані з впровадженням на пасажирські рейси нових, технічно вигідних для перевізника літаків. Дані повітряні судна

обладнані двигунами, які є найбільш паливно-ефективними, тобто допомагають перевізнику знизити відсоток витрат.[50] Як зазначають експерти, кількість авіалайнерів, які використовуються авіакомпаніями сьогодні, збільшиться вдвічі до 2034 року. Найбільш популярними та затребуваними літаками серед авіакомпаній стають регіональні літаки з місткістю від 120-180 пасажирів.

Сьогодні на ринку авіаперевезень переважає тенденція лібералізації. Це призводить до збільшення кількості авіакомпаній, зростання конкуренції і, як наслідок, зниження тарифів на перевезення.[51]

Ринок авіаперевезень характеризується глобалізацією. Термін «національний перевізник» досить розмитий сьогодні. Компанії укладають між собою різні код-шерингові угоди, які дозволяють продавати квитки на один рейс двом авіакомпаніям і більше. Крім цих угод відбуваються злиття авіаперевізників створюються міжнародні альянси.[49]

Аналізуючи ситуацію на авіаційних ринках в окремих регіонах світу, слід зазначити, що найбільша частка авіаперевезень припадає на Азіатський регіон. Потім – на Північну Америку та Європу. На ці три регіони припадає 84,3% усіх перевезень у світі у 2017 році.

Лідерство цих регіонів також пов'язане з тим, що саме в Азії, Північній Америці та Європі є найбільші пересадочні аеропорти-хаби світу. Багато пасажирів вважають за краще подорожувати з пересадкою, так як це і дешевше, і дозволяє побувати в тому місті, де вони ще не були. Наприклад, досить популярним напрямком для пересадки є Сінгапур. Після прильоту в аеропорту на місці оформляється транзитна віза, завдяки якій можна вирушити до міста та оцінити місцеві визначні пам'ятки. Список країн, які можна відвідати без візи під час стикування, досить великий. Найчастіше багато національних перевізників пропонують своїм клієнтам послугу Stopover. Завдяки їй можна отримати можливість взяти тривалу пересадку та отримати в подарунок проживання у готелі.[52]

Створення сучасного флоту цивільної авіації, що динамічно розвивається, стійко функціонуючої та збалансованої національної повітряної транспортної системи є необхідною умовою стабілізації та піднесення економіки, підвищення рівня

життя населення та забезпечення цілісності та безпеки держави. Досягнення цих цілей відкриває для виробників авіаційної техніки можливість завоювання лідируючих позицій на світовому ринку повітряних перевезень.

Авіаційний транспорт в даний час є однією з найважливіших галузей світової економіки, технічні та сервісні досягнення якого роблять його вискоєфективним інструментом розвитку сучасного суспільства. Прямий щорічний економічний ефект від діяльності світового цивільного повітряного флоту становить понад 700 млрд. доларів США.

Сьогодні цивільна авіація протягом року перевозить понад три з половиною мільярди пасажирів і забезпечує одну третину міжрегіонального експорту вантажів.[74]

Незважаючи на посилення міжгалузевої конкуренції на ринку вантажних перевезень, цивільний повітряний флот продовжує динамічно розвиватися в цьому напрямку. Ця обставина сприяє появі нових форм ведення бізнесу, зокрема т. зв. «електронна комерція», світові обсяги якої сягають 1,5 трлн доларів США. Гігантські інтернет-магазини активно стимулюють повітряні перевезення, беручи до лізингу, як договірні перевізники, десятки вантажних літаків. Загалом дві третини поштових відправлень у світі доставляються з використанням повітряного транспорту.

Значне зниження цін на авіаційне паливо позначилося на результати економічної діяльності авіакомпаній. Рентабельність з операційного прибутку досягла 8%. Низькобюджетні авіакомпанії продовжують стимулювати перевезення повітрям. Пасажиропотік «лоукостерів» зростає вдвічі швидше, порівняно з іншими авіаперевізниками.

Постійно зростаюча потреба в різних видах авіаційних перевезень призвела до створення комплексної повітряної транспортної системи нового покоління, що володіє достатньою гнучкістю та економічною ефективністю. При побудові перспективної транспортної системи вирішення завдання досягнення максимальної мобільності в повітряному просторі стає одним з основних факторів, що впливають подальший розвиток галузі.

Нова конфігурація повітряного простору потребує розробки літаків покращеної конструкції з розширеними можливостями за льотно-технічними та експлуатаційними характеристиками, здатними виконувати польоти за складними траєкторіями в умовах інтенсивного повітряного руху. Жорсткі стандарти побудови повітряної транспортної системи наступного покоління пред'являють також особливі вимоги до розвитку наземної інфраструктури аеропортів та до самих авіакомпаній.

Для подальшого зниження тимчасових та фінансових витрат за послугами аеропортів, що надаються, необхідно в перспективі вирішувати наступні завдання: формувати нові бізнес-моделі щодо розподілу «вікон у розкладах» для авіаперевізників та управління графіком повітряного руху; впроваджувати максимально автоматизовані комплекси обробки пасажирських та вантажопотоків; створювати більш ефективну систему управління рухом по льотному полю та координації часу зльотів/посадок.

В умовах зростання конкуренції у сфері повітряних перевезень авіакомпанії зіткнуться з необхідністю надавати великі обсяги послуг для пасажирів та при доставці вантажів. Введення поїздок за т.з. схемою gate-to-gate дозволяє об'єднати всі етапи польоту пасажирів та переміщення вантажів. Водночас основним критерієм «комфорту» для пасажирів залишається зручний розклад та його точне дотримання, якісні послуги на борту, а також наявність компенсацій за можливі затримки у розкладі зльоту/посадки.

Темпи зростання показників світової економіки, необхідність створення нових робочих місць, задоволення майбутнього попиту на повітряні перевезення, надання якісних послуг відповідно до потреб пасажирів та вимог авіакомпаній, а також підтримка іміджу авіації як найбільш екологічного та безпечного виду транспорту у прогностичний період будуть ключовими факторами, що впливають на динамічний розвиток ринку авіаційних перевезень. Тому посісти на цьому ринку гідне місце – пріоритетний напрямок для держави. Як вже зазначалось, шлях успішної експансії на зовнішні ринки пролягає через підвищення конкурентоспроможності авіаційної галузі.

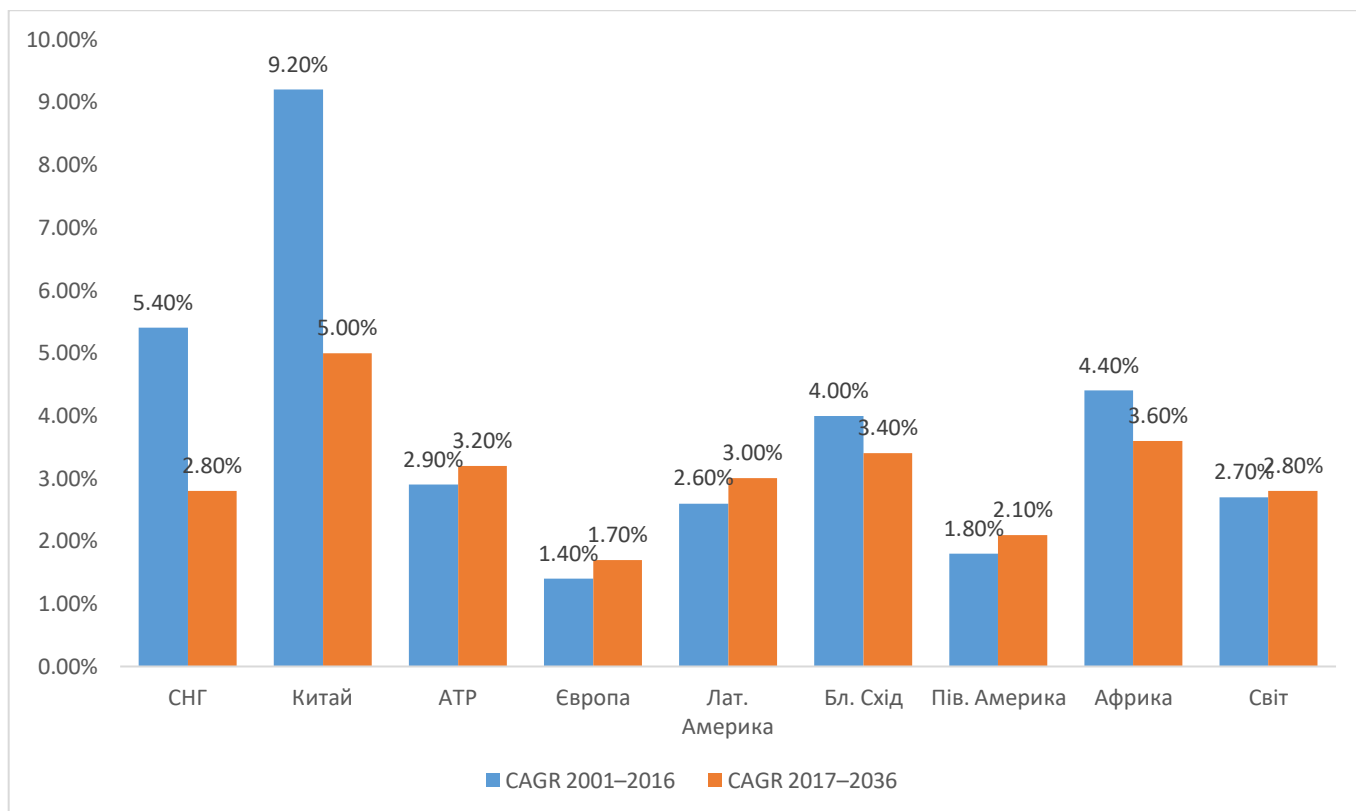


Рис. 3.2. Зростання світового ВВП у регіонах (2001-2036 рр.), (%)

Джерело: побудовано автором за даними ІКАО

Відповідно до очікувань більшості експертів основне економічне зростання в наступні десятиліття пов'язується з Китаєм та Азіатсько-Тихоокеанським регіоном загалом, які демонструватимуть темпи зростання, що суттєво випереджають середньосвітовий рівень. Лише регіони Близького Сходу, Африки та Латинської Америки вийдуть на рівень, що трохи перевищує середньосвітові темпи зростання ВВП. Інша частина світових регіонів (країн), що включає Північну Америку, Європу за темпами зростання ВВП істотно поступатиметься лідерам і відставатиме від середньосвітового рівня.

Можливості населення з використання повітряного транспорту протягом найближчих 20 років продовжать зростати: лідерами зростання стануть КНР, країни Латинської Америки та Близького Сходу, при цьому загальносвітові темпи зростання авіамобільності дещо уповільняться у порівнянні з попереднім десятиліттям, що пов'язано з процесами насичення ринку.

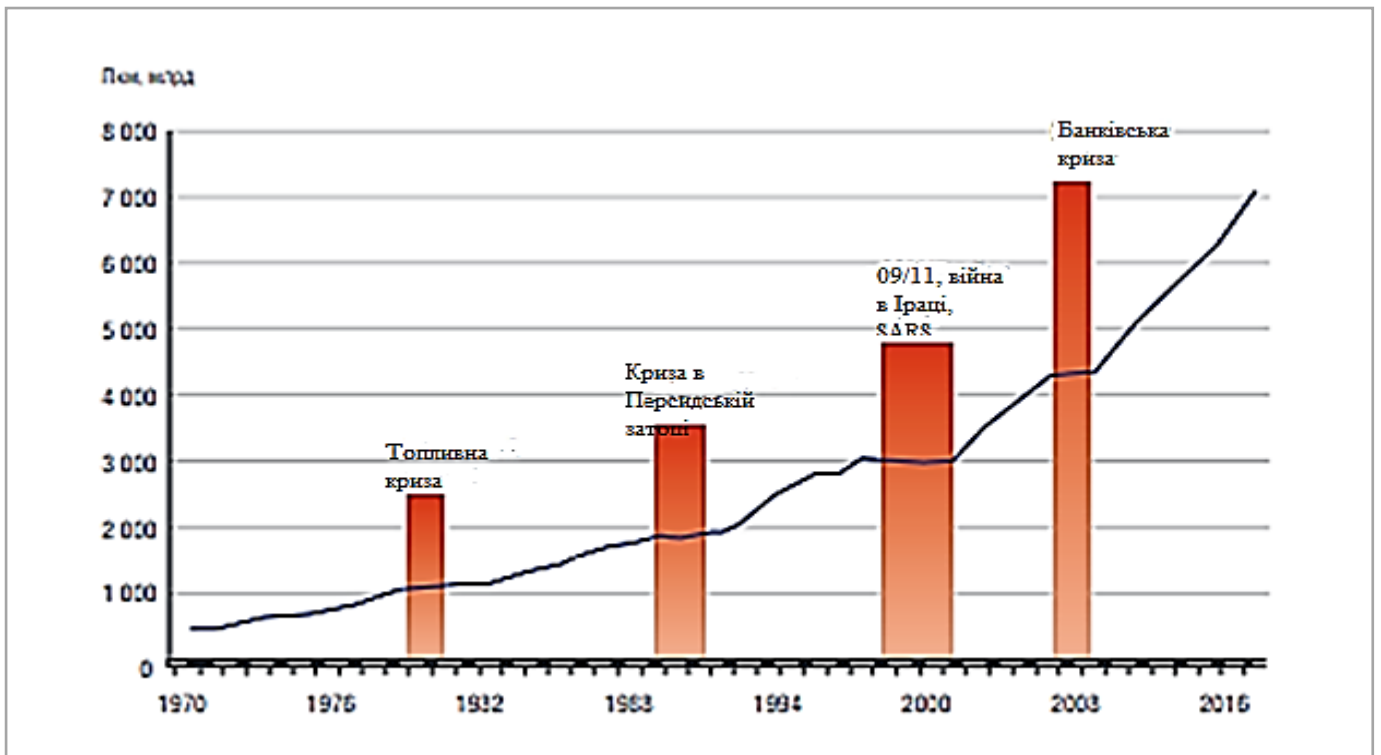


Рис.3.3. Динаміка світових авіап перевезень

Джерело: побудовано автором за даними ІКАО

Розгляд ретроспективи світового пасажирообороту в період з 1970 по 2016 р. 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 р.) та геополітичній сферах (криза в Перській затоці початку 90-х рр.) минулого сторіччя, терористична атака 9/11, війна в Іраку). Прогноз динаміки пасажирообігу до 2036 р. передбачає зростання з 7 до 17 трлн пкм у тому випадку, якщо нові драматичні події не втручаються у прогнозні очікування.

В даний час найбільші авіакомпанії Європи зіткнулися з трьома ключовими загрозами:

- жорсткої конкуренцією з боку провідних експлуатантів АТ Близького Сходу (переважно на далекомагістральних маршрутах);
- безперервною експансією з боку чотирьох найбільших європейських низькобюджетних авіакомпаній у частині обслуговування туристичних потоків та пасажирів, що літають за службовими цілями;

– зростаючою конкуренцією на трансатлантичних маршрутах з американськими авіаперевізниками.

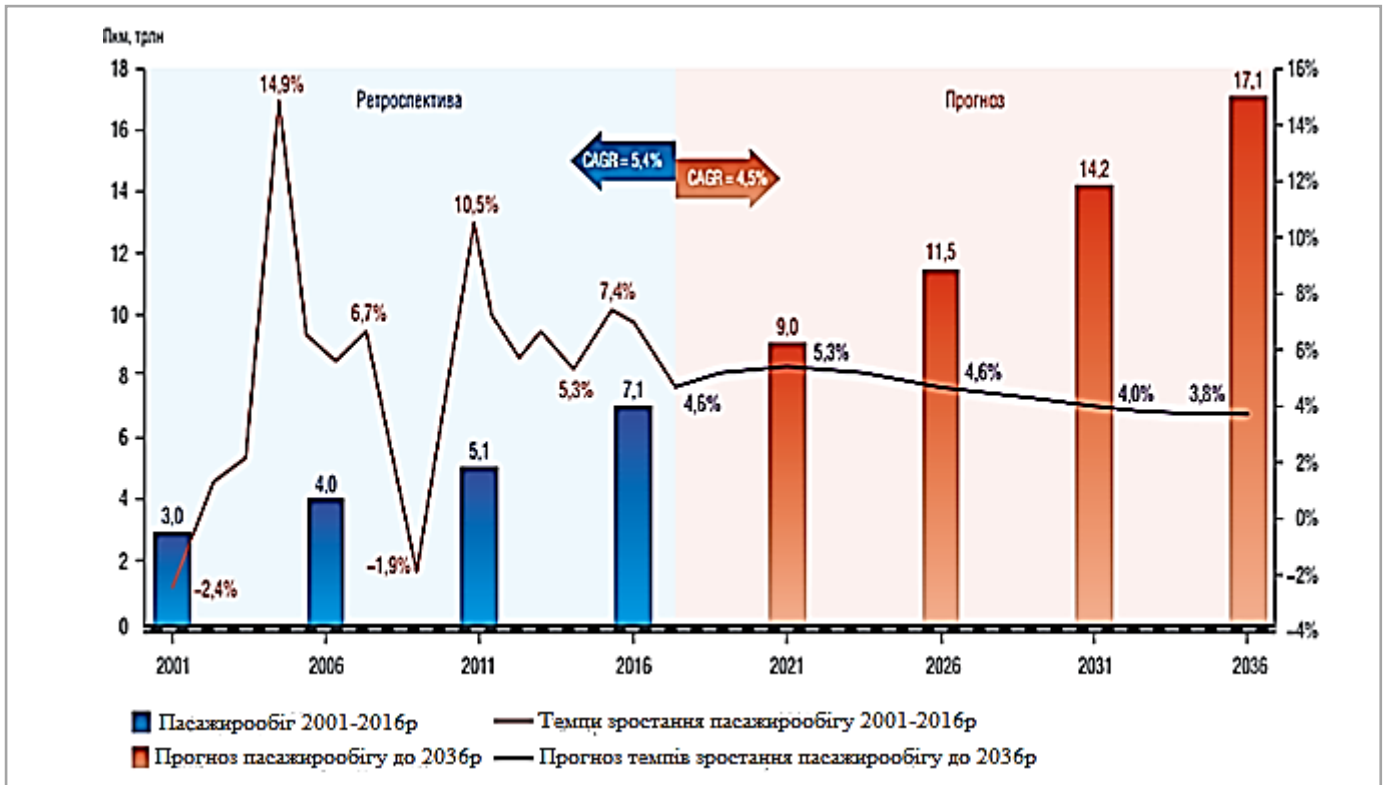


Рис.3.4. Прогноз світового пасажирообороту до 2036 року

Джерело: побудовано за даними ІКАО

Помітне зростання конфліктного потенціалу в секторі цивільної авіації Євросоюзу сприяє створенню провідними європейськими авіаційними групами та низькобюджетними авіакомпаніями нових об'єднань з метою формування ефективних інструментів захисту своїх інтересів на міждержавному рівні свідченням на користь формування подібної тенденції є створення у 2015 р. асоціації А4Е (Авіакомпанії для Європи). Боротьба європейських авіакомпаній (груп) за збереження конкурентоспроможності у прогнозований період сприятиме подальшому розвитку процесів їх об'єднання та укрупнення.

Розвиток цивільної авіації у регіоні у перспективі найближчих двадцяти років буде пов'язано з новими викликами, зумовленими:

- прагненням офіційної влади Євросоюзу виключити будь-які форми державної підтримки для розвитку низькобюджетних авіакомпаній та національних перевізників у цілому;
- диспропорцією в обсягах доходів авіакомпаній та в системі регулювання взаємовідносин аеропортів та експлуатантів АТ;
- зростанням екологічних вимог до цивільної авіаційної техніки та формуванням нових підходів до повітряно-транспортної системи наступного покоління.

Отримання значних результатів у частині ресурсозберігаючого транспорту з мінімальним впливом на довкілля очікується після виконання досліджень з європейської програми «Чисте небо», що дозволить до 2025 р. суттєво модернізувати авіаційну галузь.

У прогностичній перспективі, внаслідок накопиченого обсягу законтракованих літаків, попит на повітряні судна буде нерівномірним за періодами та в основному сфокусується на придбанні авіаперевізниками вузькофюзеляжних літаків місткістю понад 120 крісел. Загальний попит на цивільну авіаційну техніку прогнозується обсягом 8660 повітряних суден.

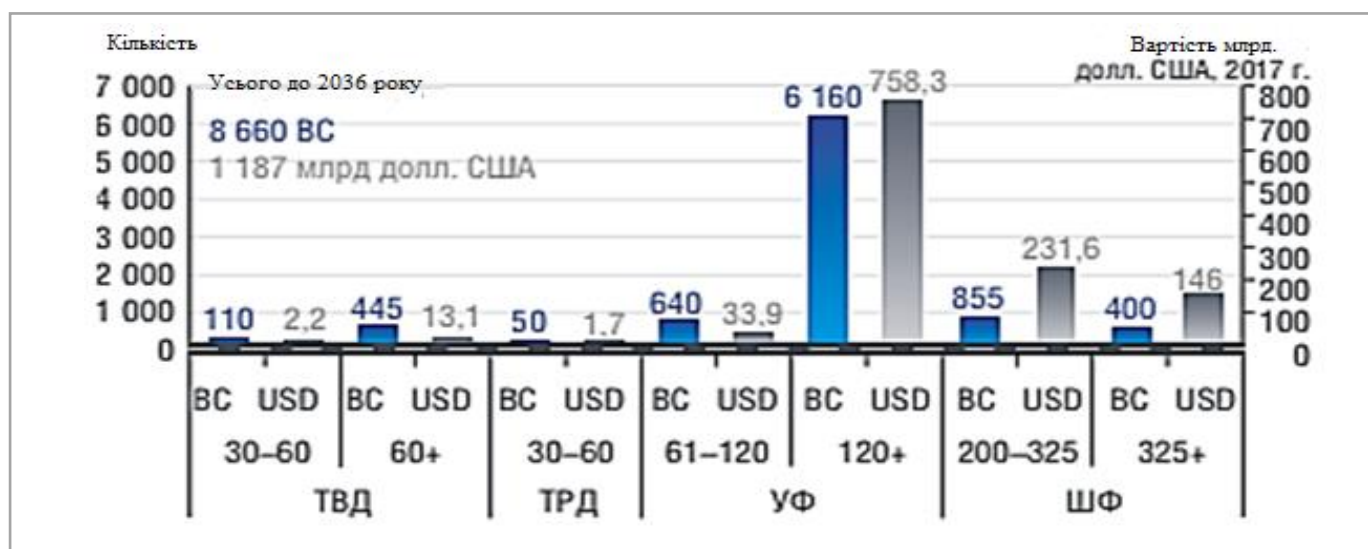


Рис.3.5. Прогноз попиту до 2036 року

Джерело: побудовано за даними ІКАО

Очікується, що європейські авіакомпанії придбають за найближче двадцятиріччя 8660 літаків на суму 1187 млрд. дол. США, що стане рекордним показником.

Однією із передумов такого прогнозу та характерною особливістю європейського регіону є його лідерство у рейтингу донорів вторинного ринку пасажирських літаків. Оголошені жорсткі замовлення покривають 28% передбачуваного попиту. При цьому в жодному з аналізованих класів та груп місткості вказане покриття не перевищує 30%. Для регіону характерна висока частка попиту на УФ літаки місткістю більше 140 крісел (69% порівняно із середньосвітовим значенням 61%).

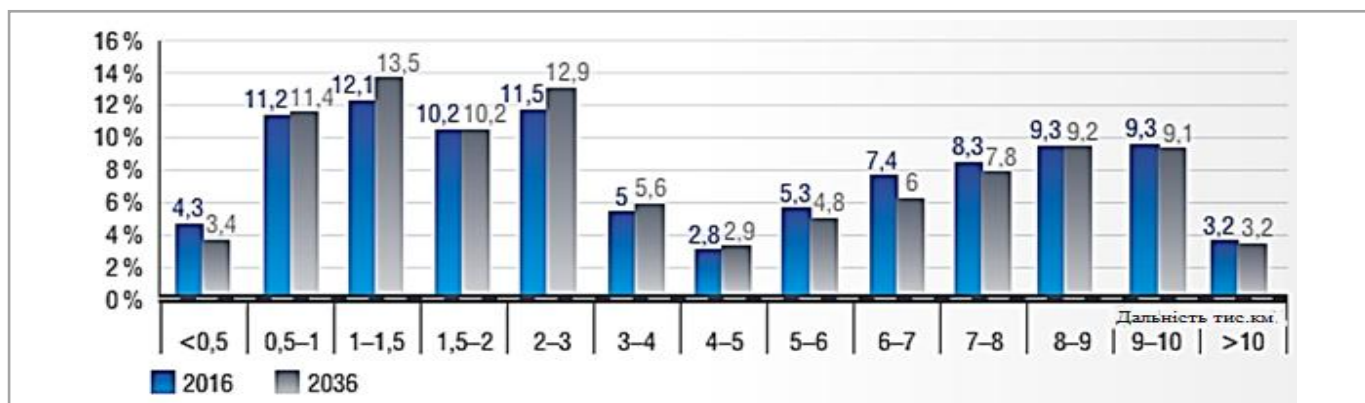


Рис.3.6. Розподіл перевезень по дальності

Джерело: побудовано за даними ІКАО

Очікується перерозподіл перевезень авіакомпаній регіону у бік більш короткі маршрути. Медіана розподіл граничного пасажирообороту зменшиться на 7,5%, з 3 131 км. в 2016 р. до 2 895 км в 2036 р., але при цьому все ж таки залишатиметься вище середньосвітових значень.

На завершення необхідно наголосити на важливості ринку міжнародних цивільних повітряних перевезень. Крім перевезення пасажирів у різних регіонах світу, цивільна авіація робить великий внесок у світову економіку.

3.2. Вплив інтеграційних процесів на динаміку потенціалу авіаційної галузі України

Світова економіка зазнала значних змін внаслідок поширення пандемії коронавірусу COVID-19 та введення карантину та обмежувальних заходів для стримування його поширення. Такі зміни неминуче призведуть до переорієнтації споживання та використання власних виробничих потужностей у багатьох країнах. Авіаційна галузь є однією з найбільш постраждалих від пандемії коронавірусу COVID-19 і зазнала глобальних надзвичайних втрат. Хоча вітчизняна авіаційна галузь не є бюджетоутворюючою в структурі економіки, вона робить значний внесок у обсяги високотехнологічного експорту України. До переліку перспективних галузей економіки для розвитку експорту входять технічне обслуговування та ремонт літаків, а також виробництво запасних частин і комплектуючих для аерокосмічної та авіаційної промисловості.

У сфері авіаційного транспорту розроблено проект Авіаційної транспортної стратегії України на період до 2030 р., яка наразі перебуває на розгляді в Кабінеті Міністрів. Його прийняття та реалізація сприятиме поступовій інтеграції України в спільний авіаційний простір. Одним з головних принципів Стратегії – є забезпечення екологічної безпеки та енергозбереження об'єктів цивільної авіації. Сьогодні Україна бере участь у програмі компенсації та скорочення викидів CO₂ від міжнародної авіації в рамках програми CORSIA (Carbon Offsetting Scheme for International Aviation).

Згідно цього проекту до переліку завдань, що входять до вирішення проблем забезпечення розвитку авіаційного транспорту та створення умов для сталого розвитку авіаційних перевезень є:

- лібералізація авіаційних перевезень, зокрема шляхом зняття обмежень на паритетних засадах щодо кількості призначених авіапідприємств, пунктів та частот під час виконання польотів між Україною та країнами світу;
- підписання та реалізація Угоди про спільний авіаційний простір з ЄС з одночасним проведенням двосторонніх переговорів щодо лібералізації авіаперевезень;

- обрання України до складу Ради Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) та активна участь в її роботі;
- організація та використання повітряного простору України відповідно до стандартів та рекомендованої практики ІКАО, Європейської організації з безпеки аеронавігації (Євроконтроль), інших міжнародних авіаційних організацій та законодавства ЄС;
- підвищення конкурентоспроможності міжнародного аеропорту “Бориспіль” як провідного вузлового аеропорту Східної Європи, зокрема шляхом розширення мережі авіаційних сполучень, залучення більшої кількості авіаперевізників;
- підвищення конкуренції на ринку авіаційних перевезень, зокрема шляхом залучення нових, у тому числі бюджетних авіакомпаній, та стимулювання наявних авіаперевізників, впровадження правил доступу до ринку наземного обслуговування відповідно до законодавства ЄС.[2]

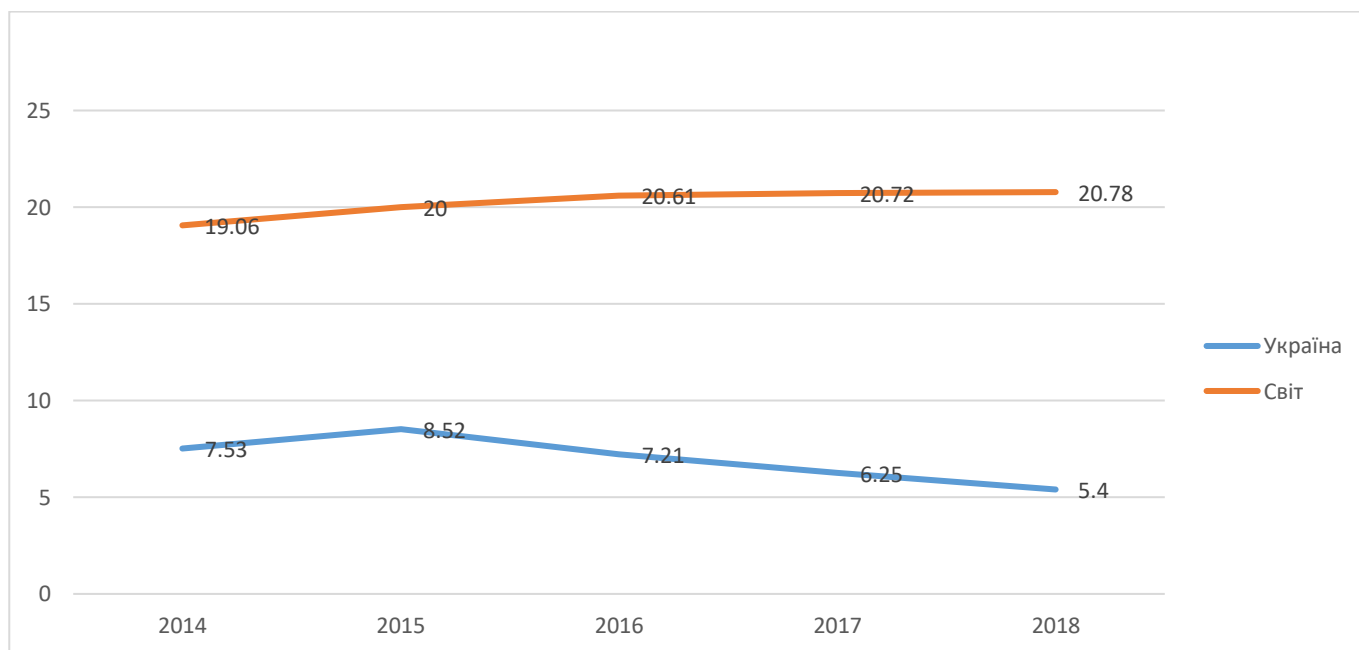


Рис.3.7. Відсоток від експорту промислових товарів

Джерело: складено автором за даними Світового банку

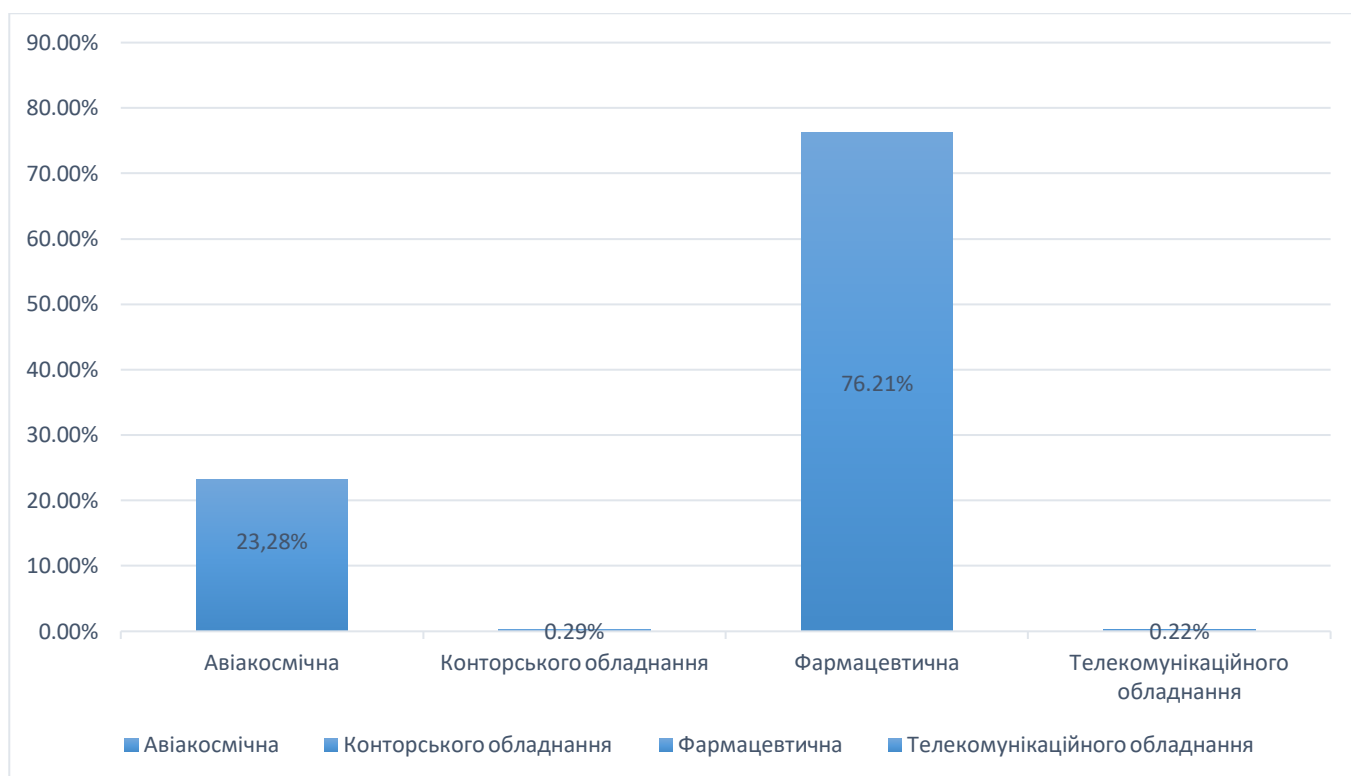


Рис.3.8. Структура експорту високотехнологічної продукції України у 2020 році

Джерело: побудовано за даними міністерства економіки України

Літом 2016 року почався проект Twinning “Гармонізація законодавства України в галузі льотної придатності повітряних суден авіації загального призначення та в галузі сертифікації аеропортів/аеродромів України з відповідними нормами та стандартами ЄС та їх впровадження”. Авіаційні правила повітряних операцій на основі відповідного законодавства ЄС набули чинності 1 грудня 2018 року.

В період з 2014 по 2018 рр. в Україні спостерігається поступовий спад високотехнологічних експорту, тоді як світова тенденція має все навпаки, де експорт високотехнологічних товарів постійно зростає (рис.3.7)

У 2020 році, Україна мала найвищий показник експорту високотехнологічних товарів, 23,28% його структури припадало на продукцію авіакосмічної галузі (рис.3.8). Це свідчить про її надзвичайну важливість для розвитку вітчизняної економіки.

Якщо розглядати більш детально тенденції експорту-імпорту високотехнологічної продукції, то можемо скласти таблицю, яка відображає момент,

що експорт даних груп товарів є значно меншим від імпорту тих самих товарів й сальдо у 2020 році та становить -2304670,5 тис. дол. США. Детальніше це ми можемо побачити в таблиці 3.2.

Таблиця 3.2

Обсяг експорту-імпорту високотехнологічної продукції України в 2020 р. (за товарними групами МСТК)

Галузь	Експорт, тис. дол. США	Імпорт, тис. дол. США	Сальдо, тис. дол. США
Авіакосмічна	81940,6	113764,6	-31824
Фармацевтична	268221,7	2523224,1	-2255002,4
Канторського обладнання	1015,5	6691,4	-5675,9
Телекомунікаційного обладнання	762,4	12930,6	-12168,2
Загалом	351940,2	2656610,7	-2304670,5

Джерело: складено за даними міністерства економіки України

Завдяки цим даним ми можемо побачити, що Україна насамперед була імпортером на світовому ринку високотехнологічних технологій, адже зовнішня торгівля високотехнологічними товарами характеризується: низькими частками високотехнологічних товарів у загальному експорті та від'ємному сальдо. Основна причина низької присутності України на світовому ринку високотехнологічної продукції та тенденції до їх подальшого скорочення є застарілою структурою виробництва, що, у свою чергу, є наслідком низьких витрат на НДДКР в Україні та зниження української інноваційної активності підприємств. Виробництво продукції, яка була б конкурентоспроможною на внутрішньому та світовому ринках, залежить, безумовно, від створення нових технологій, їх впровадження, НДДКР, інновацій та інвестицій у цю галузь, а також державної підтримки, які разом забезпечують будівництво високотехнологічного експорту.[24]

В умовах світової економічної кризи, спричиненої поширенням коронавірусної хвороби COVID-19 та запровадженням обмежень та карантинних заходів, однією з галузей, що постраждала найбільше, виявилась авіаційна галузь. Обмеження мобільності населення, зниження доходів і скорочення споживчих витрат призвело до надзвичайного масштабу глобальних втрат галузі становить близько 84,4 млрд дол. США[78]. Вже в другій половині 2020 року почали з'являтися дані про скорочення замовлень або відмову від замовлень на закупівлю нових літаків у авіакомпанії, в результаті чого виробники літаків зазнають збитків і змушені скорочувати штат. Таким чином американський авіавиробник Boeing, який уже оголосив про значне скорочення, заявив, що до кінця 2021 року його штат скоротиться до 130 тис. осіб - на 20% менше, ніж 160 тис., які працювали до кризи.[76] Така ситуація може створити додаткові можливості для вітчизняних авіаремонтних компаній, оскільки зменшення кількості замовлень на нові літаки призведе до необхідності ремонту та збільшення частоти технічного обслуговування існуючих літаків. Це навіть більшою мірою стосується вантажних літаків, враховуючи, що скорочення обсягів пасажирських та вантажних авіаперевезень станом на липень 2020 року у порівнянні з аналогічним періодом 2019 року становило -79,8% та -13,5% відповідно [76]. Тож потреба у підтриманні льотної придатності наявних вантажних повітряних суден набуває особливої актуальності.

На виконання Експортної стратегії України було розроблено "Експортна стратегія для сектору технічного обслуговування та ремонту повітряних суден на 2019—2023 роки", де зазначається, що приблизно 15% загальних витрат авіаційної галузі припадають на роботи з технічного обслуговування повітряних суден (ТОПС) — технічне обслуговування різного ступеня складності, поточний ремонт та капітальний ремонт повітряних суден.

Тому було запропоновано в стратегії чотири ключових сегменти сектору технічного обслуговування повітряних суден в Україні[69]:

- технічне обслуговування для «західних» моделей повітряних суден, які експлуатують іноземні оператори;

- технічне обслуговування для «незахідних» моделей повітряних суден, які експлуатують іноземні оператори;
- технічне обслуговування повітряних суден «західних» моделей, які експлуатують українські оператори;
- технічне обслуговування повітряних суден «незахідних» моделей, які експлуатують українські оператори.

До структури внутрішнього експорту входять також послуги з технічного обслуговування та модифікації літаків(таблиця 3.2).

Таблиця 3.2

Експортні показники сегментів технічного обслуговування та модифікації повітряних суден, млн дол. США

	2015	2016	2017
Сектор ТОПС, усього	93,8	121,8	121,2
Технічне обслуговування та лінійний ремонт	24	31,4	31,1
Модифікація та капітальний ремонт	69,8	90,4	90,2

Джерело: Експортна стратегія для сектору технічного обслуговування та ремонту повітряних суден (дослідження): українською мовою.

Очікується, що в результаті пандемії COVID-19 ринок обслуговування літаків у всьому світі зросте. Наявність значного потенціалу цієї галузі в Україні дає додаткові можливості для розвитку не лише вітчизняних авіакомпаній, а й економіки в цілому.

Що стосується вітчизняного виробництва літаків, то тут ситуація дещо складніша. До 2014 року українські виробники літаків та їх деталей тісно співпрацювали з російськими компаніями. Також російський ринок був одним з основних ринків для внутрішніх авіакомпаній. Сьогодні відбувається поступова зміна як географічної орієнтації експорту української авіапродукції, так і зміни постачальників запчастин для виробництва цієї продукції. Дані зовнішньої торгівлі літальними апаратами висвітлено у таблиці далі.

Зміни експорту та імпорту товарної групи "88 Літальні апарати" у 2018 та 2019 роках

	Імпорт				Експорт			
	2018, млн дол. США	2019			2018, млн дол. США	2019		
		млн дол. США/	у % до 2018	у % до загального обсягу		млн дол. США/	у % до 2018	у % до загального обсягу
88 Літальні апарати	64,0	154,6	241,3	0,3	61,0	70,2	114,9	0,1

Джерело: Зовнішня торгівля України. Статистичний збірник, 2020.

Статистика, яка зображена у таблиці 11 свідчить про збільшення як експорту, так і імпорту продукції товарної групи «88 Літальні апарати» у 2019 році порівняно з 2018 роком. Проте обсяги імпорту в 2019 році більш ніж удвічі перевищили обсяги експорту, що, зокрема, можна пояснити проблемами з організацією виробничого процесу без участі постачальників з Росії. Слід зазначити, що експорт літаків у загальній структурі експорту становить лише 0,1%. З іншого боку, як уже зазначалося, на експорт цієї товарної групи припадає значна частка вітчизняного високотехнологічного експорту, що робить її надзвичайно важливою для економіки України. Таким чином можливо зобразити узагальнений механізм розвитку вітчизняного авіаційного підприємства з урахуванням сучасних умов функціонування галузі на рисунку.

Враховуючи особливий статус авіаційної промисловості в структурі економіки України і не дуже «кількісний», скільки «якісний» вплив, забезпечення відповідні умови та напрями її подальшого розвитку визначені у великій кількості національних програм і стратегії. Викладені в них положення слід враховувати при розробці програм розвитку авіації. Ці програми та стратегії містять інформацію про особливості фінансування окремих напрямів розвитку підприємства, яку також слід використовувати для формування відповідних бюджетів.[18]

Ключовим фактором для визначення напрямів розвитку авіаційного підприємства є його потенціал, а саме: характеристики його науково-виробничої, кадрової, фінансової, техніко-технологічної, організаційної та маркетингової складових. За наявності високого потенціалу авіапідприємства або наявності передумов для його розвитку воно може як здійснювати виробництво літаків та запчастин до них, так і надавати послуги з технічного обслуговування літаків. Як уже зазначалося, найближчим часом очікується зниження попиту на виробництво пасажирських літаків і потреби в ремонті та технічному обслуговуванні літаків в експлуатації. Такі послуги будуть затребувані як у країні, так і за кордоном. Що стосується виробництва літаків, то найбільшим попитом найближчим часом будуть вантажні транспортні літаки, що є позитивним сигналом для вітчизняних виробників. Саме тому ці напрямки розвитку були обрані як найбільш перспективні.

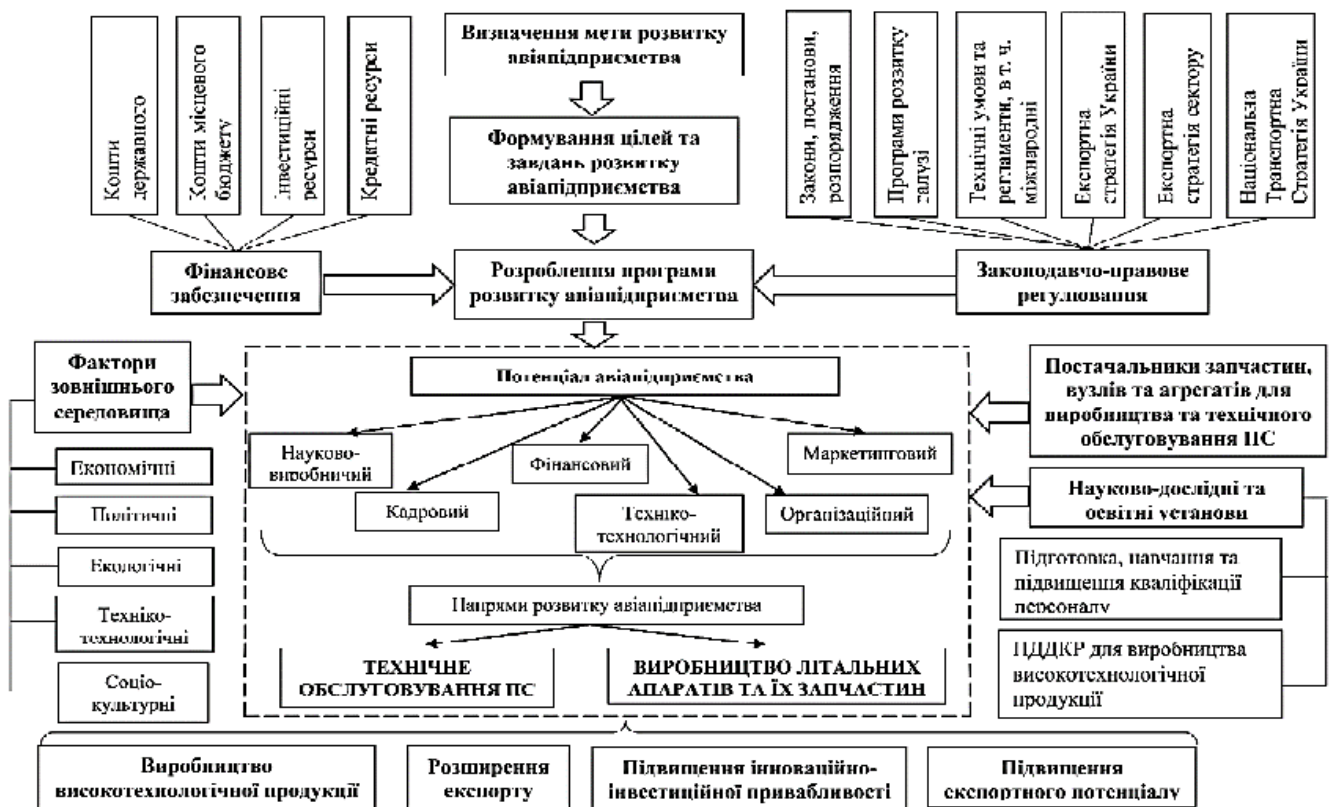


Рис.3.9. Механізм розвитку авіаційного підприємства в сучасних умовах функціонування авіаційної галузі

Джерело: Глобальна економіка: підручник / Ковтун О.І., Куцик П.О., Башнянин Г.І.; [за заг. ред. Ковтуна О.І.]. – Львів: Видавництво ЛКА, 2014.

Конкурентоспроможність виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів має пряму залежність від конкуренції на глобальному авіаринку (на конкурентних ринках повітряних перевезень надлишковий попит призводить до підвищення цін на аеропортове обслуговування, робить заходи з розширення аеропортової інфраструктури прибутковими, сигналізує про рівень і терміни її коригування), конкуренція не повинна обмежуватися, а її регулювання необхідне лише в тих випадках, коли аеропортове обслуговування має важливе значення для кінцевих споживачів і не може бути скопійоване без істотних витрат. Традиційно це такі центральні інфраструктурні послуги, як система зліт-посадки, перони, пасажирські термінали, система обробки багажу та ін. Таким чином, для формування конкурентоспроможності ВІМА України актуальним є проведення реформ у сфері державного регулювання конкуренції на ринку аеропортового обслуговування.

З метою підвищення конкурентоспроможності виробничої інфраструктури вітчизняних міжнародних аеропортів має бути модернізована система управління інфраструктурою в таких важливих напрямках. По-перше, повинна бути тісна координація між інституціями, відповідальними за різні види інфраструктури, керуючись загальним розумінням цілей соціально-економічного зростання країни і ролі кожного класу активів в їх досягненні. Так, розробляючи конкурентні стратегії виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів, варто враховувати повний діапазон підходів відповідних секторів та забезпечити узгодженість з політикою розвитку транспортного сектору, екологічною політикою, енергетичною стратегією, і врешті – враховувати інтеграційну політику країни. По-друге, повинен бути чіткий баланс між політичними і технічними обов'язками у сфері інфраструктури – політики і державні лідери встановлюють загальні цілі і стратегічні напрями, а експерти мають визначати, як найкращим чином задовольнити ці цілі, створюючи конкретні проекти і плани. Однак прийняття рішень має залишатися підзвітним політичному керівництву. По-третє, необхідно на законодавчому рівні закріпити ролі та обов'язки між державним і приватним секторами з регулювання, ціноутворення й субсидування, права власності, фінансування. Приватний сектор часто розглядається як постачальник, який забезпечує фінансування або управління активами, однак

реальне співробітництво між державним і приватним секторами є вигідним для обох сторін. Слід враховувати можливість більшої участі приватного сектору в розвитку виробничої інфраструктури вітчизняних аеропортів не тільки шляхом активної ролі в її фінансуванні, але й з надання ширших компетенцій приватним гравцям у виборі кращої альтернативи проєктів. Створення механізму внесення приватним сектором пропозицій у процедурі торгів має потенціал до збільшення кількості й якості проєктів на розгляді, сприяючи розвитку інноваційної складової та підвищенню конкуренції серед потенційних підрядників. Уряд повинен виходити за рамки конкретного проєкту в ДПП до більш широкого державно-приватного співробітництва, розробляючи основи для заохочення та управління небажаною пропозицією. По-четверте, має бути забезпечена взаємодія зацікавлених сторін протягом усього процесу, щоб уникнути неоптимальних рішень і непотрібних затримок. Повинна бути забезпечена прозорість і доступність інформації щодо пропонуванних проєктів. Важливо переконатися, що всі стейкхолдери можуть брати участь у процесі повною мірою.

На сьогодні у світі відбувається процес консолідації всіх функцій регулювання діяльності цивільної авіації, однак у деяких країнах світу нормативно-правова база, що регулює авіаційний сектор, негармонізована з нормами міжнаціонального повітряного права і вимогами ІКАО й ІАТА. Заповнення зазначених прогалів повинно здійснюватися як шляхом видання окремих законів і відомчих нормативноправових актів (зокрема державних авіаційних правил та ін.) [43]

Отже, пріоритети формування конкурентоспроможності виробничої інфраструктури вітчизняних міжнародних аеропортів та створення довгострокової конкурентної переваги України у світовому господарстві полягають у першочерговому впровадженні комплексу інтегрованих заходів. Також одне з важливих є те що Очікується, що в результаті пандемії COVID-19 ринок обслуговування літаків у всьому світі зросте. Наявність значного потенціалу цієї галузі в Україні дає додаткові можливості для розвитку не лише вітчизняних авіакомпаній, а й економіки в цілому.

3.3 Механізми посилення конкурентоспроможності України в авіаційній галузі

З урахуванням сучасних тенденцій світової глобалізації, особливостей географічного положення України як «сполучного мосту» між Європою та Азією для вітчизняного авіаційного транспорту є перспективи подальшого розвитку та зміцнення позицій у світовій системі повітряних перевезень. Виходячи з цього можна виділити стратегію розвитку авіаційної галузі України, яка включає в себе три складові:

- повітря — тобто розвиток авіаційних перевезень як таких;
- розвиток наземної аеропортової інфраструктури;
- комбінація наземного та повітряного транспортів.

Виходячи з цієї стратегії авіаперевезення можуть швидко "вмикатися" або "вимикатися" за наявності попиту на них. І за різким падінням ринку йде його швидке зростання. Цього не можна сказати про інфраструктуру. Розвиток наземної інфраструктури — дуже витратний і дуже тривалий процес. Через це не можемо спостерігати таку кореляцію: різко зріс пасажиропотік — і у нас з'явилися нові аеропорти.

Розвитком аеропортової інфраструктури потрібно займатися системно, цілеспрямовано і планомірно. І для початку необхідно зрозуміти й оцінити:

- яка кількість аеродромів необхідна;
- на якій відстані вони мають розміщуватися один від одного;
- який потенціал пасажирських і авіаційних перевезень — тобто, наскільки аеропорти повинні бути завантажені.

Якщо взяти Європу як еталон авіаційних перевезень, то, на мою думку, оскільки у нас немає такої щільності населення, немає такої інтенсивності руху як у Європі, відстань між аеропортами не повинна бути ближчою за 300 км. Йдеться не лише про аеропорти міжнародного значення, а й про аеродроми, які пов'язують міста, розташовані між собою на відстані менше 200-300 км. Адже при таких відстанях — це близько 3-4-х годин на машині чи поїзді. Тобто, витрачений час на подорож буде

той же, але комфорту менше, тому що є авіаційна безпека, обмеження в багажі, можливі пересадки тощо, і вартість подорожі літаком буде вищою. Тому з економічної точки зору розвиток внутрішніх авіаперевезень на відстані 300 км і менше недоцільний.

Сьогодні в Україні є 8 великих аеропортів: Одеса, Львів, Харків, Дніпро, Запоріжжя, Херсон та два в Києві. Намагаються розвивати Ужгород, Чернівці, Вінницю, Житомир. Зараз ми маємо 2 досить великих аеропорти у київському авіаційному вузлі, які можуть сумарно "перемістити" до 40-50 млн пасажирів. За планами, київський авіаційний вузол буде настільки швидко розвиватись, що колись з'явиться необхідність у 3-му аеропорті, в радіусі 300 км.

Система лоукостерів в Україні також починає стрімко розвиватись. Лоукостер - це повітряний пасажирський перевізник, який пропонує квитки за неймовірно низькими цінами, але при цьому надаючи мінімальний сервіс. Авіакомпанії, що пропонують квитки так дешево, з'явилися не дуже давно. Здебільшого знайшли своє поширення та попит завдяки мережі Інтернет.

Низька ціна авіаквитків на авіакомпанії-лоукостери досягається завдяки деяким нововведенням в управлінні авіакомпанією, що дозволяє максимально знизити собівартість перельоту. Користувачі мають бути готовими до:

- купити квиток одразу. У бюджетних авіакомпаніях бронювання квитків не практикують та повернення коштів за квиток – також. Єдиний виняток – скасування рейсу з вини авіакомпанії. У такому разі вартість квитка буде повернуто повністю;

- оплачувати багаж, який здається до багажного відділення літака. Найнижчий тариф – якщо купувати багажне місце онлайн на сайті лоукост-авіакомпанії заздалегідь. Ціна провезення багажу значно зростає, якщо її оплачувати під час посадки. Дуже дорого коштує перевага, а в деяких лоукостах, таких як wizzair, оплаті підлягає і велика ручна поклажа. Зате ручна поклажа, як правило - до 10 кг (а не 5-7 як у звичайних авіакомпаніях);

- сплатити реєстрацію на рейс в аеропорту. Пасажири її не сплачують у разі самостійної реєстрації на сайті авіакомпанії дискаунтера;

- займати місця під час посадки. У квитках не вказано конкретне місце та пасажери в салоні займають вільні місця. У разі коли пасажиру хочеться зайняти певне - доведеться окремо заплатити.

Ось ті основні особливості, з якими стикається пасажир, але це не вичерпний перелік причин, чому авіаквитки лоукостерів коштують так дешево. Додаткова економія відбувається за рахунок наступного:

- немає кас. Є лише сайт авіакомпанії. Отже, не потрібно платити оренду, і зарплату касирам/посередникам. Іноді лоукости мають офіси в аеропортах, але це швидше виняток, ніж правило;

- нема реклами. Дешеві квитки – найкраща рекомендація для "сарафанного радіо";

- лізинг. Всі літаки нові, тільки з конвеєра і куплені в лізинг і після декількох років експлуатації машини, що літають, продаються звичайним авіакомпаніям;

- нема ремонту. Нові літаки не вимагають ремонту, а отже й витрат на нього;

- усі літаки – однієї моделі, що дозволяє заощаджувати на навчанні персоналу;

- завжди у небі. Лоукости літають практично без зупинки, що дозволяє максимально використати одну машину. Змінюється лише команда;

- лоукости – це регіональні авіакомпанії. Наприклад, Європою чи Південно-Східної Азії. На великих відстанях ціна авіаквитків лоукостів та звичайних авіакомпаній майже однакова.

Але тут варто також зауважити, що не все у лоукостів так добре, як здається на перший погляд. Насправді ринок лоукост-авіакомпаній дуже прибутковий та динамічно розвивається. Багато звичайних авіакомпаній переймають досвід лоукостів і багато самостійних мандрівників вважають, що за цією схемою майбутнє авіаіндустрії.

Лоукостери Європи можна розділити на види/групи мережеві та центровані.

Мережеві лоукости - рейси яких розподілені між багатьма європейськими містами (або ті, які мають багато "хабов", центрів базування). До мережевих лоукост-авіакомпаній можна віднести в Європі wizzair, Ryanair, easyjet, в Азії – airAsia. Повітряних хабів цих авіакомпаній настільки багато, що можна не робити на них знижку. Ryanair взагалі мережею покриває майже всю Європу.

Центровані лоукостери - це бюджетні авіакомпанії з базою у певному місті. Приклади центрованих лоукостів можна віднести: vueling (Барселона), AirBaltic (Рига), Flydubai (Дубай). За такою ж схемою працюють більшість світових авіакомпаній. Наприклад, у МАУ база у Києві, у Білавіа у Мінську, у ТуркшЕйлайнс – у Стамбулі. Є центровані лоукости на базі однієї країни (і кількох аеропортів у ній), наприклад, румунський дискаунтер BlueAir, що літає одночасно з міст Клуж, Сібіу, Бакау, Ласі, Констанці та Бухареста (основний хаб) або авіакомпанія flybe, яка за тим самим принципом літає з кількох міст Великобританії. Цікавий центрований лоукост є навіть в Ісландії, називається WOWair і літає не лише до Європи, а й до США та Канади. Основний хаб – Рейк'явік.

Що ж стосується України, то на даний момент ринок бюджетних авіаперельотів з України розвивається та розширюється, і кількість лоукостів представлених на ньому теж збільшується. У 2021 році в Україні працюють такі лоукостери:

- Sky Up - Україна;
- Bees Airline - Україна;
- Wizzair - Угорщина;
- Ryanair - Ірландія;
- Vueling - Іспанія;
- Pegasus - Туреччина.

Але якщо поглянути на вартість їх авіаквитків, то лоукостом можна назвати й інші українські авіакомпанії: МАУ, WindRose. Лоукостом у класичному розумінні є дешеві авіаперельоти з мінімальним сервісом. Українські авіакомпанії зазвичай надають саме мінімальний сервіс, а ось із ціною трапляється по-різному. Тому для того, щоб вирішити лоукост це чи ні – шукайте дешеві авіаквитки по всіх

авіакомпаніях через пошукову систему. Зрештою, головний фактор – це ціна авіаквитків в Україну та за іншими напрямками.

За останній період 2015-2020 роки динаміка пасажиропотоку на ринку пасажирських авіаперевезень в Україні не було цілком однорідною, це зображено на рисунку 3.10.

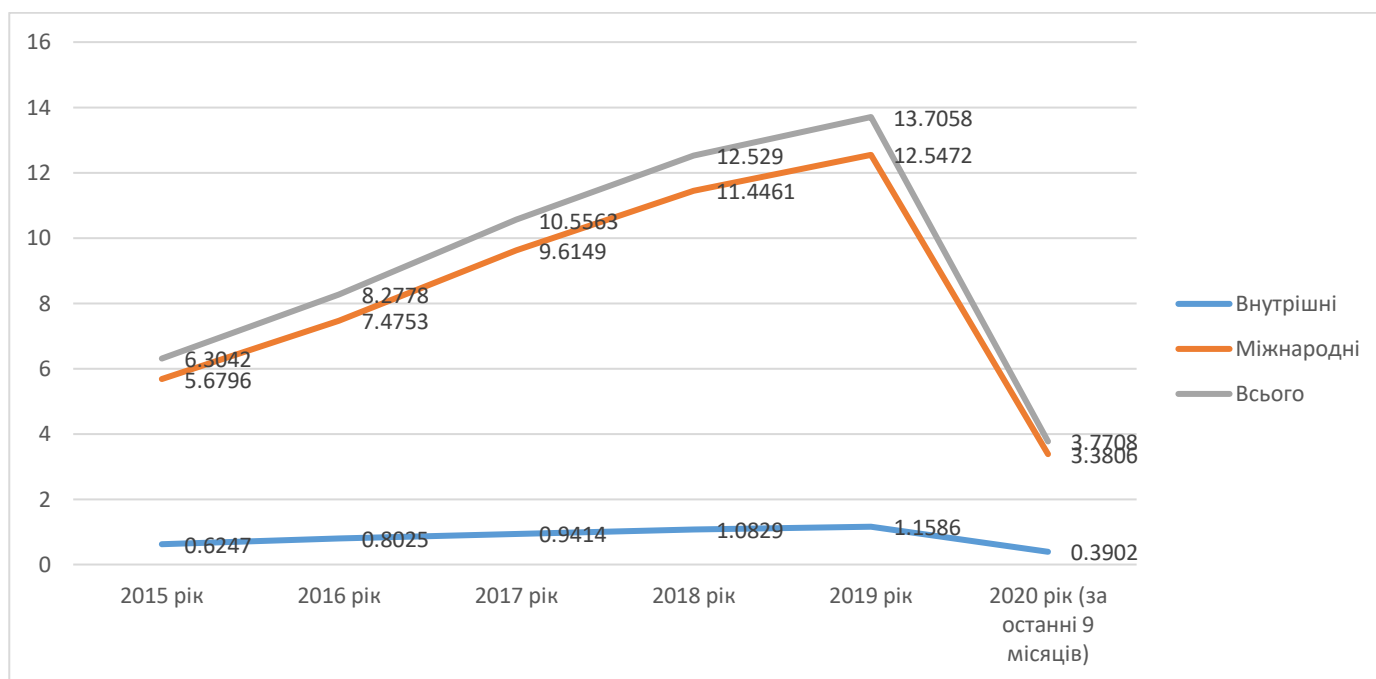


Рис.3.10. Динаміка ринку пасажирських авіаперевезень в Україні 2015-2020рр. (млн)

Джерело: побудовано на основі даних державної авіаційної служби України

З 2015 по 2019 рік в Україні спостерігалось стрімке зростання пасажиропотоку, а в 2020 році кількість пасажирів різко впала. У 2015-2016 рр. спостерігалось зростання пасажиропотоку в аеропортах України. У 2017 р. порівняно з 2016 р кількість пасажирів на внутрішніх рейсах зросла на 18%, а на міжнародних - на 29%. Протягом 2017 року літали 18 внутрішніх авіакомпаній. Між Україною та іншими країнами було здійснено 10 регулярних рейсів авіаперевізників і 29 іноземних (серед нових: Ernest SpA з Італії, Qatar Airways з Qatar і Kish Air з Ірану), але українські компанії перевезли 5 837,5 тис. пасажирів та іноземних – 4975,8 тис. пасажирів.

За даними Украероруху українські компанії у 2020 році здійснили 49733 перельоти(це на 54,7% менше, ніж за 2019 рік), іноземними – 92314 перельоти (це на 59,1% менше, ніж за 2019 рік). Усього кількість перельотів становила 142 047 рейсів(це на 57,6% менше, ніж за 2019 рік).[67]

Міжнародні регулярні пасажирські авіап перевезення у 2020 році здійснили 8 українських авіакомпаній до 48 країн світу та 31 іноземна до 34 країн. Відсоток пасажирського навантаження рейсів вітчизняних авіаперевізників склав 69%, що менше на 11,9% за попередній рік. Топ 10 авіакомпаній змінився у 2020 році: лідерську позицію зайняла турецька авіакомпанія Turkish Airlines, яка «обігнала» вітчизняного лідера МАУ; долучився до топу турецький лоукостер Pegasus, який витіснила Qatar Airways тощо. Ці дані зображені на рисунку 3.11.



Рис.3.11. Топ 10 авіакомпаній за кількістю польотів у 2020 році

Джерело: Міжнародна асоціація повітряного транспорту.

Як ми можемо бачити з даних рисунку 3.11, то до топ 10 авіакомпаній входять 2 українські авіакомпанії, одна з яких є лоукостером, а друга так званим лоукостером. Також ми можемо бачити, що 4 компанії з 10 є лоукостерами.

Такі дані свідчать і про те, що на даний час частина європейських країн закрита для вільного пересування туристів через пандемію коронавірусу COVID-19, коли Туреччина навпаки відкрита для вільного пересування. Тому можна назвати ринок пасажирських авіаперевезень ринком з монополістичною конкуренцією (зображено на рисунку 3.12).

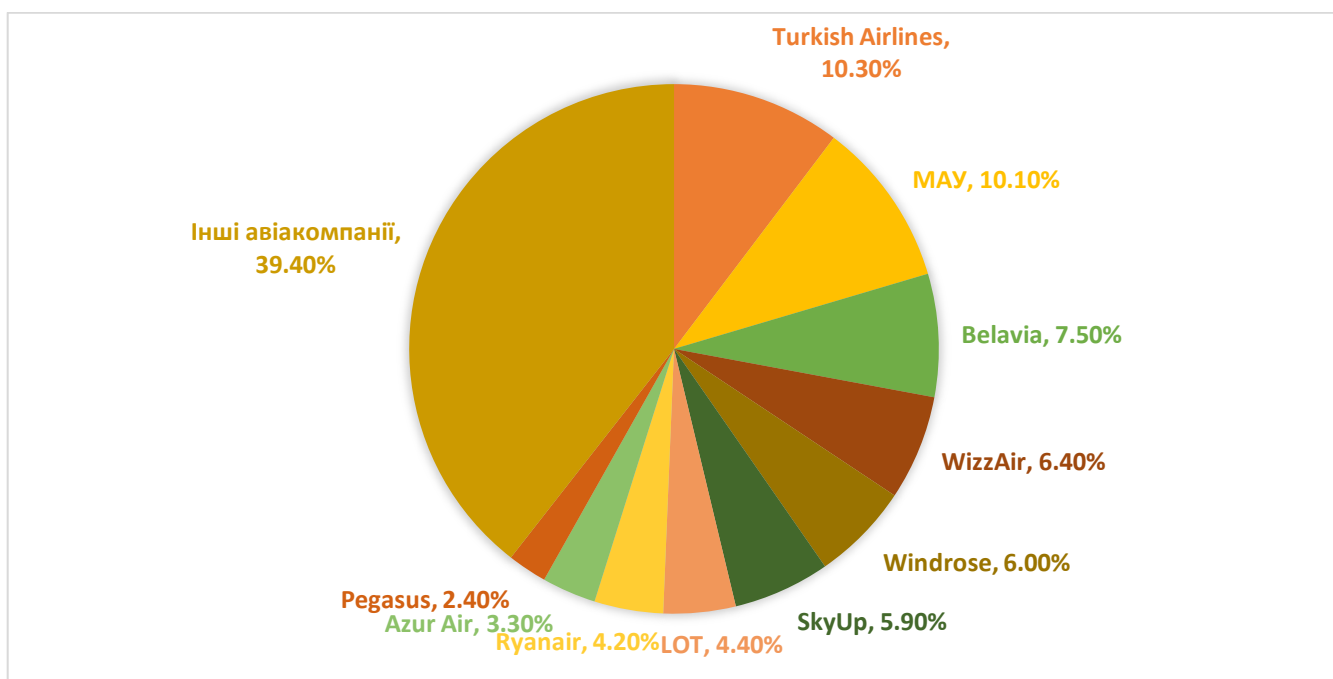


Рис.3.12. Частки ринку авіакомпаній на ринку пасажирських авіаперевезень в Україні на 2020 рік, (%)

Джерело: Міжнародна асоціація повітряного транспорту.

Виходячи з цих даних можемо проаналізувати чотири найбільших лоукостери, які діють на території України:

Міжнародні авіалінії України - найбільший авіаперевізник України. МАУ з'єднує Україну з 38 країнами Європи, Азії, Америки, Африки та Близького Сходу. Хоча компанія є лідером серед вітчизняних авіакомпаній, але збитковий. У лютому МАУ сподівалася змінити втрату прибутку в 2020 році, але через закриття кордонів плани змінилися [73]. Компанія може зазнати ще більших збитків, що може призвести до втрати лідерських позицій (частка ринку скоротилася з 27,1% у 2019 році до 10,1% у 2020 році)

Ryanair - ірландська бюджетна авіакомпанія, яка є найбільшою в Європі. У вересні 2018 року ця компанія вийшла на український ринок і здійснила перший рейс з Берліна до Києва. Щороку авіакомпанія відкриває нові маршрути регулярних рейсів з України.

WizzAir - угорська авіакомпанія, яка є найбюджетнішою в Центральній та Східній Європі. Компанія вийшла на український ринок у 2008 році, здійснивши рейси з п'яти міст України (Запоріжжя, Львів, Київ, Харків та Одеса) до 30 міст інших країн.[61]

SkyUp – це молода національна українська авіакомпанія, лоукостер, яка розпочала роботу 21 травня 2018 р. За три роки компанія значно розширила програму польотів. Він виконує чартерні та регулярні рейси, використовуючи стратегію лоукост-продажів. Пасажиропотік авіакомпанії збільшився, оскільки до початку 2020 року ринок пасажирських авіаперевезень в Україні стрімко зростає. Однак ситуація змінилася навесні 2020 року, коли більшість країн світу почали вводити певні обмеження на переміщення людей між країнами або повністю закрили кордони у зв'язку з пандемією коронавірусу COVID-19.[60]

Виходячи з цього ми можемо скласти порівняльну таблицю цих компаній.

Таблиця 12

Порівняння потенціалів авіакомпаній

Показник	Одиниця вимірювання	Значення показника			
		МАУ	Ryanair	WizzAir	SkyUp
Досвід на українському ринку	рік	29	3,5	13	3
Використання нових технологій для економії палива та збереження навколишнього середовища	+/-	-	-	+	+
Зручність та безпека на сайту	бал	81	76	82	89
Онлайн реєстрація на сайті	+/-	+	+	+	+
Представленість у великих містах України для здійснення міжнародних регулярних рейсів	місто	9	5	5	5
Співпраця з урядом України	+/-	+	-	-	+

Джерело: Чи зможуть МАУ і SkyUp пережити найбільшу кризу в історії авіації. Сайт ЛІГА.Новости.

Таким чином, правильна маркетингова кампанія безпосередньо впливає на розвиток авіакомпанії, на її прибутковість та кількість пасажирів, визначає її конкурентоспроможність в авіаційній галузі. Збільшення пасажиропотоку залежить від введення безвізового режиму в Україні, але не тільки від «безвізу», і загалом від економічної та політичної ситуації в Україні, а також зростання купівельної спроможності населення і стабільність в економіці. Також слід зазначити, що останніми роками загострюється проблема модернізації льотного парку. Вагомим фактором зниження конкурентоспроможності авіакомпаній є літаки, які морально застарілі та не відповідають нормам авіаційної безпеки. Більшість авіакомпаній потребує оновлення парку літаків. Але для його модернізації необхідні значні фінансові інвестиції, що пов'язане з високою вартістю авіаційної техніки. Ще однією невирішеною проблемою є економія авіаційного палива сучасних авіакомпаній.

Висновки до розділу 3

Отже, темпи зростання пасажирських авіаперевезень у світі з кожним роком зростали, але через пандемію коронавірусу COVID-19 різко впали. Також авіаційний транспорт в даний час є однією з найважливіших галузей світової економіки, технічні та сервісні досягнення якого роблять його високоефективним інструментом розвитку сучасного суспільства. Також ми можемо зробити висновки, що українські компанії лоукостери можуть зробити достойну конкуренцію для своїх

Також можна відмітити, що Україна має значні перспективи для розширення присутності лоукостерів на українському ринку авіаперевезень. При цьому, якщо в останні роки кількість міжнародних напрямків, які пропонуються бюджетними перевізниками, істотно збільшилася, то в сегменті внутрішніх перевезень розвиток не таких суттєвий.

Таким чином, український ринок міжнародних авіаперевезень є доволі привабливим для лоукостерів, що підтверджується виходом кількох нових бюджетних авіаперевізників на ринок України протягом 2018 р., розширенням напрямків польотів та кількості рейсів протягом 2019 р. та планами щодо подальшого

збільшення кількості напрямків польотів і кількості рейсів на 2020 р. З боку аеропортів практичне стимулювання заходу лоукостерів реалізовується шляхом надання істотних знижок на аеропортові збори.

ВИСНОВКИ

Отже, конкурентоспроможність країни можна визначити як якісну характеристику конкурентної позиції країни у певному глобальному ринковому середовищі у певний період. Для країн характерно виділення восьми типів конкурентоспроможності (початкова, торгова слабкого рівня, торгова середнього рівня, факторна слабкої продуктивності, факторна середньої продуктивності, абсолютна), що пов'язані поступовим переходом від одного до іншого типу і складають ланцюг конкурентоспроможності.

Отже, як ми бачимо, кожен автор має свою трактовку понять “конкуренція” та “конкурентоспроможність”. Через це у різних джерелах ми можемо знайти різні підходи до пошуку основних складових конкуренції і конкурентоспроможності та показників успіху країни. Проте усі автори сходяться в одному – обсяги експорту є найважливішим з них.

Також виходячи з описаних критеріїв оцінки, то ми можемо виділити безліч факторів впливу на конкурентоспроможність та по-різному визначати її роль для країни. Тоді як основним показником ефективності конкурентоспроможності для країни є її соціально-економічні наслідки, в кінцевому рахунку – добробут населення.

Слід зазначити, що у економічній літературі існують дискусії щодо вибору базового рівня конкурентоспроможності, а водночас і параметрів оцінки кожному з рівнів вище базового. Необхідно відзначити, що в таких умовах параметри оцінки рівня конкурентоспроможності нижчого рівня повинні входити як базові змінні параметри оцінки вищого рівня. При цьому можна стверджувати про прогресивність характеру та наявність синергічної складової від нарощування конкурентоспроможності з кожним наступним рівнем ієрархії.

Так слід відітати, що підґрунтям формування інноваційної політики держави є спрямування комплексу державного регулювання на стимулювання функціонування і розвитку інноваційного підприємництва, ефективне використання інноваційного та

науково-технічного потенціалу країни, активізацію зв'язків у межах «наука-освіта-виробництво» тощо.

Підвищення обмінного курсу національної валюти знижує конкурентоспроможність України, скорочує експорт українських товарів і водночас зменшує суму зовнішнього боргу країни, деномінованої переважно в доларах, у гривнях, зокрема - її державного зовнішнього боргу.

Також слід зазначити, що поглиблена та всеосяжна зона вільної торгівлі між Україною та ЄС, інший варіант перекладу, Угода про всеосяжну та всеосяжну вільну торгівлю між Україною та ЄС та скасування тарифів, що застосовуються сторонами на товари, лібералізація доступу до послуг ринку, а також узгодження українських правил і положень щодо бізнесу.

Також заповнення зони вільної торгівлі спрямоване на досягнення максимуму глибокої економічної інтеграції, до якої сторони будуть готові, і не має аналогів у попередній практиці Європейського Союзу. Запровадження режиму вільної торгівлі відбуватиметься в рамках комплексної та поглибленої зони вільної торгівлі у форматі ЗВТ+ з акцентом на регуляторну співпрацю.

Темпи зростання пасажирських авіаперевезень у світі з кожним роком зростали, але через пандемію коронавірусу COVID-19 різко впали. Також авіаційний транспорт в даний час є однією з найважливіших галузей світової економіки, технічні та сервісні досягнення якого роблять його високоефективним інструментом розвитку сучасного суспільства. Також ми можемо зробити висновки, що українські компанії лоукостери можуть зробити достойну конкуренцію для своїх

Таким чином, правильна маркетингова кампанія безпосередньо впливає на розвиток авіакомпанії, на її прибутковість та кількість пасажирів, визначає її конкурентоспроможність в авіаційній галузі. Збільшення пасажиропотоку залежить від введення безвізового режиму в Україні, але не тільки від «безвізу», і загалом від економічної та політичної ситуації в Україні, а також зростання купівельної спроможності населення і стабільність в економіці. Також слід зазначити, що останніми роками загострюється проблема модернізації льотного парку. Вагомим фактором зниження конкурентоспроможності авіакомпаній є літаки, які морально

застарілі та не відповідають нормам авіаційної безпеки. Більшість авіакомпаній потребує оновлення парку літаків. Але для його модернізації необхідні значні фінансові інвестиції, що пов'язане з високою вартістю авіаційної техніки. Ще однією невирішеною проблемою є економія авіаційного палива сучасних авіакомпаній.

Також можна відмітити, що Україна має значні перспективи для розширення присутності лоукостерів на українському ринку авіаперевезень. При цьому, якщо в останні роки кількість міжнародних напрямків, які пропонуються бюджетними перевізниками, істотно збільшилася, то в сегменті внутрішніх перевезень розвиток не такий суттєвий.

Таким чином, український ринок міжнародних авіаперевезень є доволі привабливим для лоукостерів, що підтверджується виходом кількох нових бюджетних авіаперевізників на ринок України протягом 2018 р., розширенням напрямків польотів та кількості рейсів протягом 2019 р. та планами щодо подальшого збільшення кількості напрямків польотів і кількості рейсів на 2020 р. З боку аеропортів практичне стимулювання заходу лоукостерів реалізовується шляхом надання істотних знижок на аеропортові збори.

СПИСОК БІБЛЮГРАФІЧНИХ ПОСИЛАНЬ ВИКОРИСТАНИХ

ДЖЕРЕЛ

1. Закон України “Про ратифікацію Угоди між Урядом України і Європейським Союзом про участь України в програмі ЄС "Конкурентоспроможність підприємств малого і середнього бізнесу (COSME) (2014-2020)" // Відомості Верховної Ради (ВВР), 2017, № 13, ст.149
2. Закон України “Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року” № 321-р від 07.04.2021
3. Наказ “Про затвердження Авіаційних правил України «Правила сертифікації служб авіаційної безпеки суб’єктів авіаційної діяльності” від 21.05.2020 № 458/34741
4. Наказ “Про затвердження Авіаційних правил України Правила сертифікації та затвердження зареєстрованих агентів, відомих вантажовідправників” від 09.11.2020 № 1099/35382
5. Наказ “Про затвердження Правил сертифікації експлуатантів” від 20.09.2005 року № 684
6. Наказ міністерства транспорту “Про затвердження Інструкції з оцінки рівня загрози безпеці цивільної авіації України” від 17.06.2020 № 356
7. Повітряний кодекс України // Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2011, № 48-49, ст.536
8. Постанова “Про затвердження Положення про Державну авіаційну службу України” від 08.10.2014 № 520
9. Постанова “Про затвердження Положення про Державну авіаційну службу України” від 08.10.2014 № 520
10. Типовий закон ЮНСІТРАЛ щодо закупівель товарів (робіт) та послуг, затверджений ООН 17.06.1994 р., № 995-878. Дата оновлення: 21.09.2018.
11. Указ президента “Про заходи щодо впорядкування діяльності з міжнародних повітряних перевезень товарів військового призначення та подвійного використання” від 25.12.2003 року № 1488

12. Антонюк Л. Л. Конкуренентоспроможність національної економіки в умовах глобалізації: дис... доктора екон. наук: 08.05.01 / Антонюк Лариса Леонідівна. – К., 2004. – 427 с.
13. Антонюк Л. Л. Міжнародна конкурентоспроможність країн: теорія та механізм реалізації : монографія. К.: КНЕУ, 2004. 104 с.
14. Арзамасова О.В. Нова економіка: імперативи формування / О.В. Арзамасова // Науковий вісник Мукачівського державного університету. Серія «Економіка». –2015. – Вип. 1(3). – С. 9–13.
15. Базиліук Я. Б. Конкуренентоспроможність національної економіки: сутність та умови забезпечення : монографія. – К., 2002. –130 с.
16. Балабанова Г.П. Потенціал зон вільної торгівлі у зростанні конкурентоспроможності експорту України /Г.П. Балабанова, К. Л. Спажева // Стратегія розвитку України (економіка, соціологія, право), 2017. – № 2. – С. 179-186.
17. Брич В. Я. Трансформація ринку праці та її вплив на рівень життя населення: дис... д-ра екон. наук: 08.09.01 / Брич Василь Ярославович ; Тернопільська академія народного господарства. – [Т.], [2005]. – 471 с.
18. Василенко В.А. Формування механізму та стратегії управління конкурентоспроможністю авіаційних підприємств. Економіка і організація управління. 2014. № 3 (19) — 4 (20). С. 38—43.
19. Висоцька М.П. Вплив загальних економічних тенденцій на розвиток світової цивільної авіації / М.П.Висоцька // Сучасні проблеми менеджменту: XV міжнар. наук.-практ. конф., 25 жовтня 2019 р.: тези доп. – К., 2019. – С. 62-64.
20. Глобальна економіка: підручник / Ковтун О.І., Куцик П.О., Башнянин Г.І.; [за заг. ред. Ковтуна О.І.]. – Львів: Видавництво ЛКА, 2014. – 704 с
21. Горбаль Н. І. Фактори впливу на міжнародну конкурентоспроможність підприємства. Вісник Національного університету «Львівська політехніка». 2003. № 494. С. 183–190.
22. Зовнішня торгівля України. Статистичний збірник, 2020. 166 с.

23. Масляєва О. О. Економічна сутність категорії «конкурентоспроможність»: дефініція та систематизація. Ефективна економіка. 2011. № 10.
24. Матюшенко І. Ю. Розробка і впровадження конвергентних технологій в Україні в умовах нової промислової революції: організація державної підтримки: монографія / І. Ю. Матюшенко. – Харків: ФОП Александрова К. М., 2016. – 556 с
25. Матюшенко І.Ю., Глібко С.В., Пасмор М.С. Практичні аспекти визначення високотехнологічних галузей і продукції в Україні. СОЦІАЛЬНА ЕКОНОМІКА, 2018. вип. 55. С. 37—49.
26. Механік О. В. Конкурентоспроможність як соціально-економічна категорія: сутність, структура, класифікація, основи формування. Формування ринкових відносин в Україні. 2006. № 10. С. 27-34.
27. Набок І.І. Глобальні стратегічні альянси в авіаційній галузі: сучасний стан і тенденції розвитку / І.І.Набок // Стратегія розвитку України: наук. журн. – К.: НАУ, 2017. – №2. – С. 130-135.
28. Оцінка можливостей розширення і заміщення ринків збуту для продукції підприємств реального сектору України : монографія / за заг. ред. проф. М. О. Кизима, проф. І. Ю. Матюшенко. – Х. : ВД «ІНЖЕК», 2014. – 280 с.
29. 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.
30. Побоченко Л.М. Ключові проблеми ринку авіаційних перевезень в Україні / Л.М. Побоченко, Ю.Е. Шваюк //Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: зб. наук. праць. – К.: НАУ, 2015. – Вип. 1. – С. 249-261.
31. Побоченко Л.М. Роль ділової авіації в глобальному економічному просторі / Л.М. Побоченко // Сучасні тенденції розвитку світової економіки: X міжнародна науково-практична конференція, 18 травня 2018 року: тези доп. – Харків, 2018.– С.33-34.

32. Побоченко Л.М. Світовий ринок авіаційних перевезень та вплив на нього COVID-19 // Стратегія розвитку України (економіка, соціологія, право). – 2020.– №1. – С. 77-83.

33. Полунєєв Ю. В. Конкурентоспроможність країни як економічна категорія та стратегія розвитку. Актуальні проблеми міжнародних відносин. 2010. Випуск 94 (Частина II). С. 189-204.

34. Румянцев А.П. Діалектика взаємодії конкурентоспроможності та конкуренції суб'єктів у міжнародному бізнесі / Румянцев А.П. // Національні економічні стратегії розвитку в глобальному середовищі: збірник матеріалів щорічної Міжнародної науково-практичної конференції (м. Київ, 18 квітня 2018 р.). – К.: НАУ, 2018.– С.20-22.

35. Румянцев А.П. Діалектика взаємодії конкурентоспроможності та конкуренції суб'єктів у міжнародному бізнесі / Румянцев А.П. // Національні економічні стратегії розвитку в глобальному середовищі: збірник матеріалів щорічної Міжнародної науково-практичної конференції (м. Київ, 18 квітня 2018 р.). – К.: НАУ, 2018.– С.20-22.

36. Румянцев А.П. Зовнішньоторговельний аспект розвитку міжнародної конкурентоспроможності України/ А.П. Румянцев// Стратегія розвитку України: наук. фах. журн. – 2018. – №2 – С. 37-42.

37. Сидоренко К. В. Сучасні тенденції світового ринку авіаційних перевезень у взаємодії з виробничою інфраструктурою міжнародних аеропортів / К. В. Сидоренко // Сучасні проблеми глобальних процесів у світовій економіці: XI Міжнар. наук.-практ. конф., 9 листопада 2016 р.: тези доп. – К., 2016. – С. 144-145.

38. Сидоренко К. В. Формування світового ринку авіаційних перевезень у контексті постіндустріального розвитку / К. В. Сидоренко // Проблеми організації авіаційних перевезень і застосування авіації в галузях економіки: V Міжнар. наук.-практ. конф., 24 листопада 2017 р.: тези доп. – Н., 2017. – С. 63-67.

39. Сидоренко К.В. Вплив світових криз на формування глобального ринку авіаційних перевезень / К. В. Сидоренко // Сучасні міжнародні відносини: актуальні

проблеми теорії і практики – 2020: міжнар. наук.-практ. конф., 20 квітня 2020 р.: тези доп. – К., 2020. – Т. 2. – С. 175-180.

40. Сидоренко К.В. Дослідження інструментів і механізмів фінансування та управління конкурентоспроможністю міжнародних аеропортів на світовому ринку / К. В. Сидоренко, Ф. Ісмаїлзаде // Стратегія розвитку України. – 2019. – №1. – С. 177-184.

41. Сидоренко К.В. Місце виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів у системі забезпечення глобальної конкурентоспроможності / О. М. Ложачевська, К. В. Сидоренко // Економічний простір: зб. наук. праць. – Дніпропетровськ: ПДАБА, 2017. – №125. – С. 17-26.

42. Сидоренко К.В. Управління міжнародною конкурентоспроможністю виробничої інфраструктури аеропортів в досягненні цілей стійкого розвитку: теоретико-методичний підхід / К. В. Сидоренко // Стійкий розвиток підприємств у міжнародному економічному просторі: Монографія / За редакцією Ареф'євої О.В. – К.: Видавництво, 2018. – 364 с. / 15 с.

43. Сидоренко К.В., Ложачевська О.М. Формування конкурентоспроможності виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів: Монографія. – К.: ФОП Маслаков, 2019.

44. Сухарук Д., Барабаш М., Воронін С., Гапеев С., Солодянкін О. Що таке «шахти майбутнього»? Інноваційні технології розробки вугільних родовищ.

45. Татаренко Н.О. Політика реалізації угоди про асоціацію України і ЄС у контексті торгових війн // Стратегічна панорама (Журнал Національного інституту стратегічних досліджень), 2016. – № 1. – К.: НІСД, 2016. – С. 40-51.

46. Уманців Ю. Економіка України у вимірі глобальної конкурентоспроможності. Вісник Антимонопольного комітету України. Конкуренція. 2011. № 1. С. 14–23.

47. Ходжаян А.О. Позиціонування України в глобальній економіці // Економічний вісник Національного гірничого університету. – 2009. – № 2 – С. 66–72.

48. Царик Н. Л. Природа міжнародної конкурентоспроможності країн та її кількісні прояви. Галицький економічний вісник. 2016. № 2. С. 31-39.

49. Klophaus R., Lordan O. Codesharing network vulnerability of global airline alliances. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. 2018;(111):1–10.
50. Sarin A. Strategic consumer approach towards Boeing 737 max planes. *International Journal of Scientific and Technology Research*. 2020;9(1):3709–3715.
51. Shrivastava A., James Daniel Paul P., Sharma J.K. Airline choice: A comparison of classifiers in traditional analysis vs decision trees. *International Journal of Business Analytics*. 2020;7(2):34–53.
52. Wang W., Cole S.T., Chen J.S. Tourist Innovation in Air Travel. *Journal of Travel Research*. 2018;57(2):164–177
53. Авдашева С. Б., Шаститко А. Е., Калмычкова Е. Н. Экономические основы антимонопольной политики: российская практика в контексте мирового опыта // *Экон. журн. ВШЭ*. 2007. Т. 11, № 1. С. 89–123.
54. Жнакіна Е. Г. Аналіз факторів впливу на міжнародну конкурентоспроможність України та напрями її підвищення. *Проблеми и перспективы сотрудничества между странами Юго-Восточной Европы в рамках Черноморского экономического сотрудничества и ГУАМ*. 2012. С. 131-134
55. <http://uksatse.ua> – офіційний сайт Державного підприємства обслуговування повітряного руху України.
56. <http://www.kmu.gov.ua> – офіційний сайт Кабінету Міністрів України.
57. <https://avia.gov.ua> – офіційний сайт Державної авіаційної служби України.
58. <https://bank.gov.ua> – офіційний сайт Національного банку України.
59. <https://minfin.com.ua> – офіційний сайт Мінфін.
60. <https://skyup.aero> – офіційний сайт авіакомпанії Skyup.
61. <https://wizzair.com> – офіційний сайт авіакомпанії WizzAir.
62. <https://worldbank.org> – офіційний сайт світового банку.
63. <https://www.flyuia.com/> - офіційний сайт МАУ.
64. <https://www.iata.org> – офіційний сайт міжнародної асоціації повітряного транспорту.
65. <https://www.icao.int> – офіційний сайт міжнародної організації цивільної авіації.

66. <https://www.me.gov.ua> – офіційний сайт міністерства економіки України.
67. 10 авіакомпаній із найбільшою кількістю польотів у повітряному просторі України у 2020 році. Сайт Украероруху. [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <http://uksatse.ua/index.php?s=1522be46170715835b001ed6bbc6359c&act=Part-CODE=247&id=690>
68. Експорт та імпорт України. [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <https://index.minfin.com.ua/economy/gdp/eximp/>
69. Експортна стратегія для сектору технічного обслуговування та ремонту повітряних суден (дослідження): українською мовою. [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <https://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=2aa74905-91b6-496e-9d0f-8e5238158051&title=EksportnaStrategiiaDliaSektoruTekhnichnogoObslugovuvanniaTarEmontuPovitrianihSuden-doslidzhennia-UkrainskoiuMovoiu>
70. Звіт про конкурентоспроможність України у 2008 р. Женева: Всесвітній економічний форум, 2008. [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <http://www.experts.in.ua/baza/doc/download/2.pdf>
71. Зовнішній борг України. [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: https://bank.gov.ua/files/ES/ExDebt_q.pdf
72. Періодична інформація Державної авіаційної служби України. Сайт Державної авіаційної служби України. [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <https://avia.gov.ua/pronas/statistika/periodychna-informatsiya/>
73. Чи зможуть МАУ і SkyUp пережити найбільшу кризу в історії авіації. Сайт ЛІГА.Новости. [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <https://ua-news.liga.net/economics/articles/chi-zmojutmau-i-skyup-perejiti-naybilshu-krizu-v-istorii-aviatsii>
74. About ICAO. [Electronic resource]. – Access: <https://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx>
75. Air Passenger Market Analysis. IATA, July 2020. IATA. [Electronic resource]. – Access: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-monthly-analysis---july-2020/>

76. Boeing to cut 20% of workforce by end of 2021. BBC. [Electronic resource]. – Access: [https://www.bbc.com/news/business\\$54716296](https://www.bbc.com/news/business$54716296)
77. High-technology exports (% of manufactured exports) — Ukraine. Worldbank. [Electronic resource]. – Access: [https://data.worldbank.org/indicator/TX.VAL.TECH.MF.ZS?end=\\$2018-locations=UA-start=2011-view=chart](https://data.worldbank.org/indicator/TX.VAL.TECH.MF.ZS?end=$2018-locations=UA-start=2011-view=chart)
78. IATA Economics' Chart of the Week. 09 October 2020. IATA. [Electronic resource]. – Access: <https://www.iata.org/en/iatarepo-sitory/publications/economic-reports/airline-industry-will-continue-to-burn-through-cash-until-2022/>
79. The Global Competitiveness Report. [Electronic resource]. – Access: https://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf
80. Рейтинг стран мира по индексу глобальной конкурентоспособности. [Electronic resource]. – Access: <https://gtmarket.ru/ratings/global-competitiveness-index>
81. Ткачова С. С. Види конкурентоспроможності: наукові підходи та специфіка ресторанного бізнесу. Матеріали научної конференції «Перспективні научні дослідження». 2011. № 6. [Electronic resource]. – Access: http://www.rusnauka.com/6_PNI_2011/Economics/6_80311.doc.htm