

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

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ
Завідувач випускової кафедри
_____ Леся ПОБОЧЕНКО
« _____ » _____ 2024 р.

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

(ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА)

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

Тема: «Розвиток світового ринку авіаційних перевезень в умовах турбулентності»

Виконавець: Терентьєва Вікторія Юріївна,
група МEB-401

(підпис виконавця)

Керівник: к.е.н., доцент, професор кафедри
міжнародних економічних відносин, бізнесу
та туризму ФМВ НАУ
Сидоренко Катерина Вікторівна

(підпис керівника)

Нормоконтролер: к.е.н., доцент, доцент кафедри
міжнародних економічних відносин, бізнесу
та туризму ФМВ НАУ
Набок Інна Іванівна

(підпис нормоконтролера)

Київ – 2024

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет міжнародних відносин

Кафедра міжнародних економічних відносин, бізнесу та туризму

спеціальність 292 «Міжнародні економічні відносини»

освітньо-професійна програма «Міжнародні економічні відносини»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри

_____ Леся ПОБОЧЕНКО

«__» _____ 20__ р.

ЗАВДАННЯ

на виконання кваліфікаційної роботи

Терентьєвої Вікторії Юрївни

1. Тема роботи «Розвиток світового ринку авіаційних перевезень в умовах турбулентності» затверджена наказом ректора від «26» березня 2024 р. № 441/ст.
2. Термін виконання роботи: з 13 травня 2024 року по 16 червня 2024 року.
3. Вихідні дані до роботи: законодавчі та підзаконні нормативно-правові акти щодо регулювання світового ринку авіаційних перевезень, статистичні матеріали Державної служби статистики України, Державної авіаційної служби України, матеріали й аналітичні звіти міжнародних авіаційних організацій: IATA, ІКАО, ЕСАС, аналітичні звіти глобальних авіаційних альянсів та міжнародних авіакомпаній.
4. Зміст пояснювальної записки: теоретичні основи розвитку світового ринку авіаційних перевезень в умовах турбулентності, аналіз основних тенденцій розвитку світового ринку авіаційних перевезень в умовах турбулентності, стратегічні пріоритети розвитку світового ринку авіаційних перевезень в умовах турбулентності.
5. Перелік обов'язкового ілюстративного матеріалу: у роботі розміщено 14 таблиць та 22 рисунка.
6. Презентація основних результатів кваліфікаційної роботи в електронному вигляді. Розроблена презентація в Microsoft Office Power Point, складає 27 слайдів.

7. Календарний план-графік

№ пор.	Завдання	Термін виконання	Відмітка про виконання
1.	Вивчити літературні джерела з предмету дослідження та написати заяву про затвердження теми кваліфікаційної роботи	11.03.2024	Виконано
2.	Затвердити план дослідження та отримати завдання до виконання кваліфікаційної роботи	15.03.2024	Виконано
3.	Розкрити теоретичні основи розвитку світового ринку авіаційних перевезень в умовах турбулентності	06.05.2024 – 12.05.2024	Виконано
4.	Зробити аналіз основних тенденцій розвитку світового ринку авіаційних перевезень в умовах турбулентності	13.05.2024 – 19.05.2024	Виконано
5.	Визначити стратегічні пріоритети розвитку світового ринку авіаційних перевезень в умовах турбулентності	20.05.2024 – 26.05.2024	Виконано
6.	Написати реферат, вступ, висновки та оформити список використаних джерел і додатки	27.05.2024 – 30.05.2024	Виконано
7.	Оформити кваліфікаційну роботу та пройти перевірку на плагіат	31.05.2024	Виконано
8.	Передати кваліфікаційну роботу рецензенту для рецензування	01.06.2024	Виконано
9.	Попередній захист кваліфікаційної роботи	03.06.2024	Виконано
10.	Передати кваліфікаційну роботу науковому керівникові для написання відгуку	03.06.2024	Виконано

8. Дата видачі завдання: «12» березня 2024 р.

Керівник кваліфікаційної роботи

(підпис керівника)

Сидоренко К.В.

(П.І.Б)

Завдання прийняв до виконання

(підпис випускника)

Герентьєва В.Ю.

(П.І.Б)

РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка до кваліфікаційної роботи «Розвиток світового ринку авіаційних перевезень в умовах турбулентності»: 105 сторінок, 14 таблиць, 22 рисунка та 102 літературних джерела.

Перелік ключових слів (словосполучень): АВІАКОМПАНІЇ, АВІАПЕРЕВЕЗЕННЯ, АВІАЦІЙНИЙ РИНОК, ПОВІТРЯНИЙ ТРАНСПОРТ, КРИЗИ, ГЛОБАЛІЗАЦІЯ, РЕГУЛЮВАННЯ ПОВІТРЯНОГО ТРАНСПОРТУ, ІНФЛЯЦІЯ, ПОЛІТИЧНА СТАБІЛЬНІСТЬ, ТЕХНОЛОГІЧНІ ІННОВАЦІЇ.

Об'єкт дослідження: процеси розвитку світового ринку авіаційних перевезень.

Предмет дослідження: теоретичні, науково-методичні та прикладні аспекти організації і функціонування світового ринку авіаційних перевезень в умовах турбулентності.

Мета кваліфікаційної роботи: на основі вивчення факторів турбулентності, що впливають на діяльність світового ринку авіаційних перевезень, а також аналізу стратегічного розвитку найбільших авіакомпаній світу в кризових умовах розробити та обґрунтувати стратегічні пріоритети міжнародного співробітництва авіатранспортних підприємств України в воєнний та післявоєнний час.

Методи дослідження: методи порівняльного аналізу, наукового дослідження, теоретичного узагальнення та системного аналізу.

Отримані результати та їх новизна: полягають у розробці практичних питань та теоретичному дослідженні розвитку світового авіаринку в умовах турбулентності.

Значущість виконаної роботи та висновки: світовий ринок авіаперевезень один з найважливіших сфер світової економіки, що відіграє ключову роль у глобалізації, міжнародній торгівлі та туризмі. В умовах турбулентності, викликаного геополітичною напруженістю, економічними кризами, епідеміями та іншими факторами, розвиток світового ринку авіаперевезень стає ще більш важливим.

Рекомендації щодо використання результатів: матеріали дипломної роботи рекомендується використовувати для застосування при написанні звітів щодо дослідження розвитку світового ринку авіаційних перевезень.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	6
РОЗДІЛ 1	
ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ РОЗВИТКУ СВІТОВОГО РИНКУ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УМОВАХ ТУРБУЛЕНТНОСТІ	10
1.1. Поняття, сутність та структура світового ринку авіаційних перевезень	10
1.2. Регулювання світового ринку авіаційних перевезень	19
1.3. Класифікація та фактори турбулентності, що впливають на діяльність світового ринку авіаційних перевезень.....	25
РОЗДІЛ 2	
АНАЛІЗ ОСНОВНИХ ТЕНДЕНЦІЙ РОЗВИТКУ СВІТОВОГО РИНКУ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УМОВАХ ТУРБУЛЕНТНОСТІ.....	32
2.1. Сучасні тенденції розвитку світового ринку авіаційних перевезень.....	32
2.2. Вплив криз на міжнародні авіаційні перевезення.....	49
2.3. Роль глобальних стратегічних альянсів у формуванні світового ринку авіаційних перевезень	58
РОЗДІЛ 3	
СТРАТЕГІЧНІ ПРІОРИТЕТИ РОЗВИТКУ СВІТОВОГО РИНКУ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УМОВАХ ТУРБУЛЕНТНОСТІ	66
3.1. Стратегічні напрями розвитку найбільших авіакомпаній світу.....	66
3.2. Міжнародна кооперація авіатранспортних підприємств з метою збільшення частки світового ринку	77
3.3. Міжнародне співробітництво авіатранспортних підприємств України в воєнний та післявоєнний час	81
ВИСНОВКИ.....	91
СПИСОК БІБЛІОГРАФІЧНИХ ПОСИЛАНЬ ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	96

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. Актуальність розвитку світового ринку авіаційних перевезень в умовах турбулентності пов'язана з тим, що сьогодні світовий авіаційний ринок є одним із найдинамічніших і найскладніших секторів світової економіки. Він постійно розвивається, стикаючись з різними проблемами і можливостями. Останніми роками ринок авіаперевезень пережив неспокійний період, що пов'язано з безліччю чинників, таких як: пандемія COVID-19, яка справила руйнівний вплив на світовий ринок авіаперевезень, що призвело до значного скорочення попиту на квитки та значного зниження рентабельності авіакомпаній, геополітична напруженість, особливо війна в Україні, призвела до підвищення цін на авіаційне паливо та інших витрат, а також до обмежень на польоти в певні райони, а зміна клімату стає чинником у міру збільшення числа екстремальних погодних явищ, що потенційно може призвести до затримок, скасування рейсів тощо. Ринок авіаперевезень стає дедалі конкурентнішим у зв'язку з появою нових і бюджетних авіакомпаній, а також з появою альтернативних видів транспорту.

Світовий ринок авіаперевезень є одним із основних елементів світової економіки та відіграє важливу роль у зміцненні відносин між країнами. Повітряні перевезення є найбільш глобальними, і це відображається в їхній постійно зростаючій динаміці. У міру того, як процеси глобалізації, інформаційних технологій і лібералізації продовжують розвиватися і поширюватися по всьому світу, статус авіакомпаній також змінився відповідним чином. Успішна адаптація до змін є запорукою успіху учасників ринку та зміцнення міжнародних позицій країни. Тому дослідження еволюційних змін та особливостей сучасного етапу світового ринку авіаперевезень, як і раніше, має практичну значущість і важливість.

Теоретико-методологічний базис стратегій діяльності авіапідприємств на міжнародному ринку та розвитку світового ринку авіаційних перевезень в умовах турбулентності потребує практики у розв'язанні проблем функціонування та розвитку ринку авіаперевезень. Цим займалися такі вчені як: Бугайко Д., Будкін В., Венер К.,

Гальчинський А., Геєць В., Грущинська Н., Зубко Г., Котлер Ф., Кузьминчук Н., Ляшенко В., Марінцева К., Михальченко І., Набок І., Паліар С., Пічкурова З., Побоченко Л., Подтуркіна В., Прокоп'єва А., Сидоренко К., Соколова З., Татаренко Н., Філіпенко А., Флешиман В., Хоган Дж. та інші.

Однак, незважаючи на значний внесок вітчизняних учених у розробку даної тематики, деякі питання розвитку світового ринку авіаційних перевезень з урахуванням динамізму світового господарства залишаються маловивченими. Тому дослідження розвитку світового ринку авіаційних перевезень в умовах турбулентності є актуальним з кількох причин: авіаційна галузь є важливою частиною світової економіки і її розвиток чинить істотний вплив на інші галузі, такі як туризм, торгівля та інвестиційна діяльність. Майбутнє світового авіаційного ринку, динамічне і залежне від різних чинників, як от економічні умови, політична стабільність, ціни на паливо і технологічні інновації, майбутнє світового ринку авіаперевезень невизначене, і на нього можуть вплинути різні фактори, такі як розвиток нових технологій, зміна клімату, геополітичні події тощо.

Незважаючи на ці проблеми, світовий ринок авіаперевезень, як і раніше, має значний потенціал довгострокового зростання. Очікується, що глобальне економічне зростання і зростаючий попит на ділові та туристичні поїздки призведуть до значного зростання попиту на авіаперевезення в найближчі роки.

Мета кваліфікаційної роботи: на основі вивчення факторів турбулентності, що впливають на діяльність світового ринку авіаційних перевезень, а також аналізу стратегічного розвитку найбільших авіакомпаній світу в кризових умовах розробити та обґрунтувати стратегічні пріоритети міжнародного співробітництва авіатранспортних підприємств України в воєнний та післявоєнний час.

Досягнення мети дослідження передбачає постановку та розв'язання таких **завдань:**

- дослідити сутність та структуру світового ринку авіаційних перевезень;
- розглянути особливості регулювання світового ринку авіаційних перевезень;

- виокремити фактори турбулентності, що впливають на діяльність світового ринку авіаційних перевезень;
- проаналізувати сучасні тенденції розвитку світового ринку авіаційних перевезень;
- оцінити вплив криз на міжнародні авіаційні перевезення;
- визначити роль глобальних стратегічних альянсів у формуванні світового ринку авіаційних перевезень;
- вивчити досвід стратегічного розвитку найбільших авіакомпаній світу;
- розкрити особливості міжнародної кооперації авіатранспортних підприємств з метою збільшення частки світового ринку;
- обґрунтувати стратегічні пріоритети міжнародного співробітництва авіатранспортних підприємств України в воєнний та післявоєнний час.

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

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

Методологія дослідження ґрунтується на методах: порівняльного аналізу, наукового дослідження, теоретичного узагальнення та системного аналізу, класифікації, при формуванні ключових компонентів забезпечення конкурентоспроможності авіапідприємств та світовій практиці з урахуванням глобального досвіду інтеграційних процесів.

Теоретичною основою дослідження є теоретичні та практичні аспекти дослідження сутності діяльності авіапідприємств на міжнародному ринку, принципові переваги, класифікація та функції авіапідприємств на міжнародному ринку, а також дослідження глобальних трансформаційних процесів світового авіаційного ринку.

Фактологічною та статистичною основою стали законодавчі та підзаконні нормативно-правові акти щодо регулювання світового ринку авіаційних перевезень, статистичні матеріали Державної авіаційної служби України, матеріали й аналітичні

звіти Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA), Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), Європейської конференції цивільної авіації (ЄКЦА), а також аналітичні звіти глобальних авіаційних альянсів та міжнародних авіакомпаній.

Апробація результатів дослідження. Основні положення та висновки кваліфікаційного дослідження висвітлено в наукових публікаціях:

1. Терентьева В.Ю. Проблеми розвитку українських авіаційних компаній під час війни // Політ. Сучасні проблеми науки. Міжнародні відносини: Тези доповідей ХХІV Міжнародної науково-практичної конференції здобувачів вищої освіти і молодих учених. К.: НАУ, 2024. – С. 162-163.

2. Терентьева В.Ю. Фактори впливу на розвиток світового ринку авіаційних перевезень / Національні економічні стратегії розвитку в глобальному середовищі: Тези доповідей XV Міжнародної науково-практичної конференції. К.: НАУ, 2024.

3. Сидоренко К.В., Терентьева В.Ю. Розвиток світового ринку авіаційних перевезень в умовах турбулентності. Міжнародні стратегії розвитку: політологія, право, економіка. 2024. №1 (подано до друку).

Структура кваліфікаційної роботи. Кваліфікаційна робота складається із вступу, трьох розділів, висновків та списку бібліографічних посилань використаних джерел. У роботі розміщено 14 таблиць та 22 рисунка. Список бібліографічних посилань використаних джерел включає 102 найменування на десяти сторінках.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ РОЗВИТКУ СВІТОВОГО РИНКУ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УМОВАХ ТУРБУЛЕНТНОСТІ

1.1. Поняття, сутність та структура світового ринку авіаційних перевезень

Інформаційні технології та цифрова економіка відкривають нові можливості для всіх секторів економіки, зокрема й для транспорту. Сьогодні економіка транспорту зазнає кардинальних змін внаслідок стрімкого розвитку інформаційних технологій, і їх використання також відбувається дуже швидко. Особливо динаміка розвитку інформатики та її продуктів, а також можливості розвитку транспортного бізнесу на основі використання інтернет-технологій дали змогу підвищити роль і значення використання інформаційних технологій у бізнес-процесах в умовах нової економіки або цифрової економіки. Світова економіка змінилася завдяки широкому розвитку та застосуванню цих технологій.

Транспорт – один із ключових галузей економіки будь-якої країни. Його розглядають як інструмент вирішення пріоритетних політичних та економічних проблем, засіб забезпечення обороноздатності. Він покликаний задовольняти транспортні потреби суспільного виробництва [2]. Повітряний транспорт є важливою частиною єдиної транспортної системи. Його ефективне функціонування має сприяти стабілізації, структурній перебудові, розвитку та здійсненню зовнішньоекономічної діяльності, задоволенню транспортних потреб населення і суспільного виробництва, забезпеченню захисту національних інтересів країн.

Загальний асортимент товарів, що потребують особливих умов доставки, продовжує розширюватися залежно від способу транспортування. Розуміння конкретних умов доставки цих категорій товарів має вирішальне значення для розроблення оптимальних транспортних технологій в умовах посилення конкуренції на відповідних ринках та суттєвого зниження попиту на ефективні перевезення [21].

Зростання використання вантажних літаків і потреба у швидшій та ефективнішій обробці вантажів, особливо на землі та в автомобільному транспорті змушує аеропорти та операторів наземного транспорту швидко й ефективно обробляти великі обсяги вантажів [54].

Транспортні підприємства мають складнощі в умовах сучасної економіки. В умовах цифрової економіки інформаційні технології створюють можливості для спеціалізації та співробітництва транспортних компаній у різних регіонах, тим самим знижуючи транзакційні витрати, полегшуючи доступ на зарубіжні ринки і сприяючи розвитку нових моделей електронної комерції.

Світовий ринок авіап перевезень являє собою складну систему економічних відносин, що складається між суб'єктами, які беруть участь у процесі перевезення пасажирів і вантажів повітряним транспортом. Фінансування розвитку аеропортів надходить з державних джерел і приватних інвесторів з метою підвищення конкурентоспроможності міжнародних аеропортів [33].

Аеропорт – це комплекс споруд, що використовуються для приймання та відправлення повітряних суден [1]. Аеропорти бувають різних розмірів і типів, від невеликих регіональних аеропортів до великих міжнародних хабів. Вони відіграють важливу роль у транспортній системі, забезпечуючи зв'язок між містами, регіонами та країнами. Аеропорти є важливими транспортними вузлами, які зв'язують міста, регіони та країни світу. Вони відіграють життєво важливу роль у світовій економіці, сприяючи торгівлі, туризму та подорожам.

Повітряні перевезення – це переміщення людей, товарів і пошти повітряними суднами, зокрема комерційними авіакомпаніями, вантажними авіакомпаніями та іншими постачальниками авіатранспортних послуг.

Повітряний транспорт відіграє вирішальну роль у з'єднанні людей і підприємств по всьому світу, забезпечуючи більш швидкі та ефективні варіанти транспортування, ніж інші види транспорту. Він використовується для різних цілей, таких як ділові поїздки і відпочинок, доставка термінових товарів, а також аварійно-рятувальні операції.

Міжнародне науково-технічне співробітництво у сфері авіації відіграє вирішальну роль у передачі, використанні та виробництві знань і сприяє розвитку авіаційних інновацій, особливо появі нових літаків, нових бізнес-моделей міжнародних авіакомпаній, будівництву, модернізації аеропортів, інфраструктури та зниженню впливу авіації на навколишнє середовище [28].

Повітряний транспорт охоплює різні компоненти, такі як системи управління повітряним рухом, роботу аеропортів, діяльність авіакомпаній, виробництво і технічне обслуговування літаків, а також нормативно-правову базу і систему безпеки. Усі ці компоненти працюють разом, щоб забезпечити безпечні та ефективні послуги повітряного транспорту.

Світовий ринок авіаперевезень сегментований за типом, застосуванням і регіонами. За типом ринок ділиться на перевезення комерційними авіакомпаніями, вантажними авіакомпаніями та авіацією загального призначення. Залежно від сфери застосування ринок поділяється на пасажирські перевезення, вантажні перевезення та інші послуги (рис. 1.1.):

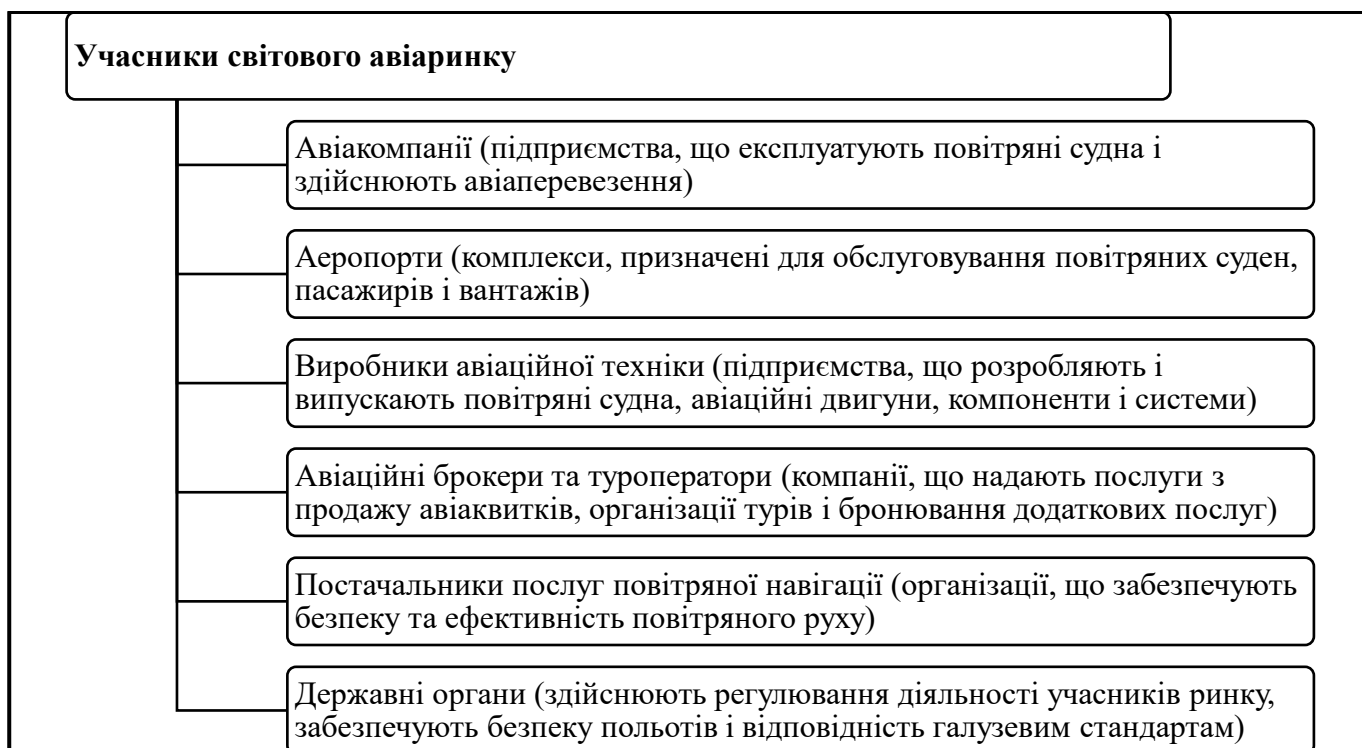


Рис. 1.1. Основні учасники світового ринку авіаційних перевезень.

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

Повітряний транспорт відіграє важливу роль у сучасному світі, будучи не лише засобом пересування людей та вантажів, але й ключовим фактором соціально-економічного розвитку. Можна сказати, що він є одним із двигунів соціально-економічного зростання [29].

Світова авіаційна галузь, як і інші технологічні галузі, перебуває під безпосереднім впливом глобалізації та безпосередньо залежить від розвитку глобального авіаційного ринку, який багато в чому становить основу комерційних і науково-технічних зв'язків між країнами (рис. 1.2.):



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

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

Зростання світового ринку цивільної авіації є результатом динамічного розвитку комерційного повітряного транспорту і пов'язаного з ним збільшення необхідної транспортної потужності за одночасного зростання вартості цивільних літаків через їхню зростаючу технічну складність [24].

Вплив повітряного транспорту на економіку відбувається як безпосередньо через діяльність в авіаційному секторі, так і опосередковано, через збільшення витрат

і ширші економічні вигоди, пов'язані з покращенням доступу до ресурсів, ринків, технологій та економічної маси. Економічна діяльність, своєю чергою, підтримує і генерує попит на повітряний транспорт. Транспортні компанії спеціалізуються на певних видах транспорту і тому діляться на морський, автомобільний, повітряний і залізничний транспорт [18]. Незважаючи на потенційну важливість, взаємний характер причинно-наслідкового зв'язку між повітряним транспортом та економічними показниками залишається дещо недостатньо вивченим.

Для більш розвинених економік визнається лише один напрямок причинно-наслідкового зв'язку – від повітряного транспорту до економічного зростання. Особливо суттєвим є вплив кількості пасажирів на борту літаків на зайнятість у сфері послуг. Однак у розвинених країнах світу зворотна залежність не настільки суттєва, як вважається в причинно-наслідковому сенсі [56].

Різні типи компаній конкурують на ринку авіаперевезень, використовуючи різні підходи до ціноутворення та відповідні маркетингові інструменти [25].

Структура світового ринку авіаційних перевезень:

1. За типами перевезень:

- пасажирські перевезення;
- вантажні перевезення.

2. За географічними регіонами:

- Азійсько-Тихоокеанський регіон;
- Північна Америка;
- Європа;
- Близький Схід;
- Африка.

3. За типами авіакомпаній:

- лоукостери: сегмент ринку, що швидко зростає, пропонує низькі тарифи завдяки спрощенню обслуговування і скороченню витрат;
- мережеві авіакомпанії: традиційні авіакомпанії, що пропонують ширший спектр послуг, такі як бізнес-клас і стикувальні рейси;
- вантажні авіакомпанії: спеціалізуються на перевезенні вантажів.

4. За видами власності:

- державні авіакомпанії: належать і управляються урядами;
- приватні авіакомпанії: належать і управляються приватними інвесторами.

Повітряні перевезення – це перевезення пасажирів і вантажів повітряними суднами. Очікується, що на світовому ринку авіаперевезень у прогнозований період відбудеться значне зростання завдяки збільшенню пасажиропотоку, зростаючому числу проєктів розширення аеропортів і зростаючому попиту на вантажні авіаперевезення.

Авіаперевезення є одним з найважливіших сегментів транспортного сектору. Завдяки зручності, швидкості та ефективності він широко використовується для перевезення як пасажирів, так і вантажів. Авіакомпанії є найбільшими постачальниками авіаперевезень. Вони виконують регулярні рейси в різні пункти призначення по всьому світу. Ринок авіаперевезень висококонкурентний і характеризується наявністю великої кількості гравців. Ринок здебільшого стимулюється зростаючим попитом на авіаперевезення, проєктами розширення аеропортів і зростаючим попитом на вантажні авіаперевезення.

Ринок авіаперевезень істотно різниться залежно від регіону через відмінності в економічних, політичних і демографічних факторах. Короткий огляд ринку авіаперевезень у різних регіонах:

1. Північна Америка. Північноамериканський ринок авіаперевезень є найбільшим у світі, при цьому США є домінуючим гравцем у регіоні. Рушійною силою ринку є сильна економіка, велике населення і розвинена авіаційна галузь.

2. Європа. Європейський ринок авіаперевезень є другим за величиною у світі, з великими авіаційними вузлами в таких містах, як Лондон, Париж і Франкфурт. Ринок є висококонкурентним: багато бюджетних перевізників і класичних авіакомпаній борються за ринкову частку.

3. Азійсько-Тихоокеанський регіон. Азійсько-Тихоокеанський ринок авіаперевезень є найдинамічнішим у світі, що зумовлено збільшенням населення середнього класу, економічним зростанням і зростаючою урбанізацією. Китай є

найбільшим ринком у регіоні, поряд з іншими великими ринками, включно з Японією, Південною Кореєю та Австралією.

4. Латинська Америка. Латиноамериканський ринок авіаперевезень є ринком, що зростає, при цьому Бразилія і Мексика є найбільшими ринками в регіоні. Ринок характеризується поєднанням бюджетних перевізників і класичних авіакомпаній, а нормативні та інфраструктурні проблеми обмежують зростання.

5. Близький Схід. Ринок авіаперевезень Близького Сходу є важливим вузлом для з'єднання перевезень між Азією, Європою та Африкою, при цьому Дубай і Доха є великими вузлами авіакомпаній у регіоні. На ринку домінують три великі авіакомпанії – Emirates, Etihad і Qatar Airways.

6. Африка. Африканський ринок авіаперевезень є відносно невеликим ринком з обмеженою інфраструктурою і проблемами регулювання, що обмежують зростання. Південна Африка є найбільшим ринком у регіоні, при цьому інші ринки, такі як Нігерія, Кенія та Ефіопія, демонструють потенціал зростання [83].

У всіх аеропортів одна основна мета – з'єднати пасажирські та вантажні авіаперевезення з ринком. Це можуть бути дуже великі вузлові аеропорти, а на іншому кінці шляху – невеликі аеропорти, що виконують свої власні спеціалізовані функції.

Повітрям зазвичай доставляють усі мислимі види товарів, включно з комп'ютерами та чіпами, телекомунікаціями й мобільними телефонами, товарами для дому, одягом, продуктами з коротким терміном зберігання і запасними частинами для кораблів, однак існує кілька категорій вантажів, які вимагають особливого поводження, а іноді і спеціально обладнаних літаків та особливих потреб у вантажно-розвантажувальному обладнанні, що може зажадати зафрахтованого вантажного літака, придатного для конкретного завдання [54].

Авіакомпанії більше, ніж будь-коли раніше, намагаються контролювати свої витрати, щоб поліпшити своє фінансове становище в умовах постійно зростаючої конкуренції та дерегулювання.

Жорстка конкуренція всередині авіаційної галузі в поєднанні з комерційно орієнтованою галуззю аеропортів призвела до того, що більшість операторів

аеропортів відмовилися від будь-яких спроб забезпечити традиційний універсальний підхід і замість цього диференціюють свої пропозиції, щоб задовольнити різні вимоги своїх різноманітних клієнтів. Крім того, відбулися деякі суттєві зміни в способах забезпечення деяких ключових процесів в аеропортах. Частково це сталося через законодавчі та нормативні зміни, особливо в галузі безпеки та прикордонного контролю, оскільки галузі довелося пристосовуватися до нових ризиків і загроз для бізнесу. Це також стало результатом технологічних і цифрових інновацій [45].

Авіакомпанії надають єдиний засіб швидкого переміщення на далекі відстані, що вкрай важливо для глобального бізнесу та туризму. Дозволяючи керівникам, інженерам та іншим критично важливим співробітникам швидко переміщатися між широко розосередженими офісами, авіація підтримує бізнес-операції та ефективність, підвищує продуктивність, стимулює інвестиції та дає змогу компаніям залучати високоякісних співробітників. Авіація також підтримує туризм, важливу частину економіки багатьох країн, часто в країнах, що розвиваються.

Світовий попит на авіаперевезення зумовлений кількома факторами, включно з економічною глобалізацією, а також зростаючою кількістю та рівнем доходу населення. Пропозиція авіакомпаній збільшується, коли уряди знижують обмеження на авіаперевезення і з появою більш ефективних нових літаків. Нерівномірний і циклічний попит на авіаперевезення кидає виклик менеджерам авіакомпаній, які повинні розробляти розклади авіарейсів і характеристики продуктів для задоволення очікуваних потреб споживачів. Методи оцінки попиту включають, серед іншого, різні статистичні методи, історичні порівняння та думку торгових представників. Бажання та потреби авіапасажирів залежать від мети поїздки: пасажирів бізнес-класу цінують зручність розкладу та обслуговування більше, ніж ціну, тоді як туристи часто дуже чутливі до цін і обирають авіакомпанію, що пропонує найнижчі тарифи.

Авіакомпанії постійно оцінюють потреби свого парку повітряних суден у світлі мінливих макроекономічних умов, а також можливостей і загроз у галузі. Автопарк може бути розширений під час економічного буму або скорочений під час рецесії. Літаки, що старіють, мають бути замінені. Комерційні літаки сильно різняться за потужністю, характеристиками, вартістю придбання та експлуатації. Авіакомпанії

повинні обирати літаки одного або декількох типів, що відповідають її ринковим і експлуатаційним вимогам.

Глобальна авіаційна галузь стикається з низкою серйозних проблем, включно з обмеженнями на викиди вуглекислого газу, фрагментацією світової торгівлі, скороченням авіаперевезень для бізнесу і браком пілотів, що може стримувати зростання авіакомпаній.

Ці ж фактори призведуть до збільшення витрат авіакомпаній, які повинні бути відшкодовані за рахунок більш високих цін на авіаквитки, що призведе до того, що менше людей обиратимуть подорожі, особливо для відпочинку. Галузь, як і раніше, схильна до серйозних зовнішніх потрясінь, які періодично вимагають державної допомоги та інших заходів втручання для виживання. Історія нестабільної і неконкурентоспроможної прибутковості, ймовірно, продовжиться, і не буде чіткого шляху, що дає змогу уникнути історичних потрясінь у галузі [44].

Повітряний транспорт відіграє важливу роль у сучасному суспільстві. Це єдиний вид транспорту, здатний перевезти людей на великі відстані за прийнятний час. Навіть для відносно невеликих континентів, таких як Європа, повітряний транспорт є фактором економічного процвітання. Повітряний транспорт організований децентралізовано. Багато авіакомпаній використовують різні типи мереж. Разом ці мережі складають регіональні або глобальні мережі повітряного транспорту. Авіакомпанії конкурують за прихильність пасажирів на міжнародному ринку. Це вказує на те, що існує два основні атрибути повітряного транспорту. По-перше, авіакомпанії керують літаками між аеропортами. Набір усіх рейсів визначає маршрут або мережу польотів. По-друге, авіакомпанії перевозять пасажирів із пункту відправлення до пункту призначення [100].

Отже, незважаючи на численні проблеми, світовий ринок авіаперевезень демонструє стійке зростання. Очікується, що найближчими роками цей сектор швидко зростатиме, надаючи широкі можливості авіакомпаніям, аеропортам та іншим гравцям ринку. Зростання буде зумовлене зростаючою глобальною економікою, збільшенням ділових поїздок і туризму, а також доступністю авіаперевезень. Авіакомпаніям доводиться адаптуватися до нових викликів, таких як

зростання цін на паливо, коливання валютних курсів і геополітична напруженість. Сталий розвиток ставатиме дедалі важливішим фактором, оскільки авіакомпанії прагнуть зменшити свій вплив на довкілля.

1.2. Регулювання світового ринку авіаційних перевезень

Авіація – одна з найбільш регульованих галузей у світі. Велика частина цих правил пов'язана з безпекою і покликана пом'якшити ризики, властиві повітряному транспорту. Але авіація також підлягає економічному регулюванню, яке впливає на те, яка авіакомпанія за яким маршрутом літає, з якою частотою, пропускнуою спроможністю і ціною. У ньому навіть обумовлюється громадянство його власників та осіб, які ухвалюють рішення. Сукупність організаційно-правових форм, що обслуговують світові ринки і забезпечують їх правильне функціонування, утворюють глобальну інфраструктуру. До них належать морські, повітряні, залізничні та автомобільні транспортні системи [6].

За останні три десятиліття авіація звільнилася від деяких обмежень, що принесло суспільству багато користі. Однак лібералізація також підняла проблеми, пов'язані з підтриманням чесної конкуренції, високими трудовими стандартами і пом'якшенням зростаючого впливу авіації на навколишнє середовище.

Економічне регулювання повітряних перевезень передує першому комерційному рейсу і відображає усвідомлення урядами того, що певне економічне регулювання необхідне для створення підґрунтя для даної висококонкурентної галузі. Протягом десятиліть погляди на необхідне економічне регулювання розвивалися. Спочатку жорстко регульована галузь зазнала еволюційних, а іноді й трансформаційних змін, оскільки уряди поступово відходили від ролі менеджера з постачання.

Глобальні та регіональні організації відіграють важливу роль у сучасному світі та працюють над розв'язанням широкого спектра питань, що становлять спільний інтерес для їхніх членів [19].

Регулювання світового ринку авіаційних перевезень здійснюється на кількох рівнях (рис. 1.3.):

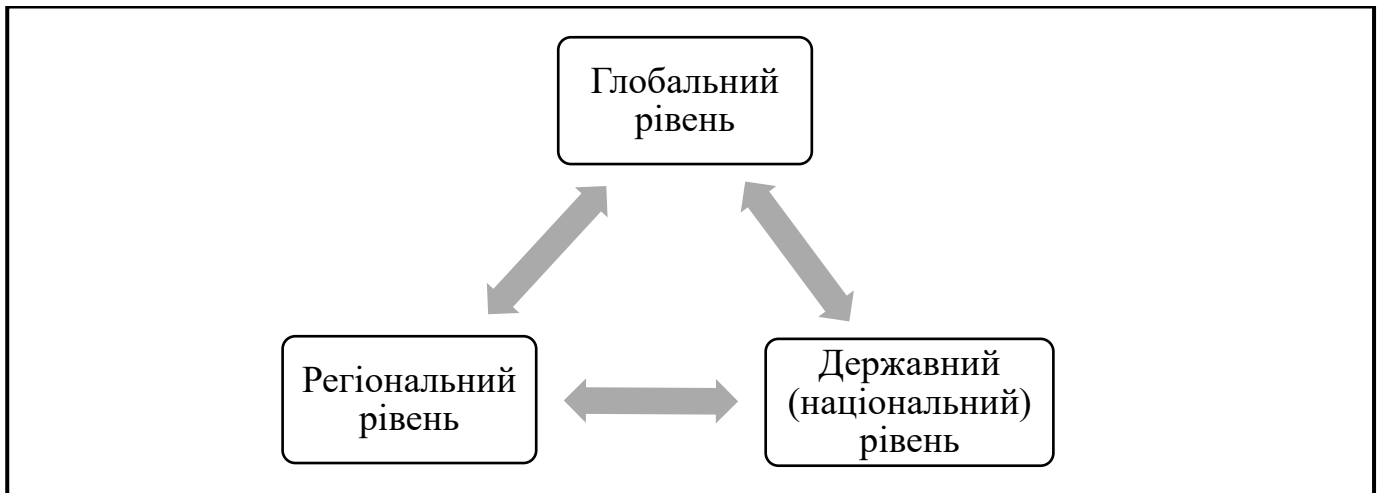


Рис. 1.3. Рівні регулювання світового ринку авіаційних перевезень

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

1. Глобальний рівень:

– Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО): встановлює стандарти та рекомендовані практики для забезпечення безпеки, безпеки навігації, аеронавігації, довкілля, економічних регулювань і статистики повітряного транспорту [74];

– Міжнародна асоціація міжнародного повітряного транспорту (ІАТА): представляє інтереси авіакомпаній з питань ціноутворення, тарифів, розкладів та інших комерційних питань [73].

2. Регіональний рівень:

– Європейський Союз (ЄС): ЄС має власний набір правил авіаційного транспорту, які застосовуються до всіх його країн-членів. Ці правила охоплюють такі питання, як доступ до ринку, конкуренція, права пасажирів та захист навколишнього середовища;

– Асоціація держав Південно-Східної Азії (АСЕАН): АСЕАН має власні правила авіаційного транспорту, спрямовані на сприяння лібералізації та інтеграції ринку в регіоні;

– Європейська конференція цивільної авіації (ЄКЦА): об'єднує 44 держави Європи та сусідні регіони. Її метою є сприяння розвитку безпечної, ефективної та екологічно чистої авіації в регіоні.

3. Державний рівень:

– національні уряди: регулюють діяльність авіакомпаній, що працюють у їхніх країнах, включно з видачею сертифікатів, установкою тарифів і забезпеченням дотримання правил безпеки;

– авіаційна влада: реалізує державну політику в галузі авіації, видає дозволи авіакомпаніям і аеропортам, проводить перевірки безпеки та розслідує авіаційні події.

Лібералізація призвела до важливих поліпшень у добробуті споживачів. В найбільших країнах з економікою, що розвивається, і на міжнародних ринках, в яких вони беруть участь, лібералізація почалася, але ще далеко від завершення, і залишається великий потенціал для розкриття споживчих вигод. З іншого боку, що стосується володіння і контролю над авіакомпаніями, вимоги до національної власності були пом'якшені, щоб полегшити доступ до іноземного капіталу на деяких ринках, при цьому контроль здійснюється за допомогою стандартних місцевих правил ведення бізнесу, в той час як на інших ринках законодавчі органи виключили реформу.

Проблема регулювання авіації полягає в тому, що це глобально пов'язана галузь, на яку поширюється інтегрована міжнародна нормативна база з безпеки та функціональної сумісності, але також на яку поширюється значно різнорідніша серія економічних нормативних рамок, що відображають національні пріоритети та двосторонні угоди між окремими державами. Наприклад, хоча правила експлуатації польотів у всьому світі дуже однакові, продажі та маркетинг міжнародних рейсів регулюються безліччю різних правил, що можуть перешкоджати виходу на ринок. Аналогічним чином, місцеві економічні режими, які надають можливості для банкрутства, державної власності або субсидій, можуть скоротити вихід діючих авіакомпаній, а обмеження на іноземне володіння зареєстрованими на національному рівні авіакомпаніями обмежують доступ до міжнародних ринків капіталу. Усе це обмежує інновації, інвестиції та розширення авіаційних ринків [88].

Завдання подальшого дерегулювання полягає в тому, щоб отримати вигоди для споживачів за допомогою чесної конкуренції. Для цього необхідні правові рамки, які відкривають ринки для конкуренції, але забезпечують гарантії проти недобросовісної конкуренції. Антимонопольні органи ефективно контролюють концентрацію ринку і здирницьке ціноутворення, але питання субсидій або державної допомоги залишається проблематичним в авіації. Сучасна електронна комерція охоплює практично всі процеси збуту товарів і послуг. Авіакомпанії були одними з перших, хто впровадив електронну комерцію, і тепер пропонують споживачам онлайн-доступ до тарифів, розкладів рейсів, рекламних послуг і транзакцій, заощаджуючи час порівняно з традиційним методом звернення до агентств з бронювання [22].

Не існує загальноприйнятих визначень того, що являє собою прийнятна або неприйнятна державна допомога в галузі авіаперевезень. Поки міжнародна авіація не інтегрована в торгівлю, регульовану Світовою організацією торгівлі (СОТ), для цього знадобляться угоди або на двосторонній основі, або, в ідеалі, на глобальній основі, ймовірно, під керівництвом Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО). Ця основа вимагатиме прозорості та перевіреної фінансової звітності, що відповідає міжнародним стандартам для перевізників.

Імпульс, отриманий лібералізацією, відображає геополітичні зміни і розвиток ринку, що відбулися після прийняття Чиказької конвенції. Технологічний прогрес, завдяки новим літакам, здатним більш ефективно літати на великі відстані, зіграв важливу роль, а інновації в бізнес-моделях авіакомпаній змінили деякі ринки. Регіональна економічна інтеграція стає дедалі важливішою. Водночас створення єдиних ринків, насамперед єдиного європейського ринку, ґрунтувалося на концепції забезпечення рівних умов для конкуренції – концепції, яка все ще перебуває в процесі визначення стосовно авіації.

Зближення регулювання щодо конкуренції є одним зі стовпів зовнішньої авіаційної політики ЄС, і така концепція успішно транспонується ЄС і його державами-членами в усі всеосяжні угоди про повітряний транспорт, узгоджені досі. Однак зближення регулювання на глобальному рівні все ще перебуває в зародковому стані. Заходи зі зближення, розроблені в односторонньому порядку всередині ЄС для

забезпечення рівних правил гри, призвели до деяких викривлень, коли перевізники, які не входять до ЄС і не підпадають під їхню дію, конкурують з перевізниками з ЄС, на яких вони поширюються. Навіть усередині ЄС відмінності в соціальному і трудовому законодавстві дозволили перевізникам, особливо тим, які здійснюють прямі перевезення, використовувати ці відмінності, щоб змінити правила гри на свою користь.

Високоризикований характер авіації, безумовно, вимагає дуже надійного режиму контролю за безпекою польотів, але існування такого режиму не вимагає зміни фундаментальної економіки даної сфери послуг.

Лібералізація авіації між державами із сильним режимом контролю за безпекою польотів є головним чином економічним та аерополітичним питанням, але вона має наслідки для довкілля. На ринках близькомагістральних перевезень лібералізація в поєднанні з появою систем уловлювання та зберігання вуглецю призвела до значного збільшення обсягів перевезень і, в деяких випадках, до переходу від більш екологічно чистого режиму, оскільки нижчі ціни стимулювали попит і дозволили повітряному транспорту завоювати більшу частку ринку.

На ринках середніх і далекомагістральних перевезень лібералізація запропонувала пасажиром і вантажовідправникам більше варіантів маршрутів від пункту відправлення до пункту призначення, але, звісно, жоден із них не є коротшим і, отже, економічнішим за витратою пального, ніж прямий маршрут, що вже існував би до лібералізації. Авіації вдалося частково пом'якшити екологічні наслідки свого зростання завдяки вдосконаленим, більш енергоефективним технологіям та операційній ефективності, а також використанню більших і оснащених літаків. Однак темпи зростання дорожнього руху і викидів не були повністю відокремлені один від одного.

Таким чином, якщо більш лібералізований авіаційний ринок призводить до зростання кількості перевезень, це також призводить до зростання викидів. І якщо більш лібералізований авіаційний ринок призведе до збільшення можливостей для користувачів, це також означає більш довгі маршрути, ніж прямі рейси, а отже, більш високі викиди для одного і того ж пункту відправлення і призначення.

Деякі держави вважають, що розширення рамок лібералізації за рахунок включення екологічних питань створює можливість для досягнення консенсусу щодо найкращого способу вирішення проблеми впливу авіації на навколишнє середовище, але може при цьому затримати просування лібералізації.

З іншого боку, деякі держави стурбовані тим, що односторонні або двосторонні обмеження лібералізації можуть негативно вплинути на конкурентне середовище або створити нерівні умови гри.

Деякі держави вважають, що, з огляду на потенційні економічні наслідки, які можуть мати для галузі точкові регіональні екологічні заходи, включення врахування впливу авіації на клімат у консенсус щодо лібералізації повітряного транспорту, являє собою важливу можливість для сектора. Нарешті, можливо, має сенс об'єднати ширші економічні вигоди авіації з погляду екології та концепцію зв'язності, пояснену раніше, щоб побачити, як економічні вигоди на одиницю викидів співвідносяться з різними видами транспорту.

Деякі країни, як і раніше, відчувають необхідність захистити свої авіакомпанії, обмежуючи можливості конкуренції, часто виходячи з уявлення про те, що їхні вітчизняні перевізники не підходять для конкуренції з великими іноземними перевізниками. У деяких випадках тимчасові обмеження на в'їзд до певних аеропортів запроваджували на кілька років, щоб дати змогу діючим авіакомпаніям підготуватися до конкуренції після реалізації угод про відкрите небо. На інших ринках уряди прагнули лібералізувати доступ до ринків лише тією мірою, якою наявні потужності випереджають попит. Хоча це може і не спотворювати ринок так сильно, як обмежувальна угода, це призводить до того, що уряд має постійно контролювати попит і, як наслідок, коригувати потужності, тим самим поглинаючи ризик неправильного розуміння фактичного попиту на авіаринку. Це також передбачає, що уряди можуть правильно оцінити нинішню і майбутню ступінь незадоволеного або неспостережуваного попиту і підтримувати потужності до його виникнення; цілком ймовірно, в деяких, але не у всіх випадках, їм це вдасться.

Отже, регулювання світового ринку авіаперевезень – складне завдання, що вимагає врахування інтересів усіх зацікавлених сторін. Важливо знайти баланс між

забезпеченням безпеки, розвитком конкуренції та захистом прав споживачів. Використання великих даних і штучного інтелекту може призвести до змін у сфері бронювання квитків, управління повітряним рухом і безпеки.

1.3. Класифікація та фактори турбулентності, що впливають на діяльність світового ринку авіаційних перевезень

Повітряний транспорт відіграє важливу роль у переміщенні пасажирів та вантажів по всьому світу, і не має рівних серед інших видів транспорту за часом та швидкістю [13].

Світове господарство переживає період значної турбулентності, що викликана комплексом факторів, як геополітичних, так і економічних. Турбулентність світового господарства – це весь спектр нестабільності ринкового середовища в світі, неможливість передбачити зміни, хаотичні рухи на ринках у певному відрізку часу: перерозподіл робочої сили, зміна сприйняття споживчої цінності товару на ринку, структурні переміщення попиту, зміна пріоритетів, конкурентна боротьба тощо.

Майбутнє зростання світових авіапасажирських перевезень, безсумнівно, буде схильне до непередбачених потрясінь. Хоча характер і терміни цих потрясінь неможливо (за визначенням) передбачити, вивчення того, як галузь пережила попередні шоківі події, може допомогти оцінити, як вона, імовірно, поведе себе перед обличчям майбутніх потрясінь.

Більш розумний підхід до регулювання є ключем до того, щоб галузь могла якнайшвидше встати на ноги, і правила слід часто переглядати, щоб перевірити, чи відповідають вони заявленій меті. Такі принципи розроблення політики, як відповідність міжнародним конвенціям і пропорційність, також сприятимуть більш розумному підходу до регулювання – і дадуть змогу ринкам авіапасажирських перевезень краще справлятися з турбулентністю.

Світова економіка наразі переживає період значної нестабільності та невизначеності, що характеризується як економічна турбулентність. Економічна турбулентність – це стан економіки, що характеризується крайнім ступенем

нестабільності та непередбачуваності. Вона проявляється в різких коливаннях ключових економічних показників (рис. 1.4.):

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

Рис. 1.4. Економічні показники, які використовуються для вимірювання економічної турбулентності.

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

Важливо зазначити, що жоден із цих показників не є остаточним індикатором економічної турбулентності. Для оцінки загального стану економіки необхідно враховувати комбінацію цих та інших факторів.

Окрім цих загальних показників, існують також більш специфічні показники, які можна використовувати для вимірювання економічної турбулентності в певних секторах економіки. Наприклад, показники дефолту за іпотекою можуть бути використані для вимірювання турбулентності в секторі нерухомості, тоді як показники банкрутств можуть бути використані для вимірювання турбулентності в секторі бізнесу.

Оцінюючи економічну турбулентність, важливо враховувати як глобальні, так і місцеві фактори. Глобальні фактори, такі як геополітична нестабільність і зміни цін

на сировину, можуть мати значний вплив на економіку країни. Місцеві фактори, такі як політична нестабільність і стихійні лиха, також можуть сприяти економічній турбулентності.

Економічна турбулентність може мати негативний вплив на життя людей. Вона може призвести до втрати робочих місць, зниження доходів і зростання бідності. Вона також може призвести до соціальних заворушень і політичної нестабільності.

Уряди можуть вжити низку заходів для пом'якшення наслідків економічної турбулентності. До них належать фіскальна стимуляція, грошово-кредитна політика та структурні реформи.

В умовах турбулентності порушується звична логіка і послідовність багатьох економічних процесів. Бізнесу стає складно планувати свою діяльність, а інвестори втрачають упевненість у майбутньому.

Економічна турбулентність часто призводить до низьких початкових доходів. Поєднання високої плинності кадрів із високими темпами зростання заробітної плати працівників припускає, що компанії формують кадровий потенціал, а працівники вирішують, чи залишатися їм у рамках системи встановлення заробітної плати. Багато працівників постійно вдосконалюють свій кар'єрний шлях, знаходячи кращі можливості працевлаштування в інших компаніях.

Так само, як турбулентність у польоті може спричинити раптові злети і падіння, економічна нестабільність може призвести до різких коливань темпів зростання, інфляції, безробіття та інших ключових показників. Ці коливання може бути важко передбачити і спланувати.

Подібно до повітряних потоків, що створюють турбулентність, економічні дисбаланси, як от високий рівень боргу, бульбашки активів або нерівність доходів, можуть створювати підґрунтя для вразливості. Коли такі дисбаланси викликані будь-якою подією (наприклад, підвищенням відсоткових ставок або геополітичною кризою), вони можуть призвести до більш значного економічного спаду. Наприклад, крах фондового ринку може призвести до скорочення інвестицій, закриття підприємств і втрати робочих місць, що ще більше послабить економіку.

Також необхідність коригувальних заходів: пілоти використовують контрольні поверхні для управління турбулентністю, а політики використовують економічні інструменти, як процентні ставки, коригування витрат і регулювання, щоб спробувати стабілізувати економіку в періоди турбулентності.

Аеропорти, як і багато інших галузей, дедалі більше уваги приділяють сталому розвитку. Це пов'язано з низкою чинників, зокрема зі зростаючим впливом авіаперельотів на навколишнє середовище, посиленням екологічних норм і зростаючим попитом з боку пасажирів та інвесторів [45].

Авіаційна галузь уважно стежить за тим, як зміна клімату може вплинути на умови польотів і безпеку. Однією з проблем, що викликають занепокоєння, є посилення атмосферної турбулентності, яка може наразити на ризик повітряні судна та пасажирів. Авіаційна безпека стала однією з головних проблем з першого дня польоту. З роками технології, авіоніка, двигуни та навігаційне обладнання розвивалися і вдосконалювалися, але проблема не втратила своєї актуальності [55].

Світове господарство в даний час переживає період значної турбулентності, і це істотно впливає на міжнародні пасажирські та вантажні повітряні перевезення. Це обумовлено комплексом певних факторів (рис. 1.5.):

Фактори турбулентності світового господарства, що впливають на міжнародні авіаперевезення									
Геополітична нестабільність	Економічні спади	Пандемії	Конкуренція	Технологічні інновації	Попит на вантажні та пасажирські перевезення	Зміна клімату	Зростання цін на паливо	Державне регулювання	Демографічні зміни

Рис. 1.5. Ключові фактори турбулентності світового господарства, що впливають на міжнародні пасажирські та вантажні повітряні перевезення.

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

1. Геополітична нестабільність: війни, регіональні конфлікти та теракти можуть призвести до закриття повітряного простору, зміни маршрутів і скасування рейсів, що негативно впливає на попит і пропозицію на авіаквитки. Прикладом є поточна ситуація в Україні, яка призвела до закриття повітряного простору над країною та значних перебоїв у роботі авіакомпаній у регіоні.

2. Економічні спади: зниження економічної активності призводить до скорочення ділових поїздок і туристичних витрат, що негативно впливає на попит на авіаперевезення. Світова фінансова криза 2008 року призвела до різкого падіння попиту на авіаквитки, від якого авіаційна галузь повністю відновилася тільки до 2013 року.

3. Зростання цін на паливо: авіаційне паливо є однією з основних статей витрат авіакомпаній, тому зростання його ціни призводить до збільшення собівартості перевезень і може призвести до зростання цін на квитки.

4. Пандемії: спалахи інфекційних захворювань, як COVID-19, можуть призвести до масових скасування рейсів, запровадження обмежень на поїздки та зниження попиту на авіаперевезення. Пандемія COVID-19 призвела до найсерйознішої кризи в історії світової авіації, внаслідок якої авіакомпанії втратили мільярди доларів.

5. Конкуренція: авіаційна галузь є висококонкурентною і авіакомпанії постійно борються за частку ринку. Це призводить до цінових війн, зниження рентабельності та банкрутств деяких авіакомпаній. В останні роки на авіаринку з'явилися нові лоукост-авіакомпанії, які пропонують нижчі ціни на квитки, що чинить тиск на традиційні авіакомпанії.

6. Державне регулювання: уряди різних країн можуть запроваджувати різні обмеження і правила для авіакомпаній, що може впливати на їхню діяльність і рентабельність. Наприклад, деякі країни вводять обмеження на кількість рейсів, які можуть виконувати іноземні авіакомпанії на їхній території.

7. Зміна клімату: зміна клімату може призвести до більш екстремальних погодних явищ, таких як урагани, повені та посухи, які можуть призвести до скасування рейсів та інших збоїв у роботі авіакомпаній. Крім того, зміна клімату може

призвести до довгострокової зміни маршрутів польотів, оскільки деякі регіони стануть менш доступними через екстремальні погодні умови.

8. Технологічні інновації: розвиток нових технологій, таких як штучний інтелект та безпілотні літальні апарати, можуть призвести до значних змін в авіаційній галузі. Ці інновації можуть стимулювати підвищення ефективності роботи авіакомпаній, зниження витрат і появи нових продуктів і послуг.

9. Попит на вантажні перевезення: світовий попит на вантажні авіаперевезення зростає, що створює нові можливості для авіакомпаній. Зростання електронної комерції та глобалізації призводить до збільшення обсягу товарів, що перевозяться повітрям.

10. Демографічні зміни: зростання населення і збільшення середнього класу в країнах, що розвиваються, призводять до зростання попиту на авіаперевезення. Найближчими роками очікується, що попит на авіаперевезення в таких країнах, як Китай, Індія і Бразилія, буде особливо високим.

Отже, економічна турбулентність – це стан крайньої нестабільності, коли система схильна до різких коливань і зростає ризик її руйнування. Вона подібна до хаотичного потоку, де звичні закономірності перестають працювати, а прогнозування стає практично неможливим.

Важливо зазначити, що турбулентність не завжди є чимось негативним. Вона може також слугувати каталізатором для змін, сприяти оновленню та розвитку економіки.

Висновки до розділу 1

Отже, незважаючи на численні проблеми, світовий ринок авіаперевезень демонструє стійке зростання. Очікується, що найближчими роками цей сектор швидко зростатиме, надаючи широкі можливості авіакомпаніям, аеропортам та іншим гравцям ринку. Зростання буде зумовлене зростаючою глобальною економікою, збільшенням ділових поїздок і туризму, а також доступністю авіаперевезень.

Авіакомпаніям доводиться адаптуватися до нових викликів, таких як зростання цін на паливо, коливання валютних курсів і геополітична напруженість. Сталий розвиток ставатиме дедалі важливішим фактором, оскільки авіакомпанії прагнуть зменшити свій вплив на довкілля.

Регулювання світового ринку авіаперевезень – складне завдання, що вимагає врахування інтересів усіх зацікавлених сторін. Важливо знайти баланс між забезпеченням безпеки, розвитком конкуренції та захистом прав споживачів. Використання великих даних і штучного інтелекту може призвести до змін у сфері бронювання квитків, управління повітряним рухом і безпеки.

Економічна турбулентність – це стан крайньої нестабільності, коли система схильна до різких коливань і зростає ризик її руйнування. Вона подібна до хаотичного потоку, де звичні закономірності перестають працювати, а прогнозування стає практично неможливим.

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ ОСНОВНИХ ТЕНДЕНЦІЙ РОЗВИТКУ СВІТОВОГО РИНКУ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УМОВАХ ТУРБУЛЕНТНОСТІ

2.1. Сучасні тенденції розвитку світового ринку авіаційних перевезень

Авіаперевезення є одним з найважливіших сегментів транспортного сектору. Завдяки зручності, швидкості та ефективності він широко використовується для перевезення як пасажирів, так і вантажів. Авіакомпанії є найбільшими постачальниками авіаперевезень. Вони виконують регулярні авіарейси в різні пункти призначення по всьому світу. Ринок авіаперевезень висококонкурентний і характеризується наявністю великої кількості гравців.

Ринок здебільшого стимулюється зростаючим попитом на авіаперевезення, проектами розширення аеропортів і зростаючим попитом на вантажні авіаперевезення [77]. З урахуванням перспективи стійкого економічного зростання в багатьох розвинених країнах і країнах, що розвиваються, а також збільшення державних і приватних інвестицій у розвиток аеропортів у неосвоєних регіонах, очікується, що розмір і потенціал світового авіаційного ринку значно зростуть [41]. Основними категоріями на ринку пасажирських авіаперевезень є пасажирів внутрішніх і міжнародних авіаперевезень. Внутрішні авіапасажирські перевезення обслуговують пасажирів, які подорожують усередині однієї країни повітряним транспортом. Сегментація ринку додатково розрізняється за класами з такими варіантами, як бізнес-клас та економ-клас, а також за кінцевим використанням, що охоплює як приватні, так і комерційні пасажирські перевезення [89].

В авіаційному секторі масове скорочення попиту на перевезення показало, що авіакомпаніям і управлінню аеропортами необхідні інноваційні бізнес-моделі [52].

Авіаційна промисловість має розгалужену структуру, але основними структурними одиницями є авіаційне виробництво і повітряний транспорт. Попит на доставку вантажів призводить до збільшення попиту на продукцію авіаційної

промисловості, оскільки авіакомпанії прагнуть збільшити свої потужності. Основними факторами, що визначають рівень попиту на авіаперевезення, є комплексні показники розвитку: ВВП, рівень доходів, рівень ділової активності населення тощо [24]. Найбільший потенціал для ефективної реалізації компаніями в умовах турбулентності має амбівалентна стратегія, що дає змогу компаніям використовувати окремі елементи стратегії зниження витрат та інвестиційної стратегії на різних етапах адаптації [47].

За останні роки обсяг ринку авіаперевезень значно зріс. Він зростає з 1 016,38 млрд. дол. США у 2023 році до 1 085,37 млрд. дол. США у 2024 році за сукупного середньорічного темпу зростання (CAGR) 6,8%. Зростання, що спостерігалось в історичний період, можна пояснити такими факторами, як економічне зростання, глобалізація, зростання туризму і розважальних поїздок, а також поліпшення зв'язків і доступності. У 2023 році величина світового ринку авіагалузі оцінювався в 841,44 млрд дол. США (рис. 2.1.):

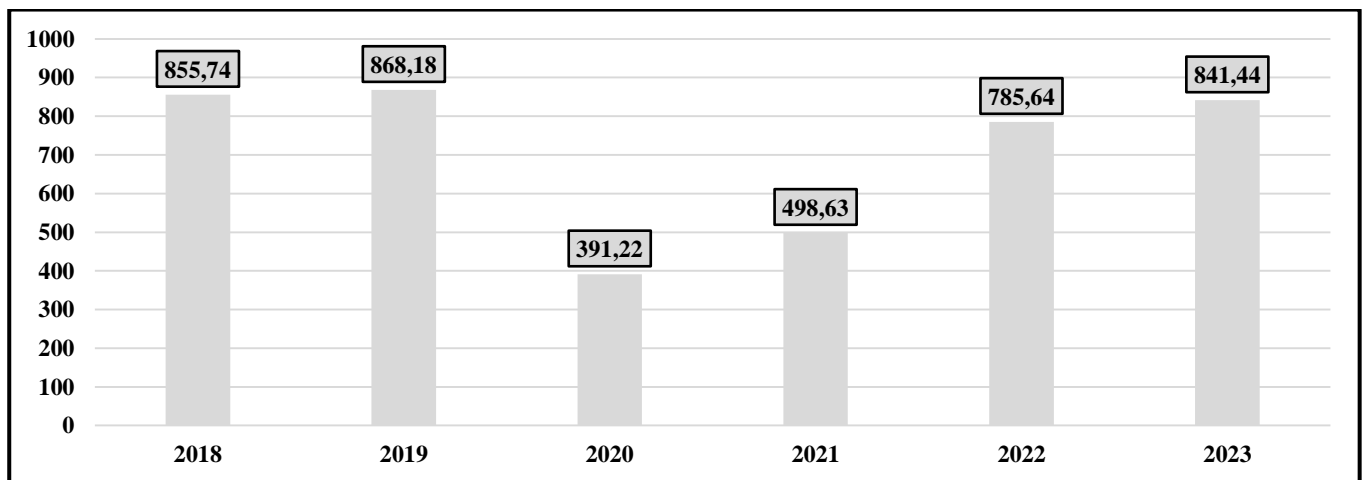


Рис. 2.1. Обсяг ринку авіаційної галузі в світі з 2018 по 2023 рік, (млрд. дол. США).

Примітка. Побудовано автором за статистичними даними Statista.

В період COVID-19 авіаційна галузь виявилася однією з найбільш постраждалих у всьому світі. Однак нещодавно вжиті заходи, такі як дистанціювання пасажирів, цифрові паспорти імунітету та відстеження контактів, забезпечили

стійкість авіаційної галузі. Станом на 2023 рік розмір світової авіаційної галузі був лише на 3 відсотки нижчим за значення 2019 року, показника до COVID.

Чистий прибуток комерційних авіакомпаній у всьому світі коливався протягом аналізованого періоду. У 2023 році комерційні авіакомпанії зареєстрували чистий прибуток у розмірі 4,7 млрд дол. США (рис. 2.2.):

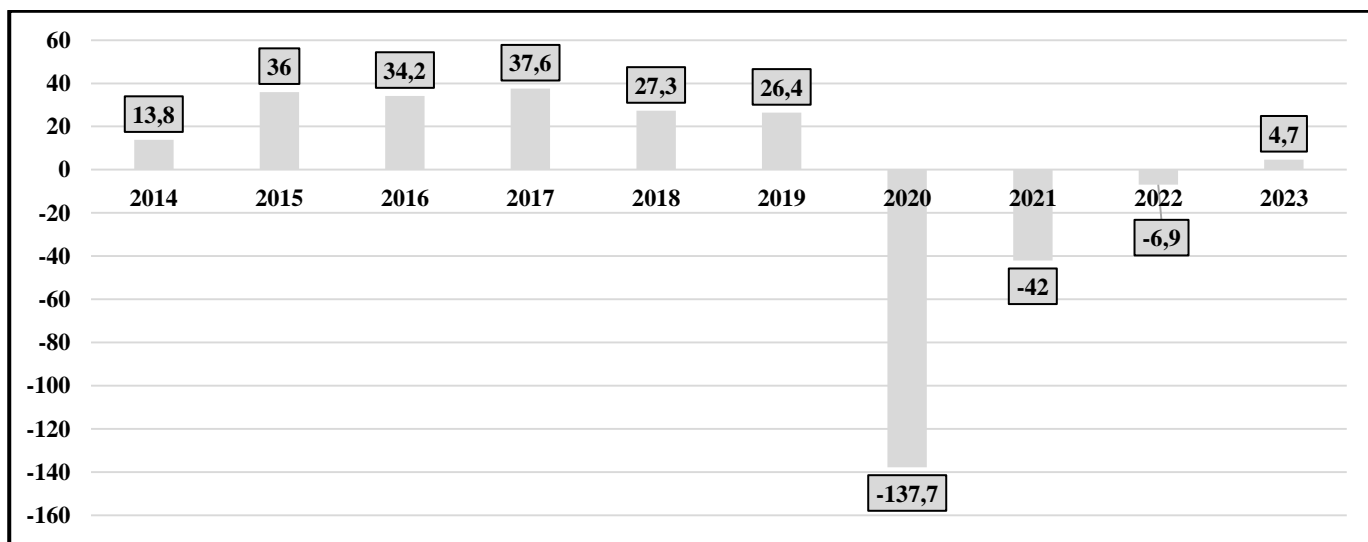


Рис. 2.2. Чистий прибуток комерційних авіакомпаній світу з 2014 по 2023 рік, (млрд. дол. США).

Примітка. Побудовано автором за статистичними даними Statista.

Очікуване зростання в даний період можна пояснити появою нових ринків, розширенням глобальної торгівлі та електронної комерції, тенденціями урбанізації, підвищенням ефективності та стійкості літаків, а також постійним розширенням можливостей підключення та мереж. Міжнародне науково-технічне співробітництво в галузі авіації відіграє вирішальну роль у передаванні, використанні та виробництві знань і сприяє інноваційному розвитку авіації, зокрема появі нових літаків, появі нових економічних моделей міжнародних авіакомпаній та модернізації [32].

Помітні тенденції, очікувані в даний період, включають просування стійкої авіаційної практики, триваючу цифрову трансформацію галузі, зростаюче значення вантажних авіаперевезень та електронної комерції, а також зростання наддалеких

магістральних рейсів, а вантажні авіаперевезення набувають дедалі більшого значення [7].

Розмір ринку авіаперевезень, як очікується, досягне 201,57 млрд дол. США до 2029 року, середньорічний темп зростання складе 5,92% протягом прогнозованого періоду (2024-2029 роки) (рис. 2.3.):

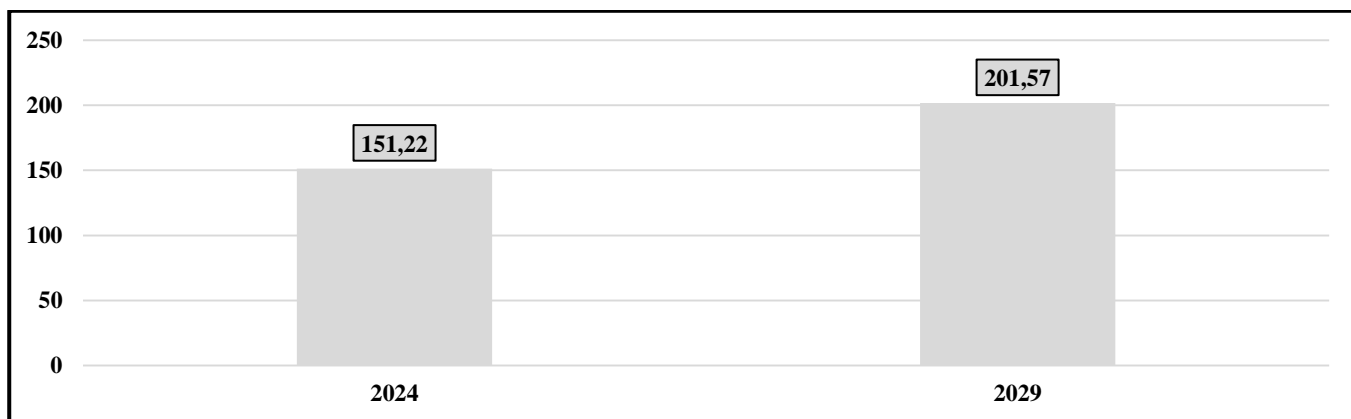


Рис. 2.3. Розмір ринку авіаперевезень, (млрд. дол. США).

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

У 2022 році галузь вантажних авіаперевезень зіткнулася зі значними проблемами, насамперед через триваючий конфлікт між росією та Україною, який значно скоротив обсяги спеціалізованих вантажних авіаперевезень з росії.

За даними Міжнародної асоціації повітряного транспорту (ІАТА), у липні 2023 року обсяг вантажних авіаперевезень збільшився на 20,7% порівняно з попереднім місяцем, зберігаючи стійке зростання з лютого 2023 року. Однак порівняно з липнем 2022 року обсяг вантажних тонно-кілометрів (ВТК) знизився на 0,8%, що на 0,3% нижче за рівень липня 2022 року. Ринкова вартість компанії зазвичай відноситься до ринкової капіталізації публічної компанії і розраховується шляхом множення кількості акцій на поточну ціну акцій. Ринкова вартість компанії також є показником її ділових перспектив.

Delta Air Lines була найдорожчою авіакомпанією у світі станом на травень 2023 року з ринковою вартістю приблизно 22 мільярди доларів США [60]. Southwest Airlines посіла друге місце з ринковою вартістю 17,65 млрд доларів США (рис. 2.4.):

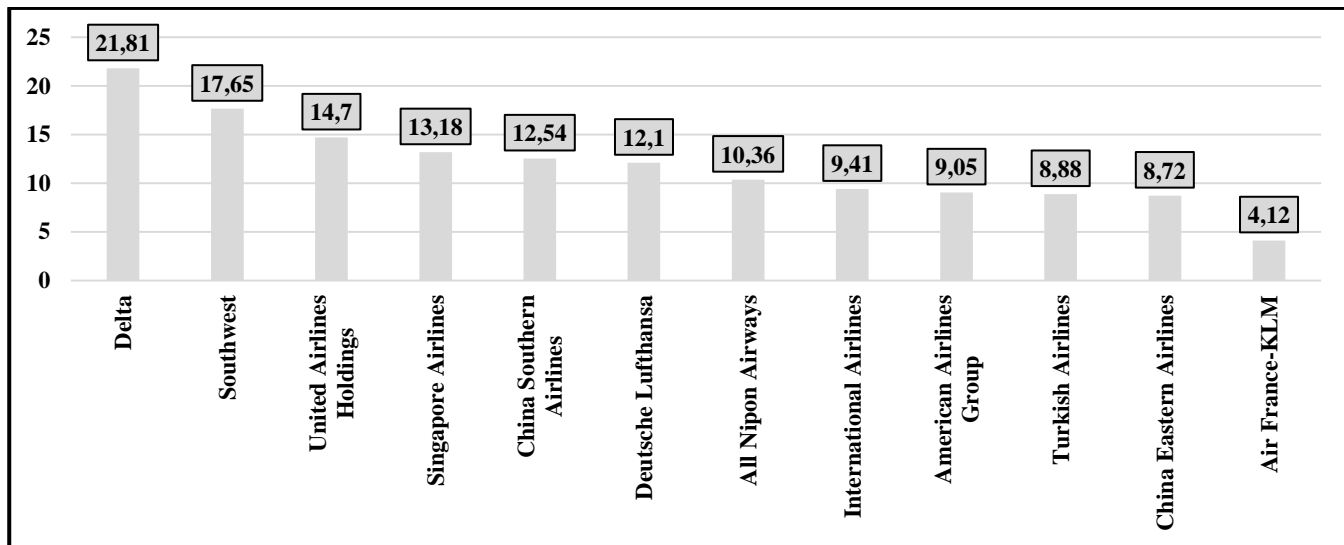


Рис. 2.4. Ринкова вартість окремих авіакомпаній світу станом на травень 2023 рік, (млрд. дол. США).

Примітка. Побудовано автором за статистичними даними Airlines for America.

Галузь вантажних авіаперевезень слугує основою глобальної торгівлі, полегшуючи транспортування товарів і об'єднуючи компанії по всьому світу. Останніми роками відбулося різке зростання обсягів вантажних авіаперевезень через зростання світової економіки, зміни споживчих уподобань і технологічних досягнень. Транскордонна торгівля є основною рушійною силою поточного зростання ринку, який, як очікується, ще більше прискориться в найближчі роки. У міру зростання світової торгівлі зростає попит на швидкі та ефективні міжнародні перевезення.

Вибуховий сплеск електронної комерції під час пандемії зробив її майбутню траєкторію непередбачуваною. Цей феномен онлайн-покупок став глобальною нормою, оскільки споживачі в усьому світі усвідомлюють зручність цифрових транзакцій [76].

Основні категорії повітряного транспорту включають пасажирські повітряні перевезення, чартерні повітряні перевезення і вантажні авіаперевезення. Чартерні

авіап перевезення охоплюють як державні, так і приватні чартерні перевезення, пропонуючи пасажиром повітряні перевезення. Ринок далі класифікується за відстанню, розрізняючи подорожі на далекі та короткі відстані, а також за кінцевим використанням, розрізняючи приватну і комерційну авіацію.

В умовах сучасного стрімкого розвитку світової економіки та міжнародних економічних відносин роль міжнародного повітряного транспорту істотно зросла [9].

Зростання світової економіки призвело до значного збільшення обсягів міжнародної торгівлі та інвестицій. Це, в свою чергу, стимулювало попит на швидкі та надійні способи перевезення товарів, що робить міжнародний повітряний транспорт одним з найважливіших видів транспорту. Технологічні інновації в авіаційній галузі призвели до створення більш безпечних, ефективних та комфортних літаків. Це зробило авіап перевезення більш доступними та привабливими для пасажирів і вантажовідправників. Глобалізація призвела до тіснішого зв'язку між країнами світу, що робить міжнародний транспорт більш важливим для підтримки економічних зв'язків та співпраці.

У довгостроковій перспективі очікується, що ринок авіап перевезень продовжить зростати в міру розширення глобальної економічної активності та появи нових технологій і послуг. Ринок сегментований за типом, застосуванням і регіонами. За типом ринок ділиться на комерційні авіакомпанії, вантажні авіакомпанії та авіацію загального призначення. Вдосконалення авіаційних технологій, такі як більш економічні літаки та нові маршрути, зроблять авіап перевезення більш доступними та зручними, що призведе до зростання попиту. Залежно від сфери застосування ринок поділяється на пасажирські перевезення, вантажні перевезення та інші послуги. 2023 рік став роком, коли авіап перевезення практично повернулися до допандемічного темпу діяльності, а також роком відновлення фінансової прибутковості галузі. Багато в чому 2023 рік став сприятливою точкою для галузі, оскільки такі самі темпи зростання і фінансового відновлення навряд чи будуть досягнуті у 2024 році та в наступний період.

Глобальний попит на авіап перевезення залишався високим у 2023 році і сектор поступово наблизився до обсягу пасажирів 2019 року. Такі високі показники

позначилися на всіх регіонах: північноамериканські перевізники очолили відновлення, отримавши зиск від швидкого відновлення роботи та стійкого внутрішнього попиту (рис. 2.5.):

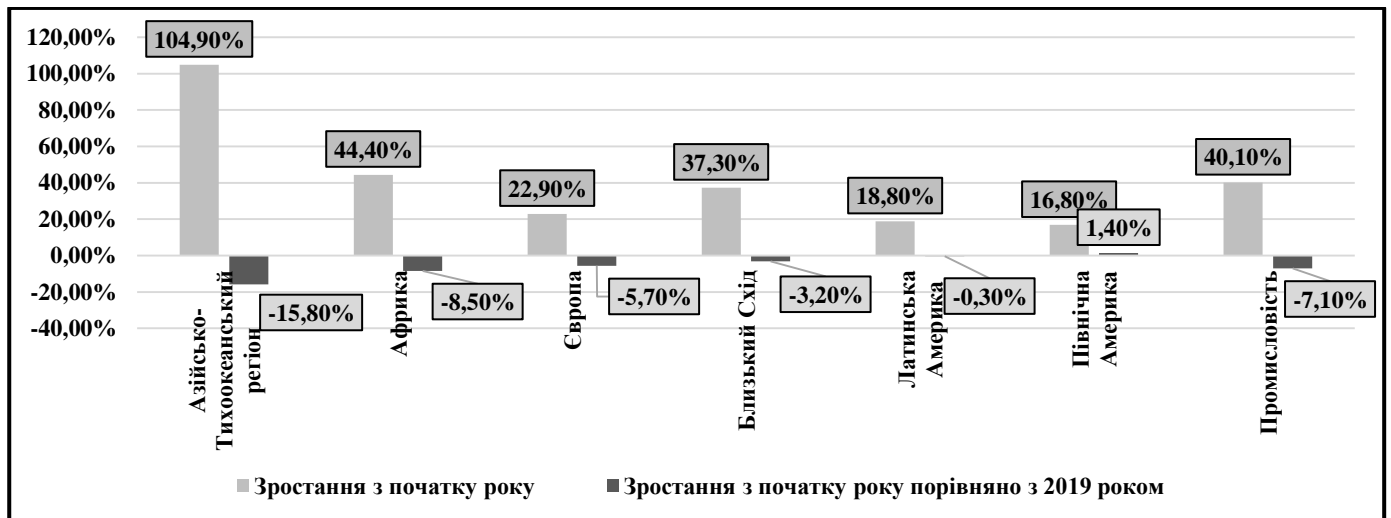


Рис. 2.5. Комерційні пасажиро-кілометри за регіонами реєстрації авіакомпаній, річна зміна від початку року (січень – вересень), (%).

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

Коефіцієнт пасажирського завантаження, показник використання пасажирських місць авіакомпаній, неухильно поліпшувався з моменту свого мінімуму 2020 року і до кінця 2022 року наблизився до допандемічного рівня. Це підкреслює крихкий баланс між попитом і пропускнуою спроможністю, який авіакомпанії підтримують у міру відновлення авіаперевезень у всьому світі.

Високий коефіцієнт пасажирського завантаження свідчить про те, що авіакомпанія ефективно використовує свої місця і отримує максимальний дохід від рейсів. Низький коефіцієнт пасажирського завантаження може бути ознакою того, що авіакомпанія має проблеми з заповненням рейсів, що може призвести до фінансових втрат. Рейси, які курсують на популярні маршрути або в пікові сезони, як правило, мають вищий коефіцієнт пасажирського завантаження, ніж рейси на менш популярні маршрути або в не сезон.

За цей період авіакомпанії в Африці, на Близькому Сході та в Латинській Америці перевершили відповідні показники коефіцієнта пасажирського завантаження, до пандемії, що вказує на підвищення операційної ефективності перевізників у цих регіонах. Глобальний коефіцієнт пасажирського завантаження досяг 82,3% за перші дев'ять місяців пандемії (рис. 2.6.):

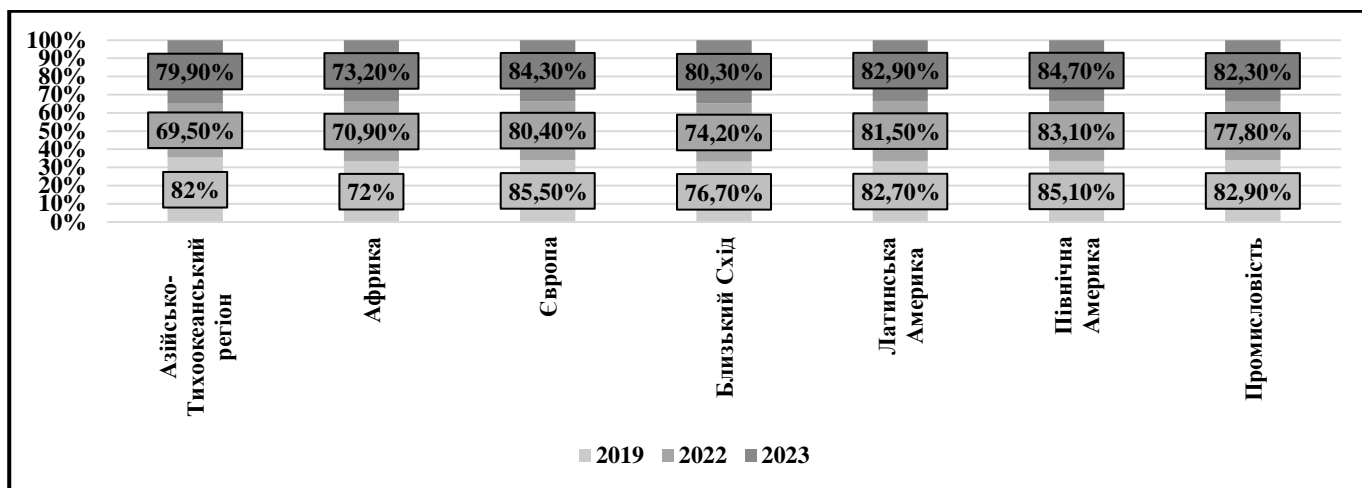


Рис. 2.6. Коефіцієнт пасажирського завантаження за регіонами реєстрації авіакомпаній, з початку року (січень – вересень), (%).

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

Слабкий попит на пасажирські перевезення продовжував стимулювати внутрішні авіаперевезення 2023 року, зберігаючи зростання навіть після того, як у квітні він перевищив допандемічний рівень.

Авіапасажиропотік у регіонах практично повернувся до допандемічного рівня. Багато країн зняли або пом'якшили обмеження на подорожі, пов'язані з COVID-19, що полегшило людям пересування. Зі зростанням економіки та зменшенням занепокоєння щодо COVID-19 люди стають більш схильними витратити гроші на подорожі. Авіакомпанії ввели нові маршрути та послуги, щоб задовольнити зростаючий попит, що робить подорожі більш доступними та привабливими. Важливо зазначити, що відновлення авіапасажиропотоку нерівномірне. Деякі регіони

відновлюються швидше, ніж інші. За прогнозами, до кінця 2024 року кількість авіапасажирів у світі повністю відновиться до рівня 2019 року (рис. 2.7.):

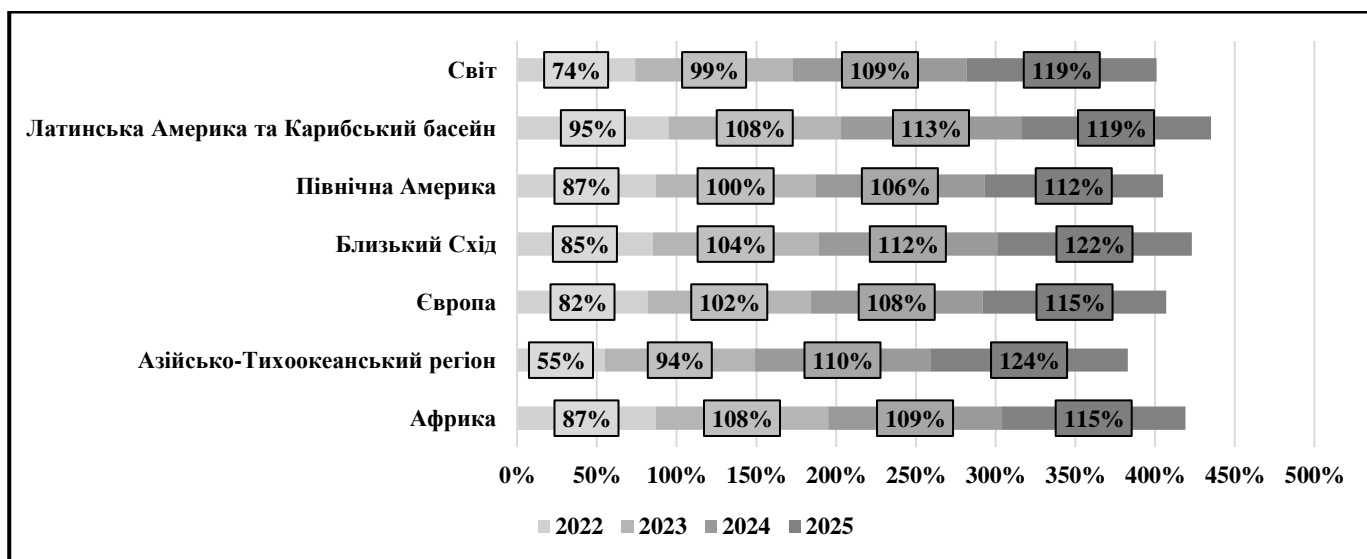


Рис. 2.7. Загальна кількість пасажирів у регіонах, % частка від рівня 2019 року.

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

Повітряний транспорт є необхідним і важливим фактором глобального економічного розвитку (табл. 2.1):

Таблиця 2.1

Економічний внесок повітряного транспорту

Світова індустрія авіап перевезень	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Унікальні пари міст	21,736	15,621	16,846	19,665	21,985	22,976
порівняно з 2013 р.	+30%	-10%	-5%	+6%	+12%	+10%
Реальна ціна, USD/RTK 2018 дол. США	77,6	73,1	77,6	77,2	70,2	66,8
порівняно з 2013 роком	-31%	-35%	-31%	-31%	-38%	-41%
Вартість вантажних перевезень, млрд дол. США	6,482	5,961	7,57	8,486	8,052	8,025
% зміни за рік	-2,70%	-8,00%	+27,00%	+12,10%	-5,10%	-0,30%

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

Подальше відновлення міжнародного туризму в Азійсько-Тихоокеанському регіоні підкріплює очікування на 2024 рік.

Очікується, що на глобальному рівні 2024 року галузь отримає чистий прибуток у розмірі 25,7 млрд. дол. США (табл. 2.2):

Таблиця 2.2

Ключові показники повітряного фінансування

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

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

Рівень безробіття у світі зазвичай перебуває на історично низькому рівні або близько нього. політична нестабільність може призвести до втрати робочих місць і зростання безробіття. Зростання чисельності населення може призвести до збільшення кількості людей, які шукають роботу, що може призвести до зростання безробіття. Це сприяє дефіциту робочої сили та висококваліфікованих робітників в багатьох країнах і в широкому спектрі галузей, включно з авіацією. Технологічні зміни можуть призвести до автоматизації деяких робочих місць, що може призвести до зростання безробіття, але також можуть створити нові робочі місця. Дефіцит

робочої сили і висококваліфікованих робітників, що спостерігався у 2023 році, поступово зникне у 2024 році (табл. 2.3):

Таблиця 2.3

Ключові показники праці в авіаційній галузі

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

Примітка. Складено автором за даними Міжнародної асоціації повітряного транспорту (ІАТА).

Північна Америка залишається регіоном, видатним з точки зору фінансових показників повітряного транспорту. Споживчі витрати залишаються стабільними, незважаючи на тиск на вартість життя, а попит на авіаперельоти високий. Очікується, що 2024 року вищий попит на пасажирські перевезення (зростання пасажиропотоку на 6%) і підвищений коефіцієнт завантаження, що зберігається на рівні 85%, сприятимуть подальшому зростанню виторгу (табл. 2.4):

Таблиця 2.4

Фінансові показники діяльності повітряного транспорту Північної Америки

Північна Америка	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Чистий прибуток авіакомпаній після сплати податків, млрд дол. США	17,4	-35,1	-2,3	9,1	14,3	14,4
У розрахунку на одного пасажирів, дол. США	17,0	-84,7	-3,2	8,9	12,5	13,5
% виручки	6,6%	-25,2%	-1,1%	3,0%	4,2%	4,0%
Зростання РПК,	4,0%	-65,1%	74,6%	45,6%	16,0%	6,3%
% Зростання АСК, %	4,4%	-51,0%	41,1%	28,7%	14,6%	6,0%
Коефіцієнт завантаження, % АТК	66,0%	52,1%	59,2%	64,0%	64,8%	65,2%
Беззбитковий коефіцієнт завантаження, % АТК	57,8%	66,3%	62,7%	60,1%	60,2%	60,8%

Примітка. Складено автором за даними Міжнародної асоціації повітряного транспорту (ІАТА).

Ринок пасажирських авіаперевезень - це процвітаюча галузь, яка доставляє людей по всьому світу. Очікується, що ринок продовжуватиме зростати в довгостроковій перспективі, завдяки зростанню світового ВВП, збільшенню доступності авіаперевезень та зростанню середнього класу в країнах, що розвиваються. Ціни на авіаквитки, ціни на нафту, геополітична нестабільність та розвиток нових технологій є ключовими факторами, які впливатимуть на ринок у найближчі роки.

United Airlines , Delta Air Lines , American Airlines і Southwest Airlines посідають лідируючі позиції в рейтингу авіакомпаній за часткою внутрішнього ринку 2023 року (рис. 2.8.):

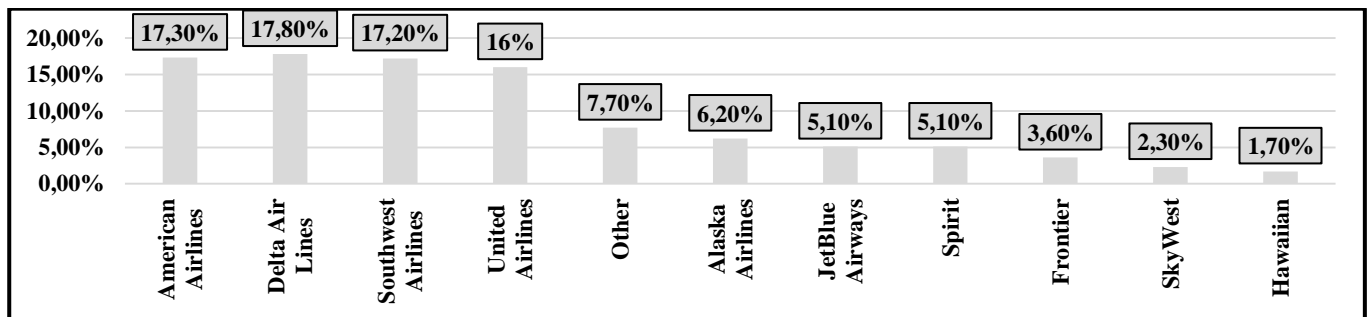


Рис. 2.8. Частка провідних авіакомпаній США на внутрішньому ринку з березня 2023 р. по лютий 2024 р.

Примітка. Побудовано автором за статистичними даними Statista.

У цей період часу American Airlines була провідною авіакомпанією в США з часткою внутрішнього ринку 17,5 відсотка, за нею йшла Delta Airlines, частка ринку якої становила 17,3 відсотка.

Європейські перевізники, отримали чистий прибуток у розмірі близько 7,7 млрд доларів США у 2023 році. Ключові ризики для діяльності регіону пов'язані з напруженим ринком праці, війною в Україні та на Близькому Сході, а також з триваючими побоюваннями з приводу економічних перспектив у деяких ключових країнах усередині та за межами регіону.

З огляду на те, що у 2024 році зберігається високий попит на авіаперевезення, чистий прибуток має збільшитися приблизно до 7,9 млрд дол. США, а рентабельність чистого прибутку становитиме 3% у 2024 році (табл. 2.5):

Таблиця 2.5

Фінансові показники діяльності повітряного транспорту Європи

Європа	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Чистий прибуток авіакомпаній після сплати податків, млрд дол. США	6,5	-34,5	-12,1	4,1	7,7	7,9
У розрахунку на одного пасажера, дол. США	5,42	-85,96	-22,8	4,18	6,86	6,39
% виручки	3,1%	-41,7%	-11,0%	2,3%	3,5%	3,3%
Зростання РПК, %	4,2%	-69,5%	27,5%	101,7%	22,3%	10,5%
Зростання АСК, %	3,5%	-62,3%	29,8%	69,9%	18,4%	8,8%
Коефіцієнт завантаження, % АТК	74,9%	65,2%	66,2%	73,6%	74,6%	76,1%
Коефіцієнт беззбиткового завантаження, % АТК	71,3%	82,8%	72,1%	70,6%	69,8%	71,5%

Примітка. Складено автором за даними Міжнародної асоціації повітряного транспорту (ІАТА).

Азійсько-Тихоокеанський регіон демонструє значне зростання доходів у 2023 році і очікується, що 2024 року на нього припадатиме половина світового зростання. (табл. 2.6):

Таблиця 2.6

Фінансові показники діяльності повітряного транспорту АТР

Азійсько-Тихоокеанський регіон	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Чистий прибуток авіакомпаній після сплати податків, млрд дол. США	4,9	-44,8	-13,7	-13,6	-0,1	1,1
У розрахунку на одного пасажера, дол. США	2,9	-59,3	-17,4	-13,9%	-0,1	0,6
% виручки	1,9%	-39,6%	-10,4%	-8,7%	-0,1%	0,5%
Зростання РПК, %	4,7%	-62,0%	-12,8%	31,9%	98,1%	13,5%
Зростання АСК, %	4,4%	-53,8%	-6,1%	15,6%	77,9%	10,6%
Коефіцієнт завантаження, % АТК	72,3%	63,8%	63,3%	65,6%	66,9%	69,0%
Коефіцієнт беззбиткового завантаження, % АТК	69,6%	85,5%	70,9%	71,4%	67,1%	67,0%

Примітка. Складено автором за даними Міжнародної асоціації повітряного транспорту (ІАТА).

Незважаючи на впевнене зростання доходів в 2023 році регіон мав збиток у розмірі 0,1 млрд дол. США. Очікується, що в другій половині 2024 року він повернеться до прибутковості.

У Латинській Америці спостерігається стійке поліпшення фінансових показників з 2020 року (табл. 2.7):

Таблиця 2.7

Фінансові показники діяльності повітряного транспорту Латинської Америки

Латинська Америка	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Чистий прибуток авіакомпаній після сплати податків, млрд дол. США	-0,7	-11,9	-7,0	-3,9	-0,6	-0,4
У розрахунку на одного пасажера, дол. США	-2,2	-131,4	-52,6	-17,5	-2,5	-1,1
% виручки	-1,8%	-73,7%	-31,9%	-10,7%	-1,5%	-0,8%
Зростання РПК, %	4,2%	-62,5%	40,5%	62,9%	16,3%	7,4%
Зростання АСК, %	2,9%	-58,9%	37,3%	54,4%	14,4%	7,8%
Коефіцієнт завантаження, % АТК	69,2%	64,4%	66,6%	68,8%	68,3%	69,1%
Коефіцієнт беззбиткового завантаження, % АТК	65,3%	82,6%	72,6%	71,7%	68,4%	68,7%

Примітка. Складено автором за даними Міжнародної асоціації повітряного транспорту (ІАТА).

Але показники авіакомпаній у регіоні були дуже неоднозначними, деякі з них показують хороші результати, в той час як інші стикаються зі значними фінансовими труднощами.

Авіаперевезення на Близькому Сході зростали протягом останніх років, і очікується, що ця тенденція збережеться в найближчі роки. Цьому зростанню сприяли декілька факторів, включаючи: зростання економіки регіону, збільшення купівельної спроможності населення, зростання популярності подорожей на Близький Схід, розширення мережі маршрутів та збільшення частоти рейсів авіакомпаніями Близького Сходу. Авіакомпанії Близького Сходу активно інвестують у нові літаки, технології та інфраструктуру. Це робиться для того, щоб зберегти конкурентні переваги та задовольнити зростаючий попит на авіаперевезення.

Очікується, що Близький Схід продемонструє хороші фінансові показники у 2024 році, де, ймовірно, буде зафіксовано чистий прибуток у розмірі близько 2,6 млрд

дол. США в поєднанні з рентабельністю чистого прибутку в розмірі 6%. У 2024 році очікується чистий прибуток у розмірі близько 3,1 млрд дол. США (табл. 2.8):

Таблиця 2.8

Фінансові показники діяльності повітряного транспорту Близького Сходу

Близький Схід	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Чистий прибуток авіакомпаній після сплати податків, млрд дол. США	-1,5	-9,6	-4,9	1,4	2,6	3,1
У розрахунку на одного пасажера, дол. США	-6,8	-142,0	-59,8	7,1	11,2	13,3
% виручки	-2,7%	-35,1%	-15,0%	2,6%	4,3%	4,8%
Зростання РПК, %	2,3%	-72,1%	8,5%	144,6%	34,6%	6,3%
Зростання АСК, %	-3,3%	-61,7%	21,2%	67,2%	28,0%	10,7%
Коефіцієнт завантаження, % АТК	63,5%	54,7%	54,9%	62,9%	62,9%	63,4%
Коефіцієнт беззбиткового завантаження, % АТК	67,7%	68,3%	61,5%	59,7%	59,1%	59,6%

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

Африка залишається складним ринком для роботи авіакомпаній, оскільки проблеми в економіці, інфраструктурі та зв'язках впливають на ефективність галузі. Незважаючи на ці проблеми, існує стійкий попит на авіап перевезення (табл. 2.9):

Таблиця 2.9

Фінансові показники діяльності повітряного транспорту Африки

Африка	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Чистий прибуток авіакомпаній після сплати податків, млрд дол. США	-0,3	-1,8	-1,1	-0,8	-0,5	-0,4
У розрахунку на одного пасажера, дол. США	-2,7	-58,0	-24,7	-10,2	-5,1	-4,5
% виручки	-1,8%	-29,9%	-14,6%	-7,1%	-3,4%	-2,7%
Зростання РПК, %	4,7%	-68,2%	17,0%	84,8%	40,1%	7,3%
Зростання АСК, %	4,5%	-62,1%	18,5%	51,5%	38,4%	9,4%
Коефіцієнт завантаження, % АТК	59,6%	51,4%	53,3%	62,2%	63,7%	63,0%
Коефіцієнт беззбиткового завантаження, % АТК	55,6%	60,1%	57,0%	64,2%	63,9%	62,9%

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

Хоча авіаційна галузь повинна побачити подальше зростання попиту на пасажирів у 2024 році, їй також доведеться мати справу з невизначеністю, що виникає через економічні та геополітичні чинники.

Близько 20% європейського повітряного простору закрито через війну в Україні. Основний вплив цієї сумної ситуації було помічено на маршрутах польотів, а не на загальносвітовому обсязі перевезень. Наприклад, більша частина порушеного трафіку була перенаправлена через Туреччину і Близький Схід. Непередбачуваний нині світ може створити потенціал для зниження витрат за рахунок зниження цін на нафту і підвищення ефективності за рахунок скасування або ослаблення обмежень у повітряному просторі [84].

Оскільки авіакомпанії прагнуть розширити свою частку ринку і впроваджують нові технології для переосмислення своїх пропозицій і операцій, ось шість технологічних тенденцій, які суттєво вплинуть на результати їхнього бізнесу:

1. Світ змінюється і розвивається набагато швидше, ніж будь-коли раніше. Настільки, що зміни стали постійним явищем у більшості галузей, включно з авіаційною. Зі змінами приходить перевірка здатності галузі пристосовуватися, впроваджувати і процвітати, при цьому ті, хто впроваджує, будуть процвітати, а ті, хто цього не робить, ризикують залишитися позаду.

2. Авіаційна галузь має у своєму розпорядженні величезну кількість доступних даних, оскільки дані, зібрані під час її діяльності, проходять через безліч різних каналів, включно з датчиками літаків, програмним забезпеченням для управління запасами, відгуками пасажирів, інформацією про рейси, даними аеропортів, даними співробітників тощо.

3. Завдяки впровадженню аналізу великих даних учасники авіаційної галузі можуть узяти зібрані дані та спробувати за допомогою штучного інтелекту зрозуміти, як ці шари поєднуються один з одним, щоб можна було ухвалювати більше рішень на основі даних для поліпшення якості обслуговування клієнтів і підвищення залученості співробітників. Це допоможе генерувати дохід, підвищувати експлуатаційну надійність, забезпечувати активну закупівлю запчастин тощо.

4. Безпека та захищеність продовжують залишатися постійними тенденціями та головними пріоритетами для авіакомпаній та авіаційної галузі. Хоча ці теми значно змінилися за останнє століття, ризик є неминучим фактором у галузі зі складним обладнанням, людським інтерфейсом і організаційним внеском. Таким чином, загальними цілями в авіаційній галузі, як і раніше, будуть безпека, адже безпека є найвищим пріоритетом.

5. В умовах посилення війни в усьому світі та загострення напруженості у зв'язку з внутрішніми і міжнародними конфліктами авіаційна галузь повинна продовжувати зберігати пильність у моніторингу та оцінці ризиків безпеки. Підходи до забезпечення безпеки значно змінилися за останні роки, але компанії повинні продовжувати застосовувати випереджувальні та прогнозувальні підходи до управління ризиками безпеки в міру просування в майбутнє. Авіаційна галузь була і залишиться одним із найбільших бенефіціарів світової економіки. Прискорення світового економічного розвитку значною мірою визначається використанням повітряного транспорту [10].

6. Загалом, авіаційній галузі бракує рівня оптимізованого та персоналізованого обслуговування клієнтів, досягнутого в інших галузях, таких як роздрібна торгівля та засоби масової інформації. Поточні клієнтоорієнтовані дані, що збираються представниками авіаційної галузі, здебільшого зосереджені на інформації про рейси клієнтів, але дуже мало уваги приділяється реальній людині, яка літає.

Майбутні ініціативи мають бути зосереджені на створенні єдиного, скоординованого уявлення про кожного клієнта в усіх внутрішніх системах і платформах. Ця інформація дасть змогу учасникам авіаційної галузі використовувати дані про клієнтів не тільки для надання більш спеціалізованих пропозицій з метою отримання доходу, а й для забезпечення чудової якості обслуговування клієнтів до, під час і після кожного польоту [82]. Для подальшого розвитку авіакосмічної галузі необхідно залучити значний капітал. Як і в більшості сфер інновацій, основними джерелами фінансування є державні установи та фонди, банки, венчурні фонди, приватні інвестиційні компанії тощо [23].

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

2.2. Вплив криз на міжнародні авіаційні перевезення

Пандемія коронавірусу сильно вдарила по авіаційній галузі, лише за кілька місяців звівши нанівець два десятиліття глобального зростання пасажиропотоку. Криза, спричинена COVID-19, призвела до безпрецедентного скорочення авіаперевезень, що призвело зміні ставлення до екологічних проблем [13]. Відбулося скорочення послуг із перевезення пасажирів повітряним транспортом [49].

Вплив коронавірусу (COVID-19) можна було побачити в усіх секторах найбільш постраждалих країн, а також у всьому світі. За тиждень, що розпочався 4 січня 2021 року, кількість регулярних рейсів по всьому світу скоротилася на 43,5 відсотка порівняно з тижнем із 6 січня 2020 року. Вплив COVID-19 на китайську авіацію досяг піку на тижні, що почався 17 лютого 2020 року, водночас кількість рейсів скоротилася на 70,8 відсотка (рис. 2.9.):

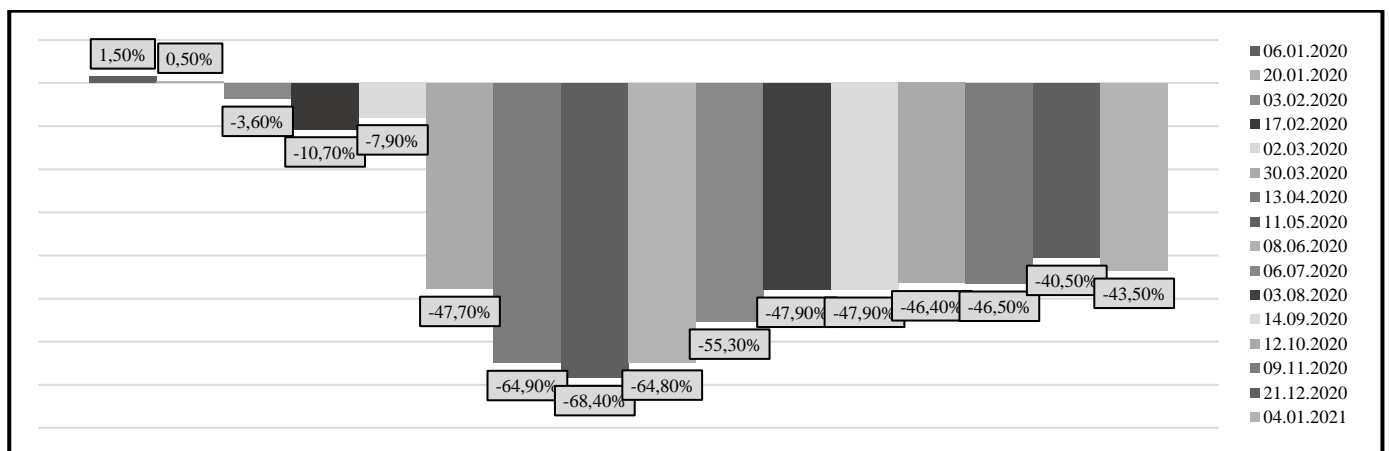


Рис. 2.9. Зміна щотижневої частоти рейсів світових авіакомпаній у річному обчисленні з 6 січня 2020 р. по 4 січня 2021 р. по країнах.

Примітка. Побудовано автором за статистичними даними Statista.

Різкий спад світового туризму призвів до різких фінансових показників авіаційної галузі. 2020 рік завершився з пасажиропотоком комерційних авіакомпаній, що склав 189 мільярдів доларів США. Це свідчить про значне зниження порівняно з 581 мільярдом доларів США, зареєстрованими до пандемії. За оцінками, за той самий період авіаційна галузь зазнала збитків у розмірі 370 млрд доларів США.

Крім того, серйозно постраждали аеропорти: у 2020 році млрд доходів склали 121,8 млрд доларів США, а у 2021 році ще 111,4 млрд доларів США.

Пандемія Covid-19 була безпрецедентною, зокрема, через політичні заходи, які включали зупинку значної частини економічної діяльності, включно із зупинкою авіаперевезень. Це призвело до найрізкішої глобальної рецесії з часів Великої депресії. Однак після цього макроекономічні показники загалом виявилися менш жахливими, ніж спочатку очікувалося [96].

Проте, до кінця 2022 року галузь почала демонструвати перші ознаки відновлення і відтоді поступово відновлюється, незважаючи на збереження наслідків тривалої ситуації з коронавірусом, російсько-українського конфлікту і зростання цін на енергоносії та паливо. За цей період вантажні авіаперевезення стали джерелом доходів для авіакомпаній в умовах кризи, викликаної пандемією коронавірусу (рис. 2.10.):

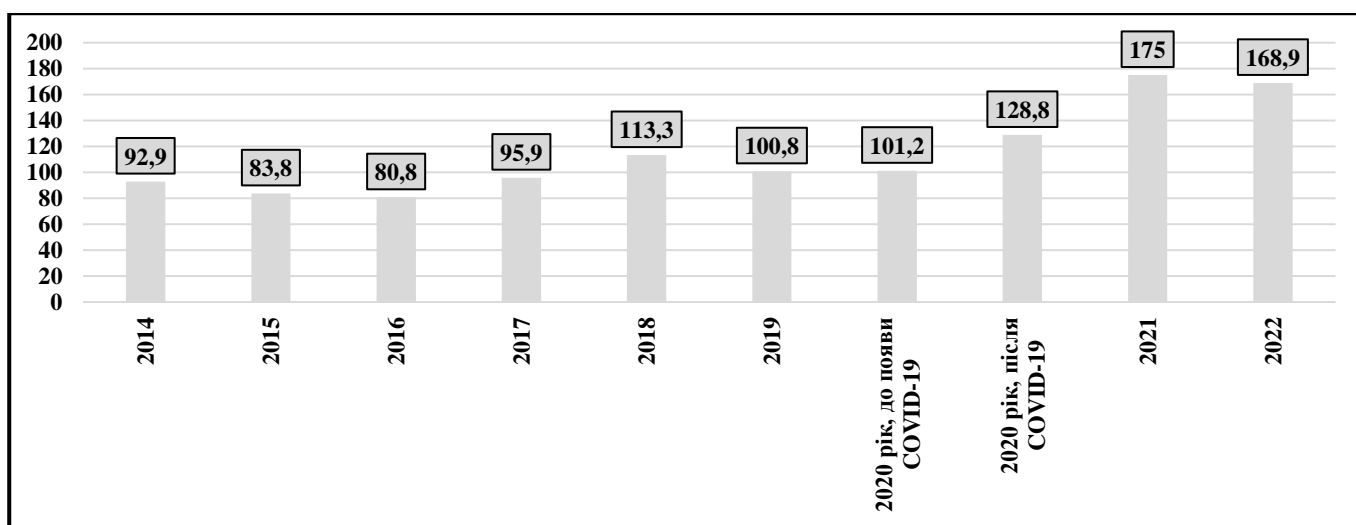


Рис. 2.10. Світовий прибуток вантажних авіакомпаній з 2014 по 2022 рік, (млрд. дол. США).

Примітка. Побудовано автором за статистичними даними Statista.

Попри проблеми, пов'язані з триваючим глобальним впливом пандемії та порушенням торговельних потоків через російсько-українську війну, вантажні авіаперевезення продовжують залишатися перспективним сектором для авіакомпаній. Це найшвидший вид транспортування, адже літаки долають великі відстані за лічені години. Міжнародні авіаперевезення пропонують широкий спектр послуг, включаючи відстеження вантажу, страхування та оформлення митних документів.

За останні два роки пандемія змінила роботу світової авіаційної промисловості, але тепер вона готова повернутися до польотів. Унаслідок українсько-російського конфлікту посилилася турбулентність, що знову створило проблеми для комерційних рейсів [86].

До війни Україна мала великий потенціал для розвитку авіації завдяки своєму географічному положенню. Однак постпандемічна ситуація та війна створили проблеми та обмеження для розвитку повітряного транспорту в країні.

Пандемія COVID-19 мала значний вплив на авіаційну галузь, знизивши попит на авіаперевезення та призвівши до зниження доходів авіакомпаній. Але після падіння попиту галузь знову процвітала, поки не війна зазнала нових обертів і повітряний простір над Україною не було закрито. Війна в країні не тільки негативно вплинула на авіаційну галузь України, а й унеможливила її функціонування [91].

Вторгнення росії в Україну кинуло виклик авіаційній безпеці. З моменту свого початку в лютому 2022 року триваюче вторгнення росії в Україну поставило під загрозу авіаційну безпеку і в Східній Європі. Серйозне порушення європейського повітряного простору торкнулося всього: від планування польотів до огляду багажу та реєстрації пасажирів. Конфлікт сильно вплинув на планування польотів у Східній Європі.

Хоча Україна не заборонила міжнародне повітряне сполучення, ризик того, що цивільні рейси можуть зазнати атак під час транзиту через цей оспорюваний повітряний простір, збільшився. Авіаційна безпека покликана забезпечити захист цивільної авіації від протиправного втручання за допомогою комплексу кадрових і матеріальних заходів [4]. Наявність і використання наземних і повітряних систем

боротьби становить величезний ризик для цивільних польотів, що виконуються на всіх висотах і ешелонах польоту на території України [90].

Повітряний простір України наразі закрито, що зупиняє повітряні перевезення приблизно на 3,3% від загального обсягу авіапасажирських перевезень у Європі та до 0,8% від загального обсягу перевезень у світі.

Повне закриття повітряного простору України та Молдови призвело до того, що повернення коштів за заброньовані рейси перевищили продажі нових квитків. До числа інших країн, які також суттєво постраждали, входять ті, які значною мірою залежать від російського транспорту, такі як Таджикистан і Вірменія (рис. 2.11.):

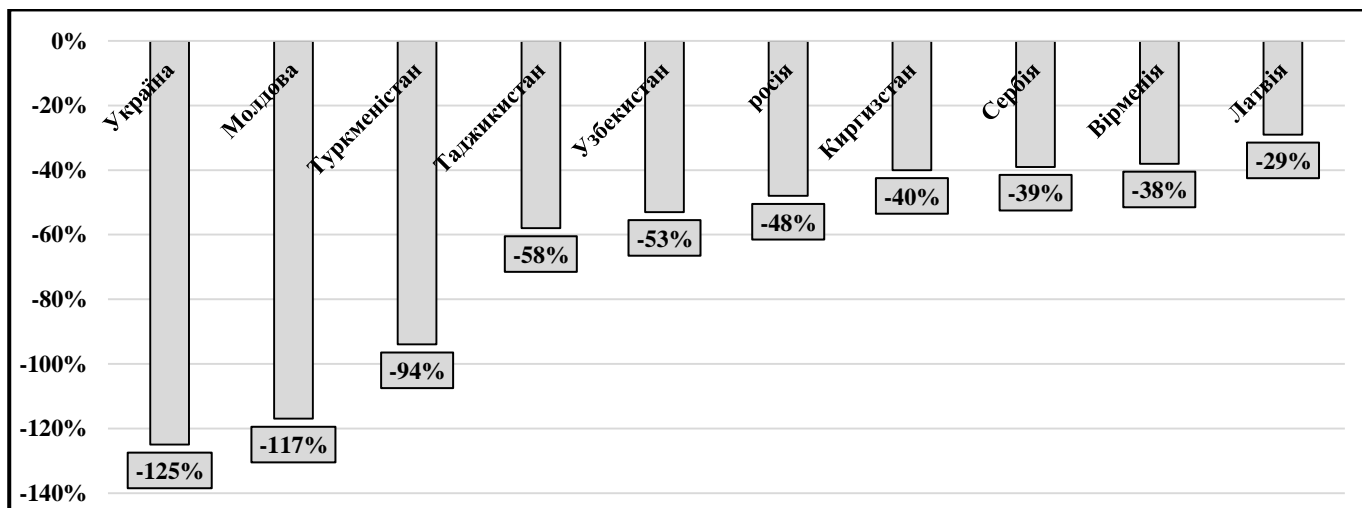


Рис. 2.11. Топ-10 країн з найбільшим впливом війни на попит на авіаперевезення, (%).

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

Початок війни означав повне закриття повітряного сполучення всередині України. Конфлікт в Україні вплинув на торгівлю послугами, особливо транспортного сектору, включно з контейнерними перевезеннями і пасажирськими авіаперевезеннями [35]. А сполучення між росією та рештою світу різко скоротилося через закриття повітряного простору. Це створило проблему для розрахункових систем IATA, які обробляють транзакції між авіакомпаніями та турагентами.

З моменту початку вторгнення в Україну Канада, ЄС, Велика Британія, США та низка інших країн заборонили російським літакам перебувати у своєму повітряному просторі. РФ у відповідь заборонила 36 країнам літати у своєму небі.

Взаємні санкції та обмеження на польоти вразили авіаційний сектор, що призвело, серед іншого, до скасування або зміни маршрутів рейсів, підвищення цін на авіаквитки, зростання цін на паливо і проблем із закупівлями титану.

Повномасштабна війна в Україні також вплинула на ціни на нафту. Що має значний вплив на авіаційну галузь, оскільки ціни на паливо відіграють значну роль в експлуатаційних витратах авіакомпаній [87].

Конфлікт між Ізраїлем і Хамас також істотно вплинув на авіаперевезення пасажирів і вантажні перевезення. Проблеми безпеки та ризик закриття повітряного простору посилюють невизначеність щодо повітряного транспорту в регіоні. Авіакомпаніям, можливо, доведеться змінити маршрути або скасувати рейси, що призведе до затримок і збільшення експлуатаційних витрат.

Заходи безпеки, вжиті у відповідь на конфлікт, як посилення перевірок і оглядів, ускладнюють процедури і сприяють подальшим затримкам і додатковим витратам для логістичних компаній, що працюють у даному регіоні. Ці збої чинять хвильовий вплив на глобальні логістичні мережі, впливаючи на своєчасну доставку товарів і загальну ефективність ланцюжків поставок.

Слід також додати, що конфлікт між Ізраїлем і Хамас не тільки мав серйозні наслідки для людей, які живуть у постраждалих регіонах, а й довгостроковий вплив на глобальну логістику і ланцюги поставок. Конфлікт, що триває, створив численні проблеми для переміщення товарів і послуг по всьому світу, порушивши морські маршрути, порти, повітряні вантажі та вантажоперевезення.

Конфлікт між Ізраїлем і Хамасом не тільки впливає на фізичне переміщення пасажирських і вантажних авіаперевезень, але й також має фінансові наслідки для галузі. Витрати на страхування вантажів, що проходять через зони конфлікту, мають тенденцію до зростання, що відображає підвищений ризик. Таке збільшення страхових премій збільшує загальні витрати компаній, що займаються повітряними перевезеннями, що ще більше знижує розмір прибутку [98].

Крім того, геополітична нестабільність, викликана конфліктом, може призвести до довгострокових наслідків для вантажних авіап перевезень. Невизначеність ситуації з безпекою в регіоні може стримувати інвестиції в інфраструктуру та модернізацію технологій, перешкоджаючи модернізації систем повітряного транспорту. Це, своєю чергою, може вплинути на конкурентоспроможність авіакомпаній і логістичних компаній на світовому ринку, оскільки вони щосили намагаються адаптуватися до мінливої динаміки безпеки [85].

Ірано-ізраїльський конфлікт також має дипломатичні та політичні наслідки. Це загострює відносини між країнами та впливає на зовнішню політику. Країни, включно з Індією, повинні діяти обережно, щоб підтримувати дипломатичні відносини та сприяти мирному вирішенню конфлікту.

Авіаційна промисловість є одним із багатьох секторів, які являють собою важливий елемент глобального економічного розвитку. Він підтримує зростання зв'язків між містами і країнами, забезпечуючи потік товарів, людей, капіталу і технологій. Авіаційний сектор безпосередньо генерує мільйони робочих місць у сфері виробництва, інженерії, технічного обслуговування, експлуатації та інших суміжних галузях. Авіап перевезення сприяють економічному зростанню, стимулюючи торгівлю та туризм. Завдяки швидкому та зручному сполученню між різними регіонами світу, авіація полегшує ведення бізнесу та налагодження ділових контактів, а також робить доступними нові туристичні напрямки.

Авіаційна промисловість є двигуном інновацій, постійно стимулюючи розвиток нових технологій, таких як матеріалознавство, аеродинаміка, електроніка та штучний інтелект. Ці інновації не лише покращують характеристики літаків, але й знаходять застосування в інших галузях. Авіап перевезення роблять світ більш зв'язаним, полегшуючи людям подорожі до будь-якої точки земної кулі. Це сприяє обміну знаннями, ідеями та культурами, а також зближує людей.

Авіаційна промисловість тісно пов'язана з багатьма іншими секторами економіки, такими як виробництво запчастин, туризм, готельний бізнес, харчова промисловість тощо. Розвиток авіації стимулює зростання цих суміжних галузей, створюючи додаткові робочі місця та генеруючи доходи. При цьому безсумнівно, що

сектор авіаперевезень відіграє фундаментальну роль у суспільстві, але у нього також є своя частка проблем (рис. 2.12.):

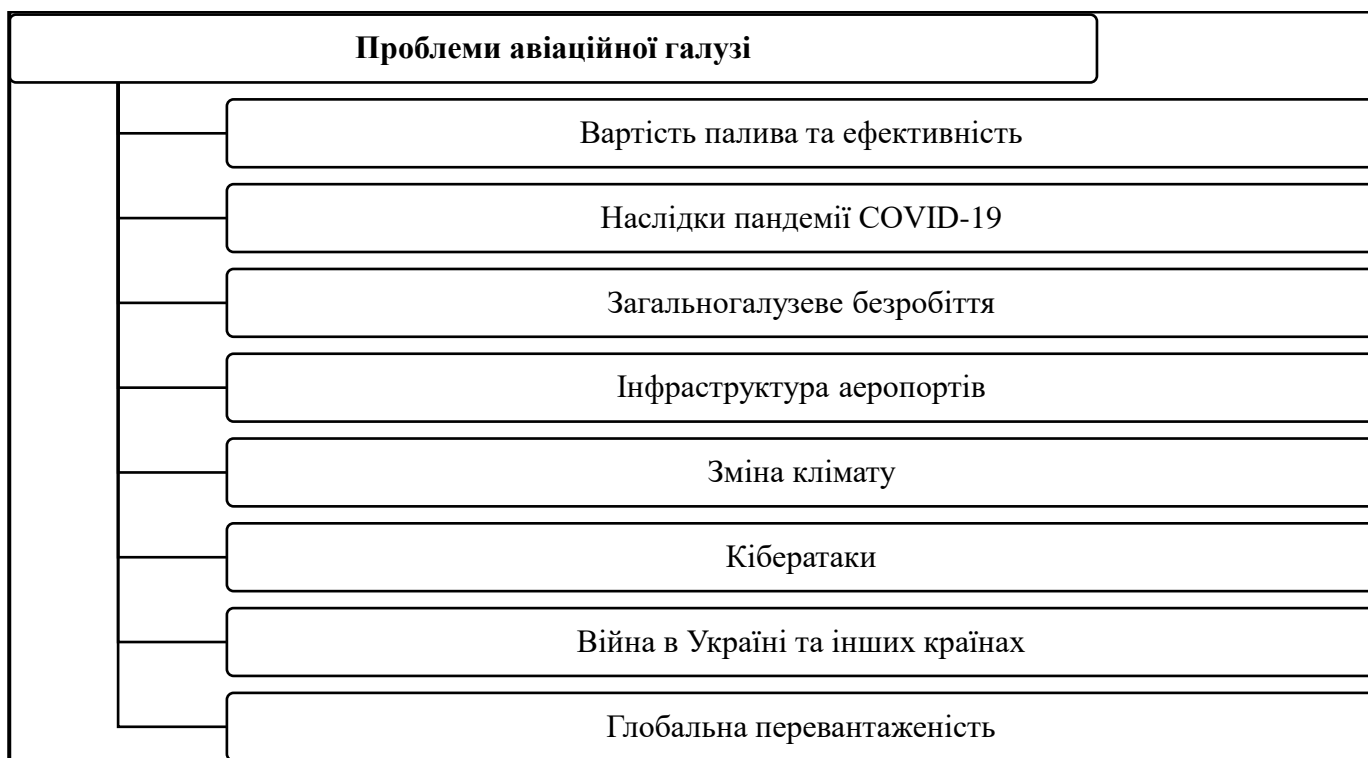


Рис. 2.12. Ключові проблеми, з якими авіаційна галузь зіткнеться в найближчі роки. Примітка. Побудовано автором за даними Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО).

1. Вартість палива та ефективність. Доступність і вартість авіаційного палива досі залишаються важливими економічними факторами, що впливають на авіаційну галузь протягом десятиліть. Стрибок цін на авіапаливо має прямий вплив на фінансовий портфель авіакомпаній. У 2021 році витрати на авіапаливо зросли майже на 30% через пом'якшення обмежень на поїздки та початкове відновлення світового пасажирського попиту. Оскільки російсько-український конфлікт спричинив коливання цін на нафту, передбачається, що частка пального в загальних експлуатаційних витратах із 2022 року може бути значно вищою, ніж 2021 року.

Високі ціни на паливо, схоже, не впливають значною мірою на потребу людей у поїздках. Однак, як тільки споживачі заповнять свій дефіцит на поїздки, цей зв'язок між нечутливістю до цін і попитом може зменшитися у 2023 році. Авіакомпаніям може виявитися складніше керувати зростанням цін на паливо відповідно до попиту.

2. Наслідки пандемії COVID-19. Пандемія стала однією з найсерйозніших проблем, з якими коли-небудь стикалися авіаційні компанії, і її наслідки тривають навіть після зняття обмежень на поїздки в багатьох частинах світу. Згідно зі звітом IATA, пандемія одним раптовим ударом практично звела нанівець 20-річне зростання пасажиропотоку [73].

3. Російсько-український конфлікт. Конфлікт між росією та Україною призвів до введення різних санкцій і створення декількох безпольотних зон, що створило проблеми для авіаційного сектора. Вплив конфлікту особливо відчувають конкретні торговельні партнери та ключові ринки. Початок російсько-української війни у 2022 році спричинив різке зростання світових цін на нафту. Однак можливість знайти альтернативні джерела палива та ринки призначення допоможе компенсувати деякі з них. ці потенційні наслідки протягом наступних кількох років.

4. Загальногалузеве безробіття. За даними IATA, очікується, що цього року авіаційна галузь збільшить зайнятість, щоб відновити свою робочу силу після значного скорочення робочих місць, яке спостерігалось у 2020 році. Попри це, очікується, що загальний рівень зайнятості залишиться нижчим за допандемічний рівень, що є проблемою для галузі. Причиною цього є час, необхідний для набору, навчання та виконання необхідних перевірок безпеки та інших вимог, перш ніж персонал буде готовий до роботи.

У деяких випадках затримки з працевлаштуванням можуть обмежувати здатність авіакомпаній задовольняти попит на пасажирські авіап перевезення. У країнах, де відновлення економіки після пандемії було швидким, а рівень безробіття низький, обмеженість ринків праці та брак кваліфікованої робочої сили, ймовірно, створять бар'єри для галузі.

5. Інфраструктура аеропортів. Інфраструктуру аеропортів, таку як зліт-посадкові смуги, готелі, термінали, вестибюлі, торговельні центри та зали очікування, необхідно постійно модернізувати, щоб впоратися зі зростанням кількості авіапасажирів. Щоб підтримувати репутацію авіакомпаніям і залишатися попереду конкурентів, літаки необхідно періодично модернізувати і обслуговувати, а також необхідно оновлювати такі зручності на території, як системи наземного

обслуговування повітряних суден. З кожним роком технології управління безпілотного пілотування повітряних суден дедалі більше проникають в усі сфери нашого життя [31]. Це, безумовно, має свої переваги, але послідовні оновлення можуть суттєво вплинути на фінанси авіакомпанії та створити проблеми для авіаційного ринку.

6. Глобальна перевантаженість. Перевантаженість повітряного простору та пасажиропотік – це ще кілька проблем, з якими стикається авіаційний ринок і які, схоже, не мають швидкого розв'язання, принаймні в найближчому майбутньому. Сьогодні аеропорти часто переповнені, а затримки рейсів стали звичайним явищем. Більшість рейсів у наші дні здаються переповненими, а термінали завжди перевантажені, причому основним фактором є зростання кількості авіапасажирів.

7. Кібератаки. Кіберзлочинність залишається явною і реальною загрозою для авіаційного сектору, яку не можна ігнорувати. У цьому секторі спостерігається зростання кількості кібератак і зростання рівня ризику, оскільки злочинці, хакери і кіберзловмисники прагнуть використати вразливості, спричинити хаос і вкрати капітал коштом пасажирів та авіаційного сектору.

8. Зміна клімату. Зміна клімату та екологічні проблеми, безсумнівно, залишаються одними з найбільших проблем авіаційної галузі. Оскільки комерційна авіація несе відповідальність за більшу частину викидів вуглекислого газу, галузь перебуває під сильним тиском, що вимагає вжиття заходів для зниження впливу авіаперельотів на навколишнє середовище [92].

Отже, на роботу міжнародного повітряного транспорту негативно вплинули різні економічні та геополітичні кризи. Ці події призводять до значного скорочення попиту на авіаперевезення, підвищення цін на паливо та послуги, а також обмежень польотів. Під час кризи люди часто скорочують витрати на другорядні поїздки, наприклад, на відпочинок або ділові поїздки. Це призводить до падіння попиту на авіаквитки, що негативно позначається на доходах авіакомпаній.

Загалом, кризи суттєво негативно впливають на міжнародний повітряний транспорт. Авіакомпанії та пасажирів повинні підготуватися до нових викликів і адаптуватися до мінливих ринкових умов.

2.3. Роль глобальних стратегічних альянсів у формуванні світового ринку авіаційних перевезень

З метою ефективного функціонування в умовах турбулентності світового господарства та підвищення конкурентних позицій авіакомпанії кооперують свої відносини, об'єднуючись в авіаційні альянси.

Альянси авіакомпаній – це партнерські відносини між авіакомпаніями. В межах такої кооперації авіакомпанії можуть ділитися ресурсами, обирати або розширювати партнерські маршрути та навіть пропонувати можливість заробляти й обмінювати милі в рамках програм винагород одна одної [102]. Приєднуючись до альянсу, авіакомпанія погоджується об'єднати ресурси з кількома іншими перевізниками для поліпшення якості обслуговування пасажирів. У результаті це дозволяє їм краще конкурувати з іншими перевізниками. Насамперед авіакомпанії в межах альянсу виконують спільні рейси, які дають змогу пасажирам бронювати стикування у кількох перевізників, використовуючи єдину платформу для бронювання квитків.

Наступною важливою перевагою є те, як авіакомпанії розподіляють свої винагороди для пасажирів, які часто літають. З балами British Airways Executive Club пасажир може бронювати преміальні авіаквитки по всьому світу, оскільки кожен член альянсу прийматиме ці бали (за різними цінами) [59]. Аналогічно, переваги статусу пасажирів, який часто літає, є загальними. Таким чином, якщо пасажир має певний статус в British Airways Silver у США, він може отримати доступ до зали очікування American Airlines під час польоту з ними.

За допомогою інструментів маркетингової аналітики, рейтингування та кластерного аналізу можна сформувавши глобальний погляд на стратегічні та тактичні ініціативи у сфері маркетингової підтримки для розвитку інноваційного потенціалу авіакомпаній [36].

Розподіляючи інфраструктуру для пасажирів, які часто літають, по всьому світу, перевізникам не потрібно мати власні зали очікування у віддалених аеропортах, що дає змогу їхнім лояльним пасажирам отримувати вигоду від найкращих послуг, доступних у пунктах призначення [95].

Не існує авіакомпанії, яка охоплювала б усі регіони та напрямки світу. Тому перевізникам слід співпрацювати один з одним, щоб надати своїм клієнтам розширену маршрутну мережу, що пропонує більше можливостей. У рамках альянсу авіакомпанії можуть спільно використовувати ресурси і важливі об'єкти, як зали очікування, приміщення терміналів, послуги наземного обслуговування або бази технічного обслуговування. Вони також можуть запускати спільні маркетингові програми і використовувати одну й ту саму ІТ-систему. Усе це знижує загальні витрати, гарантуючи при цьому певний рівень обслуговування.

На сьогодні існує три глобальні альянси авіакомпаній: SkyTeam, Star Alliance і Oneworld. У кожного є різні авіакомпанії-партнери (табл. 2.10):

Таблиця 2.10

Порівняння трьох найбільших альянсів авіакомпаній

Критерій	Star Alliance	SkyTeam	Oneworld
Рік заснування	1997	2000	2001
Кількість членів	27	19	15
Базові регіони	Європа, Північна Америка, Азія	Європа, Північна Америка, Азія	Північна Америка, Європа, Австралія
Найбільші члени	Lufthansa, United Airlines, Air Canada, Singapore Airlines, Air China	Delta Air Lines, KLM, Air France, Aeroflot, China Southern Airlines	American Airlines, British Airways, Qantas, Japan Airlines, Cathay Pacific
Мережа маршрутів	Найбільша (понад 190 країн, 1300 напрямків)	Широка (понад 170 країн, 1000 напрямків)	Велика (понад 170 країн, 1000 напрямків)
Переваги	Широка мережа маршрутів, зручність пересадки, спільне використання бонусів, удосконалені зали очікування, різноманіття авіакомпаній	Широка мережа авіакомпаній, зручність пересадки, спільне використання кодів, багаторівневі програми лояльності, спільні салони очікування	Широка мережа маршрутів, зручність пересадки, спільне використання залів очікування, накопичення та використання миль, підвищення рівня обслуговування
Недоліки	Висока вартість, складні правила, обмежена доступність деяких маршрутів, не всі аеропорти обслуговуються, можливість збоїв	Висока вартість, складні правила, обмежена доступність деяких маршрутів, складна програма лояльності	Високі ціни, обмежена доступність деяких маршрутів, складна програма лояльності

Примітка. Складено автором за даними Star Alliance.

Star Alliance. Star Alliance був заснований 1997 року п'ятьма авіакомпаніями-засновниками: Lufthansa, Air Canada, Thai Airways, SAS і United Airlines [67]. Місія альянсу – забезпечити безперебійне обслуговування міжнародних пасажирів і поліпшити якість обслуговування пасажирів. Нині до складу Star Alliance входять 26 авіакомпаній-членів, зокрема провідні авіаперевізники світу, кожна з яких має свою особливу культуру та послуги. Він керує майже кожним шостим місцем у світі, при цьому на частку United Airlines припадає 21 відсоток пропускної спроможності альянсу. Star Alliance прагне надати пасажиром бездоганний досвід подорожей, пропонуючи їм глобальну мережу маршрутів, зручні пересадки та численні бонуси.

Lufthansa, разом з іншими авіакомпаніями-засновницями, заклала основу для співпраці та обміну ресурсами, що стало основою успіху Star Alliance [61]. Завдяки спільній мережі альянсу, пасажирів Lufthansa можуть обирати рейси з більш ніж 1300 аеропортів по всьому світу. У 2023 році авіакомпанія Lufthansa перевезла загалом 122,5 млн пасажирів порівняно зі 101,8 млн пасажирів у 2022 році (рис. 2.13.):

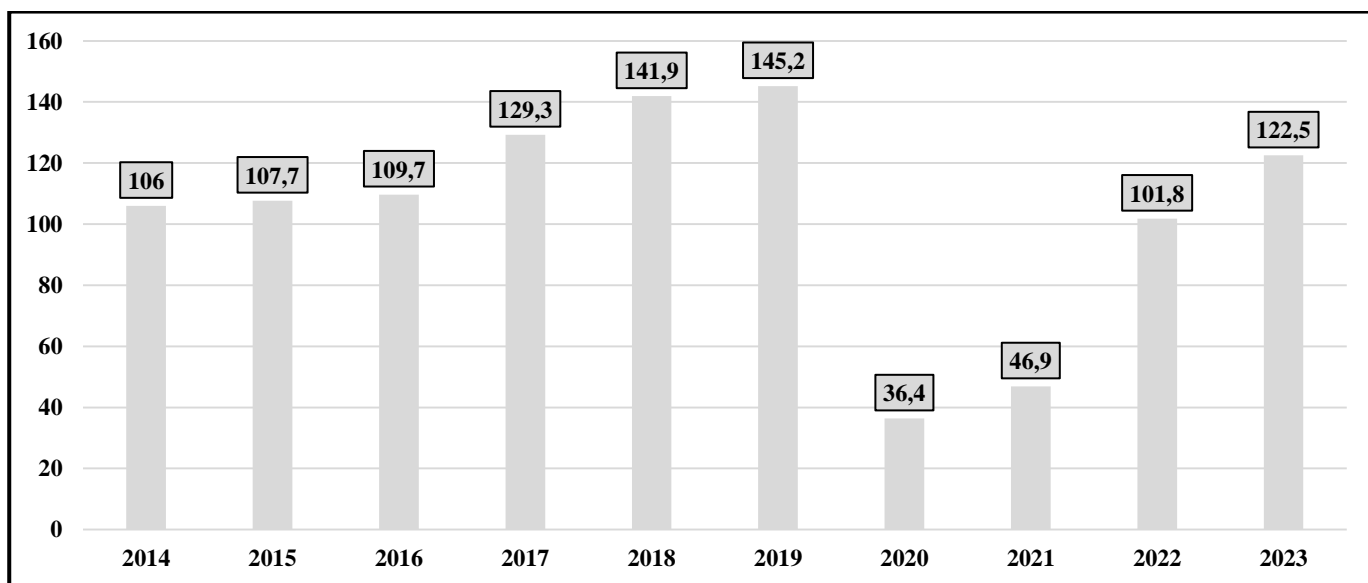


Рис. 2.13. Кількість пасажирів, перевезених Lufthansa з 2014 по 2023 рік, (млн. ос.)

Примітка. Побудовано автором за статистичними даними Statista.

У 2022 році Star Alliance було названо провідним альянсом авіакомпаній світу на церемонії вручення нагород World Travel Awards. Це був третій раз, коли альянс отримав цей титул, що на той момент збіглося з 25-річчям Star Alliance.

Проаналізуємо, що Star Alliance може запропонувати всім зацікавленим сторонам – авіакомпаніям, корпоративним клієнтам, пасажиром і турагентам – крім звичайних пільг.

Вплив Star Alliance на світовий ринок авіакомпаній:

1. Зростання конкуренції. Star Alliance сприяє посиленню конкуренції на ринку авіаперевезень, що призводить до зниження цін і поліпшення якості обслуговування.

2. Стимулювання інновацій. Альянс сприяє інноваціям в авіаційній галузі, змушуючи авіакомпанії-члени співпрацювати в розробці нових продуктів і послуг.

3. Розвиток світової економіки. Star Alliance сприяє розвитку світової економіки, полегшуючи переміщення людей і товарів по всьому світу.

Загалом Star Alliance відіграє важливу роль на світовому авіаційному ринку, надаючи пасажиром численні переваги та сприяючи розвитку галузі.

Oneworld. Глобальний авіаційний альянс Oneworld був заснована в лютому 1999 року і стала другим найстарішим партнерством авіакомпаній у світі [65]. Зі штаб-квартирою в Манхеттені, Нью-Йорк, може похвалитися 13 великими традиційними авіакомпаніями.

Парк Oneworld налічує 3500 літаків, що виконують рейси в 1000 аеропортів по всьому світу. Пасажири, які часто літають, отримують доступ до 650 спеціалізованих залів очікування в 150 країнах. Партнери альянсу Oneworld щодня виконують 14 000 рейсів, щорічно перевозячи 535 мільйонів осіб. З моменту запуску понад 20 років тому рейсами авіакомпаній-членів Oneworld скористалося понад 7 мільярдів пасажирів.

Членами-засновниками Oneworld були British Airways, Cathay Pacific, American Airlines, Qantas. Canadian International вийшла з альянсу після злиття з Air Canada. Крім 13 перевізників-членів, Oneworld співпрацює з 30 іншими дочірніми авіакомпаніями.

У період з 2008 по 2019 рік загальна кількість пасажирів, перевезених British Airways plc у Сполученому Королівстві (Велика Британія), постійно збільшувалася. Коли 2020 року вибухнула пандемія Covid-19, кількість пасажирів значно скоротилася для всіх British Airlines, і British Airways не стала винятком. Однак із 2022

року пасажиропотік компанії збільшився, зокрема, 2023 року British Airways перевезла близько 38 млн пасажирів (2. 14.):

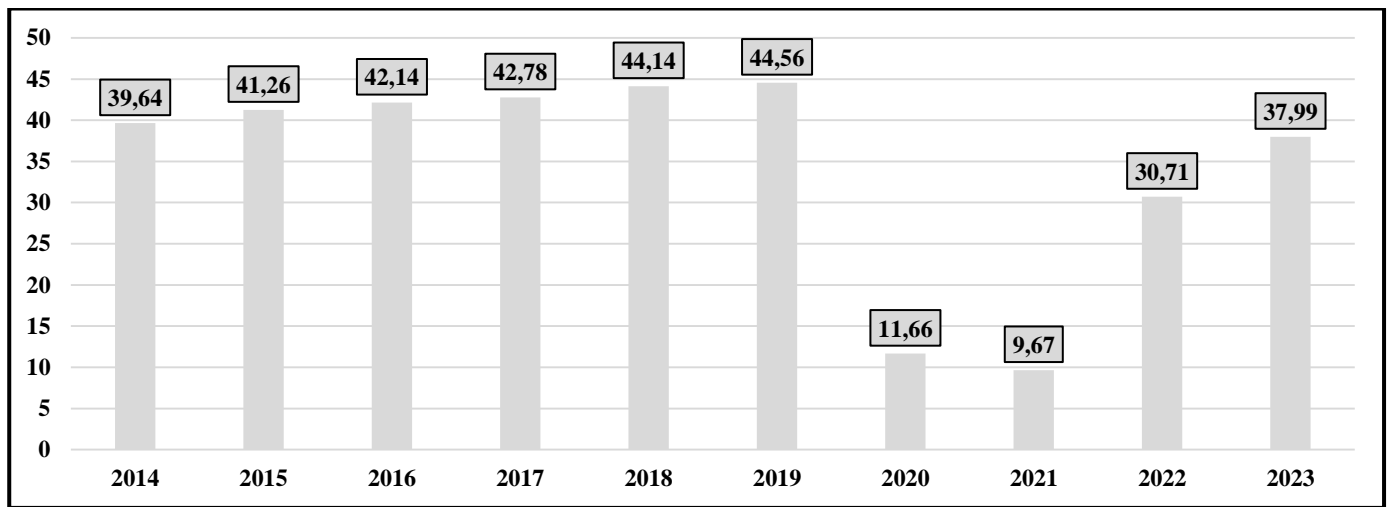


Рис. 2.14. Кількість пасажирів, перевезених British Airways з 2014 по 2023 рік, (млн. ос.).

Примітка. Побудовано автором за статистичними даними Statista.

Oneworld дев'ять разів ставав лауреатом премії «Найкращий альянс авіакомпаній», ставлячи його на перше місце серед трьох партнерств авіакомпаній.

Вплив Oneworld на світовий ринок авіакомпаній:

1. Конкуренція. Oneworld конкурує з іншими великими альянсами, такими як Star Alliance і SkyTeam.

2. Ціни. Альянс може впливати на ціни на квитки, координуючи дії своїх учасників.

3. Якість обслуговування. Oneworld прагне надавати пасажиром високоякісний сервіс, що відповідає стандартам альянсу.

SkyTeam. Альянс SkyTeam, заснований 2000 року, виконує понад 15 455 щоденних рейсів за більш ніж 1000 напрямками [66]. Його 19 членів щорічно перевозять понад 670 мільйонів пасажирів у більш ніж 170 країн, що робить його другим за величиною партнерством авіакомпаній у світі. Це також найновіша з усіх авіакомпаній, членами якої є KLM, Delta і China Airlines.

Штаб-квартира альянсу SkyTeam розташована в аеропорту Схіпхол в Амстердамі. Перші зустрічі, які призвели до утворення авіакомпанії, відбулися в Нью-Йорку між Delta Air Lines, Korean Air, Air France і Aeroméxico. Вони стали чотирма членами-засновниками новітнього партнерства авіакомпаній. Парк SkyTeam налічує понад 3000 літаків [101].

Вплив SkyTeam на світовий ринок авіаперевезень:

1. Розгалужена маршрутна мережа. SkyTeam пропонує пасажиром велику мережу маршрутів по всьому світу. Це означає, що пасажирі можуть подорожувати більшою кількістю пунктів призначення з меншими пересадками.

2. Покращене обслуговування клієнтів. Члени SkyTeam працюють разом, щоб забезпечити стабільне обслуговування клієнтів світового класу. Сюди входять такі привілеї, як реєстрація багажу, пріоритетна посадка та доступ до громадської зали очікування.

3. Більший вибір тарифів і квитків. SkyTeam пропонує широкий вибір тарифів і квитків, щоб пасажирі могли знайти варіант, який відповідає їхньому бюджету та потребам.

4. Програми лояльності. Учасники SkyTeam можуть заробляти та обмінювати милі в рамках програм лояльності всіх авіакомпаній-учасниць. Це дає їм доступ до таких привілеїв, як безкоштовні польоти, підвищення класу обслуговування і доступ до зали очікування.

Формування альянсів між організаціями стає дедалі поширенішим явищем, що дає змогу фірмам виявляти та забезпечувати конкурентні переваги [48].

Отже, глобальні стратегічні альянси авіакомпаній відіграють визначальну роль у формуванні сучасного світового ринку авіаперевезень. Ці альянси, що об'єднують десятки найбільших авіаперевізників світу, дають їм змогу координувати маршрути, ділитися ресурсами, уніфікувати стандарти обслуговування і цінову політику, а також пропонувати пасажиром ширший спектр послуг і можливостей.

Альянси можуть спільно використовувати такі ресурси, як наземне обслуговування, персонал, технічне обслуговування літаків і запасні частини. Це дає

їм змогу знижувати операційні витрати, підвищувати ефективність і пропонувати більш конкурентні ціни на квитки.

Загалом, глобальні стратегічні альянси є ключовим фактором, що визначає структуру та динаміку розвитку світового ринку авіаперевезень. Вони роблять авіаперельоти ефективнішими, зручнішими та зручнішими для пасажирів, водночас стимулюючи зростання та інновації в галузі.

Роль глобальних стратегічних альянсів, ймовірно, зросте в майбутньому, оскільки вони відіграють дедалі важливішу роль у таких галузях, як розробка нових технологій, забезпечення авіаційної безпеки та зниження впливу на навколишнє середовище.

Висновки до розділу 2

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

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

Глобальні стратегічні альянси авіакомпаній відіграють визначальну роль у формуванні сучасного світового ринку авіаперевезень. Ці альянси, що об'єднують десятки найбільших авіаперевізників світу, дають їм змогу координувати маршрути,

ділитися ресурсами, уніфікувати стандарти обслуговування і цінову політику, а також пропонувати пасажирам ширший спектр послуг і можливостей. Альянси можуть спільно використовувати такі ресурси, як наземне обслуговування, персонал, технічне обслуговування літаків і запасні частини. Це дає їм змогу знижувати операційні витрати, підвищувати ефективність і пропонувати більш конкурентні ціни на квитки.

Загалом, глобальні стратегічні альянси є ключовим фактором, що визначає структуру та динаміку розвитку світового ринку авіаперевезень. Вони роблять авіаперельоти ефективнішими, зручнішими для пасажирів, водночас стимулюючи зростання та інновації в галузі, виступають превентивною мірою для авіакомпаній в умовах турбулентності світового господарства.

Роль глобальних стратегічних альянсів, ймовірно, зросте в майбутньому, оскільки вони відіграють дедалі важливішу роль у таких галузях, як розробка нових технологій, забезпечення авіаційної безпеки та зниження впливу на навколишнє середовище.

РОЗДІЛ 3

СТРАТЕГІЧНІ ПРІОРИТЕТИ РОЗВИТКУ СВІТОВОГО РИНКУ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УМОВАХ ТУРБУЛЕНТНОСТІ

3.1. Стратегічні напрями розвитку найбільших авіакомпаній світу

За останні десятиріччя авіаційна галузь зазнала значних перетворень. Багато авіакомпаній розширюють свою присутність за межами своїх країн, щоб обслуговувати більш глобальну клієнтську базу з метою збільшення ринкової частки і розширення своєї діяльності по всьому світу. Така міжнародна експансія була викликана кількома факторами, до яких відноситься підвищення попиту на авіаперевезення, лібералізація політики в галузі повітряного транспорту, глобалізація світової економіки і багато іншого.

Економічна діяльність в авіаційній галузі забезпечує ефективне функціонування транспортної інфраструктури народногосподарського комплексу та національний інтерес у сталому розвитку національної економіки [42].

Авіаційна галузь на світовому ринку сучасного авіабудування представлена найпотужнішими компаніями світу, такими як Boeing, Airbus, Comac та інші [26].

Однією з основних проблем, з якими стикаються авіакомпанії під час планування розширення за кордоном, є дотримання нормативних вимог. У кожній країні діють свої власні правила і положення, що регулюють авіаційну галузь, використання аеропортів тощо. Авіакомпанії повинні дотримуватися місцевих законів і правил, щоб працювати на новому ринку, що може виявитися працевістким і дорогим процесом [99].

Основною рушійною силою стратегічних альянсів є глобальна конкуренція. Щоб не відставати від конкурентів і протистояти мінливому зовнішньому середовищу, обмеженості ресурсів і невизначеності ринку, компанії повинні продовжувати впроваджувати інновації та підтримувати організаційну гнучкість [27].

Розвиток повітряного транспорту в глобалізованому світі потребує врахування різноманітних чинників, які можуть мати як позитивний, так і негативний вплив [17].

У сучасному світі авіакомпанії змушені постійно адаптуватися до нових умов, щоб залишатися конкурентоспроможними. Найбільші авіакомпанії світу зосереджують свою увагу на різних напрямках, залежно від їхніх цілей, ресурсів та поточного стану ринку (рис. 3.1.):

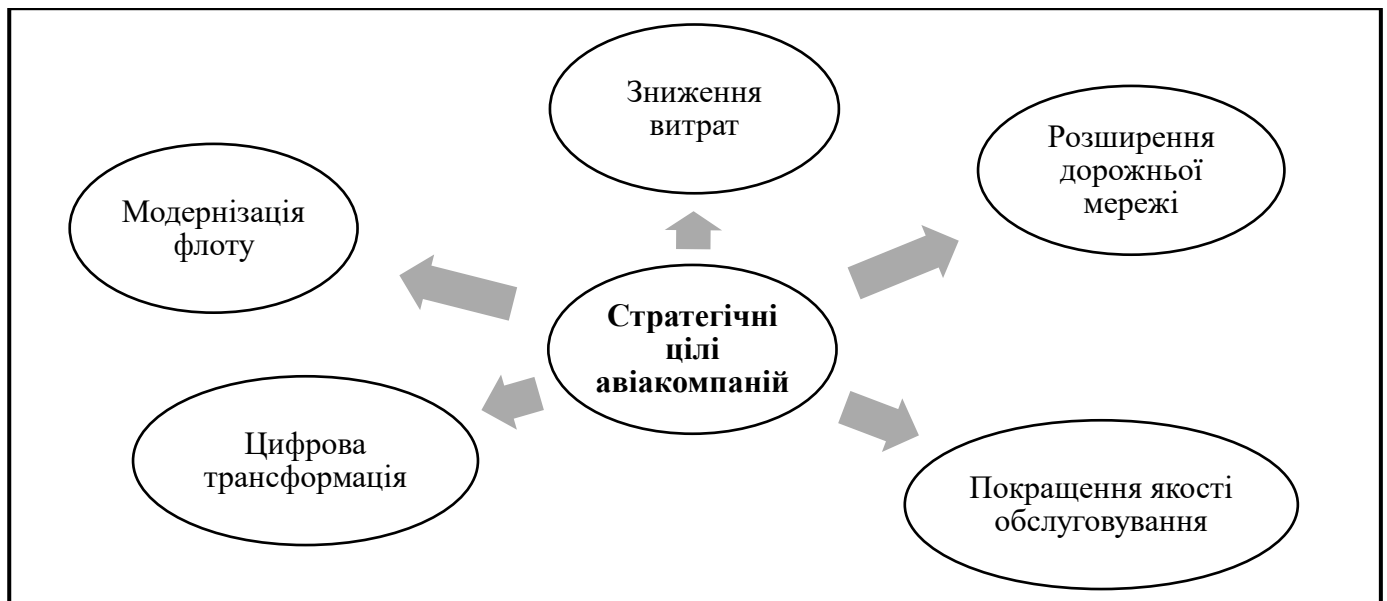


Рис. 3.1. Ключові стратегічні цілі, на яких концентрують увагу найбільші авіакомпанії світу.

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

1. Розширення дорожньої мережі:

- нові перспективні маршрути, особливо в регіонах, що розвиваються;
- збільшення частоти рейсів за популярними напрямками, щоб задовольнити попит;
- партнерські відносини, укладення код-шерінгових угод з іншими авіакомпаніями для розширення географії польотів.

2. Модернізація флоту:

- оновлення повітряних суден, заміна застарілих моделей на новіші, економічніші та комфортабельніші літаки;

– розширення парку, збільшення кількості літаків для задоволення зростаючого попиту;

– впровадження інновацій, використання новітніх технологій авіаційної галузі для підвищення безпеки та ефективності польотів.

3. Покращення якості обслуговування: розширення спектру бортових послуг, таких як Wi-Fi, розваги та харчування.

4. Зниження витрат:

– оптимізація маршруту;

– зниження витрат на паливо, використання більш економічних повітряних суден і технологій;

– огляд цінової політики, розробка гнучких тарифів, що враховують різні потреби пасажирів.

5. Цифрова трансформація:

– впровадження цифрових технологій, використання цифрових технологій для підвищення операційної ефективності в усіх сферах бізнесу;

– розробка онлайн-сервісів, створення зручних онлайн-сервісів для бронювання квитків, реєстрації на рейси, управління бронюванням та отримання інформації про рейси;

– використання штучного інтелекту.

Важливо зазначити, що ці стратегічні напрями не є виключними, авіакомпанії можуть одночасно втілювати декілька з них, або ж фокусуватися на одному чи двох, залежно від своїх пріоритетів та ресурсів. Авіакомпанії можуть також зосередитися на розробці додаткових послуг, як перевезення вантажів різного типу, включаючи комерційні товари, особисті речі та небезпечні вантажі, створення та продаж комплексних туристичних пакетів, які включають переліт, проживання, трансфер, екскурсії та інші послуги.

Серед авіакомпаній світу United Airlines посідає перше місце в першому кварталі 2024 року як авіакомпанія з найбільшою кількістю миль доступних місць (ASM) - 73 135 756 915. American Airlines і Delta Air Lines слідує за ними за кількістю миль доступних місць (ASM) з 71 061 266 683 і 65 853 849 226 ASM

відповідно. Зокрема, American Airlines запропонувала найбільше рейсів (513 397) і місць (65 932 432) у першому кварталі 2024 року (табл. 3.1):

Таблиця 3.1

Топ-10 найкращих світових авіакомпаній

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

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

У першому кварталі 2024 року Southwest і Air Canada замикають п'ятірку найбільших авіакомпаній Північної Америки, оскільки три найбільші авіаперевізники США є лідерами авіакомпаній у світі (табл. 3.2):

Таблиця 3.2

Топ-10 найкращих авіакомпаній Північної Америки

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

Примітка. Побудовано автором за статистичними даними Airlines for America.

У Європі Turkish Airlines стала провідним авіаперевізником у першому кварталі 2024 року за кількістю миль доступних місць (ASM). З приголомшливим показником 36 150 284 400 ASM Turkish Airlines займає перше місце у рейтингу.

Ryanair займає друге місце із показником у 32 270 020 367 кількістю миль доступних місць (ASM).

Традиційні перевізники, такі як British Airways, Air France і Lufthansa, замикають п'ятірку лідерів, демонструючи свою постійну присутність на вершині регіону (табл. 3.3):

Таблиця 3.3

Топ-10 найкращих авіакомпаній Європи

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

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

Важливо зазначити, що конкретні стратегічні напрямки кожної авіакомпанії можуть різнитися залежно від її цілей, ресурсів і ринкових умов.

Приклади стратегій розвитку найбільших авіакомпаній світу:

1. American Airlines: розширення маршрутної мережі в Латинську Америку, підвищення якості обслуговування завдяки поліпшенню харчування на борту та розширення можливостей для онлайн-реєстрації.

2. Delta Air Lines: збільшення інвестицій у технології, удосконалення програми лояльності SkyMiles.

3. Lufthansa: розширення співпраці з іншими авіакомпаніями в рамках альянсу Star Alliance, поліпшення ефективності роботи завдяки впровадженню цифрових технологій, інвестиції в сталий розвиток.

4. Qatar Airways: розширення маршрутної мережі в Азію та Африку, позиціонування себе як авіакомпанії преміум-класу з широким спектром послуг на борту.

У висококонкурентній авіаційній галузі пошук способів збільшення доходів і надання виняткових вражень бізнес-пасажирам має важливе значення для сталого успіху. Пасажири бізнес-класу становлять значний сегмент клієнтів авіакомпаній, часто готових платити більше за зручність, комфорт і ефективність.

У конкурентному світі авіаційної галузі отримання доходу та надання виняткового сервісу бізнес-пасажирам мають життєво важливе значення для успіху. Ділові авіапасажири не тільки роблять значний внесок у прибутки авіакомпаній, але також мають унікальні потреби та вподобання, які необхідно розуміти та враховувати. Зосередивши увагу на стратегіях отримання доходу і покращуючи загальну якість подорожей, авіакомпанії можуть залучати й утримувати пасажирів бізнес-класу, що в кінцевому підсумку збільшує їхній прибуток.

Динамічне та безперервне ціноутворення дає змогу авіакомпаніям відійти від статичних тарифів і класів бронювання сучасної онлайн-торгівлі та натомість ухвалити клієнтоорієнтований підхід, привносячи цифрові інновації в диференціацію цін і послуг [37].

Щоб ефективно задовольнити потреби пасажирів бізнес-класу, авіакомпанії повинні спочатку отримати глибоке розуміння їхніх уподобань та очікувань. Проведення комплексних досліджень та опитувань ринку може дати цінну інформацію про конкретні вимоги цього сегмента. Аналізуючи відгуки та дані, авіакомпанії можуть визначити області для поліпшення і відповідним чином адаптувати свої послуги.

Тенденції та моделі поведінки пасажирів бізнес-класу постійно змінюються. Авіакомпаніям необхідно бути в курсі останніх тенденцій галузі та розуміти, як ці зміни впливають на їхню цільову аудиторію. Відстежуючи зміни в структурі поїздок,

впровадженні технологій і звичках витрат, авіакомпанії можуть адаптувати свої стратегії для задоволення зростаючих потреб пасажирів бізнес-класу.

Однією з ефективних стратегій отримання доходу є впровадження моделей динамічного ціноутворення і методів оптимізації тарифів. Використовуючи аналіз даних і алгоритми, авіакомпанії можуть коригувати ціни на квитки в режимі реального часу на основі таких факторів, як попит, конкуренція та історичні дані. Це дає змогу авіакомпаніям максимізувати дохід, забезпечуючи при цьому конкурентоспроможні ціни для пасажирів бізнес-класу [93].

Управління розвитком авіакомпаній відіграє ключову роль в авіаційній галузі. Він включає в себе широкий спектр заходів, спрямованих на розвиток відносин як з міжнародними, так і з внутрішніми авіакомпаніями, з кінцевою метою збільшення обсягів повітряного руху. Цей сектор займається не тільки переговорами і партнерством; це багатогранна дисципліна, що включає стратегічне планування, аналіз ринку і дотримання стандартів безпеки та нормативних вимог.

Важливість управління розвитком авіакомпаній неможливо переоцінити. Він слугує основою авіаційної промисловості, гарантуючи, що сектор залишається динамічним, конкурентоспроможним і реагує на постійно мінливі вимоги світового ринку.

Менеджери з розвитку авіакомпаній відіграють стратегічну роль у формуванні майбутнього авіакомпаній і авіаперевезень. Вони відповідають за розвиток і підтримання відносин з авіакомпаніями з метою збільшення повітряного руху і поліпшення якості обслуговування. Це передбачає глибоке розуміння авіаційного ринку, включно з поточними тенденціями і прогнозами на майбутнє, щоб визначити потенційні можливості для зростання і співпраці.

Відносини між міжнародними та внутрішніми авіакомпаніями вимагають різних підходів через їхній різний характер і проблеми. Розвиток міжнародних авіакомпаній часто пов'язаний зі складним нормативно-правовим середовищем, різноманітною динамікою ринку і переговорами з високими ставками, в яких беруть участь численні зацікавлені сторони. Менеджери повинні долати ці складнощі,

водночас зміцнюючи відносини, які розширюють глобальне охоплення і можливості взаємодії.

І навпаки, керівництво національних авіаперевізників більше фокусується на умовах місцевого ринку, дотриманні нормативних вимог усередині однієї країни та задоволенні потреб внутрішніх поїздок. Незважаючи на вказані відмінності, обидві галузі переслідують спільну мету: збільшити обсяги повітряного руху і поліпшити послуги авіакомпаній, що робить значний внесок у зростання і розвиток галузі.

Одним з основних завдань управління розвитком авіакомпаній є збільшення обсягів повітряного руху та розгалуження маршрутної мережі. Це передбачає реалізацію різних стратегій та інновацій для залучення більшої кількості авіакомпаній і рейсів в аеропорти. Методи можуть варіюватися від фінансових стимулів для авіакомпаній, поліпшення інфраструктури аеропортів та участі в цільових маркетингових кампаніях, покликаних підкреслити переваги конкретних маршрутів або аеропортів.

Тематичні дослідження успішних стратегій зростання повітряного руху показують поєднання ретельного планування, дослідження ринку та адаптивності. Наприклад, деякі аеропорти успішно залучили нові авіакомпанії, запропонувавши знижені збори за посадку або інвестуючи в сучасне обладнання для підвищення загальної якості подорожей.

Побудова та підтримка міцних партнерських відносин з авіакомпаніями є наріжним каменем управління розвитком авіакомпаній. Це передбачає не тільки виявлення потенційних партнерів-авіакомпаній, а й укладення взаємовигідних угод. Ефективна співпраця будується на довірі, прозорості та глибокому розумінні унікальних потреб і бізнес-моделей кожної авіакомпанії.

Стратегії переговорів і угод відіграють тут вирішальну роль. Ці стратегії мають бути достатньо гнучкими, щоб враховувати вимоги різних авіакомпаній, забезпечуючи при цьому дотримання інтересів аеропорту. Такий крихкий баланс є ключем до створення довгострокових і продуктивних партнерських відносин.

Забезпечення дотримання нормативних стандартів і підтримання високого рівня безпеки мають першорядне значення в управлінні розвитком авіакомпаній. Це

передбачає тісну співпрацю з авіаційною владою, дотримання міжнародних протоколів безпеки та впровадження передового досвіду в галузі експлуатаційної безпеки.

Ефективне фінансове управління має вирішальне значення в управлінні розвитком авіакомпаній. Включає в себе складання бюджету, фінансове планування та реалізацію стратегій економічної ефективності. Менеджери повинні збалансувати потребу в інвестиціях в інфраструктуру та послуги з вимогами підтримки фінансової стійкості та прибутковості.

Бюджетування та фінансове планування охоплюють прогнозування доходів і витрат, аналіз фінансових ризиків та ухвалення стратегічних рішень щодо розподілу ресурсів. Стратегії економічної ефективності можуть включати оптимізацію операційних процесів, переговори про вигідніші умови з постачальниками та вивчення інноваційних джерел доходу.

Технології відіграють значну роль у сучасному управлінні розвитком авіакомпаній. Нові технології, такі як штучний інтелект, аналіз великих даних і блокчейн, докорінно змінюють способи роботи та співпраці авіакомпаній і аеропортів. Дані технології відкривають нові можливості для підвищення ефективності, поліпшення якості обслуговування пасажирів і оптимізації операцій.

Тематичні дослідження інтеграції технологій у розвитку авіакомпаній демонструють, як аеропорти та авіакомпанії використовують технології для отримання конкурентної переваги, поліпшення послуг і підвищення операційної ефективності. Від автоматизованих перевірок до розширеного аналізу даних для аналізу ринку – технології є ключовим фактором інновацій у галузі.

Управління розвитком авіакомпаній часто охоплює розв'язання непередбачених проблем і криз, як стихійні лиха, політичні заворушення або пандемії. Навички ефективного кризового управління та розв'язання проблем необхідні для того, щоб орієнтуватися в таких ситуаціях, мінімізувати збої та забезпечувати швидке повернення до нормальної діяльності. Це вимагає попереджувального підходу з наявністю планів дій у надзвичайних ситуаціях та

чіткої комунікаційної стратегії для управління очікуваннями зацікавлених сторін під час криз.

Тематичні дослідження з ефективного антикризового управління в авіаційній галузі часто наголошують на важливості гнучкості, чіткого лідерства та здатності ухвалювати швидкі та обґрунтовані рішення. Вивчаючи такі приклади, менеджери з розвитку авіакомпаній зможуть краще підготуватися і реагувати на майбутні виклики, забезпечуючи стійкість і стійкість своєї діяльності.

Впровадження стійких практик не тільки допомагає дотримуватися міжнародних екологічних стандартів, а й знаходить відгук у екологічно свідомих пасажирів і зацікавлених сторін. Ініціативи можуть включати інвестиції в чистіші авіаційні технології, впровадження екологічно чистих аеропортів і участь у програмах компенсації викидів вуглецю.

Інвестиції в навчання і розвиток мають вирішальне значення для забезпечення кваліфікованої та обізнаної робочої сили у сфері управління розвитком авіакомпаній. Це охоплює надання співробітникам новітніх знань і навичок у таких галузях, як аналіз ринку, технології, дотримання нормативних вимог і обслуговування клієнтів.

Інноваційні програми навчання, такі як моделювання віртуальної реальності, модулі електронного навчання та інтерактивні семінари, можуть розширити можливості співробітників і гарантувати, що вони добре підготовлені до вирішення завдань динамічної авіаційної галузі.

Глобалізація має значний вплив на управління розвитком авіакомпаній, при цьому глобальні тенденції впливають на діяльність і стратегії авіакомпаній. Менеджери повинні адаптуватися до глобального ринку, розуміючи різноманітні культурні нюанси, нормативне середовище і динаміку міжнародного ринку.

Адаптація до глобалізації передбачає розуміння глобальних пасажиропотоків, приведення послуг у відповідність до міжнародних стандартів і збереження конкурентоспроможності на глобальному ринку. Це вимагає стратегічного і гнучкого підходу до розвитку та управління авіакомпаніями.

Майбутнє управління розвитком авіакомпаній визначається технологічними досягненнями, ринковими тенденціями, що розвиваються, і мінливими очікуваннями

пасажирів. Прогнози і майбутні тенденції вказують на постійну увагу до технологій, сталого розвитку і клієнтоорієнтованих послуг.

Підготовка до майбутніх викликів передбачає випередження ринкових тенденцій, інвестування в інноваційні технології та постійну адаптацію стратегій для задоволення зростаючих потреб авіакомпаній і пасажирів [78].

Якщо авіакомпанії зможуть розвивати наявні або нові ключові компетенції за допомогою диверсифікації, це ставить їх у стратегічно вигідне становище для реагування на майбутні зміни, формуючи основу довгострокової стратегії сталого зростання. Незначна ймовірність полягає в тому, що якщо майбутнє зростання авіаційної галузі залишиться слабким, то диверсифікація відкриє шлях до бізнес-моделі з меншими активами за допомогою продажу активів.

Щоб відреагувати на зростання попиту на вантажні авіап перевезення і поліпшити використання парку літаків, авіакомпанії використовують як вантажний відсік, так і пасажирський салон для зберігання вантажів у пасажирських літаках. У короткостроковій перспективі авіакомпанії, ймовірно, будуть віддавати перевагу моделям літаків, які забезпечують гнучкість або мають більшу місткість у своїх угодах про купівлю та оренду.

Тому поліпшення аналітичних можливостей авіакомпаній у короткостроковій перспективі має вирішальне значення для того, щоб зробити авіакомпанії більш чутливими до ринкових умов за допомогою ефективного управління парком літаків. Інші інновації включають в себе інвестиції в пристрій навантаження легких вантажних одиниць для зниження витрати палива. З точки зору сталого розвитку, заохочення авіакомпаній до ретельного оновлення парку літаків і скорочення середнього віку парку з метою скорочення витрат на технічне обслуговування дає додаткову перевагу у вигляді зниження рівня викидів.

Незважаючи на проблеми, що стоять перед авіаційною галуззю, існують величезні можливості для трансформації. Сталий розвиток не обов'язково має бути фінансовим тягарем для авіакомпаній, але може стати джерелом сили в розвитку нових основних компетенцій, що дають змогу відповідати майбутнім тенденціям у

секторі. У динамічних обставинах змін і потрясінь залишатися попереду стане довгостроковою стратегічною перевагою [80].

Отже, поліпшення аналітичних можливостей авіакомпаній у короткостроковій перспективі має важливе значення для того, щоб авіакомпанії могли швидше реагувати на ринкові умови за допомогою ефективного управління парком літаків. Інші інновації включають інвестиції в полегшені навантажувальні агрегати для зниження витрати палива. З точки зору сталого розвитку авіакомпаніям рекомендується ретельно оновлювати свій парк літаків і скорочувати середній вік свого парку, щоб знизити витрати на технічне обслуговування, а також отримати додаткову вигоду від скорочення викидів.

3.2. Міжнародна кооперація авіатранспортних підприємств з метою збільшення частки світового ринку

Авіаційна галузь дуже важлива для сучасного суспільства як найбільший гравець у процесі глобалізації, з'єднуючи регіони, просуваючи глобальну торгівлю і туризм, сприяючи економічному і соціальному розвитку [97].

Довгострокова міжнародна конкурентоспроможність авіакомпаній визначається використанням широкого спектру революційних технологій, нових моделей надання послуг, а також ступенем «цифровізації» ключових бізнес-процесів. Інтенсивний розвиток світового ринку пасажирських авіаперевезень зумовлений як демографічними тенденціями, так і появою нових поколінь споживачів. Галузь вантажних авіаперевезень і суміжні галузі мають величезні перспективи розвитку, особливо на міжнародному рівні [34]. При цьому основною конкурентною перевагою авіакомпаній стає ступінь їхньої цифрової зрілості та можливість інвестицій у персоналізований досвід подорожей на основі використання нових цифрових технологій. У зв'язку з цим відносини між авіакомпаніями і зовнішніми підрядниками будуються в новому організаційному контексті, оскільки авіакомпанії прагнуть забезпечити більшу гнучкість своїх бізнес-моделей.

Цифрова трансформація авіакомпаній здебільшого пов'язана з реформуванням систем взаємодії з клієнтами, водночас глобальні цифрові платформи та онлайн-агрегатори у сфері авіаперевезень також посилюють дану тенденцію. Комплексні проєкти цифрової трансформації стають дедалі важливішими в бізнес-стратегіях авіакомпаній. Такі проєкти являють собою особливо інноваційні спеціальні послуги, як створення спеціалізованих корпоративних венчурних фондів або укладення гібридних контрактів. На цифрову трансформацію світового ринку авіаційних послуг вплинуло безліч екзогенних впливів, особливо нездатність національного законодавства швидко адаптуватися до змін ринку. Основною проблемою, що обмежує цифрову трансформацію в галузі, залишаються нормативні відмінності між країнами у вимогах до захисту і безпеки даних.

Авіація є важливим економічним сектором, що робить важливий внесок у економічний, політичний і соціальний розвиток. Як і у випадку з більшістю транспортних послуг, попит на послуги авіатранспортом обумовлений і визначається необхідністю і бажанням досягнення інших кінцевих цілей.

Повітряний транспорт сприяє, наприклад, економічному розвитку регіонів або конкретних галузей, як от туризм, але має існувати прихований попит на товари та послуги, пропоновані регіоном або галуззю. Відсутність повітряного транспорту, як і будь-якого іншого внеску в економічну систему, може завадити ефективному зростанню, але рівною мірою недоцільність або надлишок пропозиції є марнотратними.

Попит на послуги повітряного транспорту є похідним; інституційний контекст, в якому надаються послуги повітряного транспорту, має непрямий вплив на економічну систему. Ці петлі зворотного зв'язку можуть спричинити прямі економічні, політичні та соціальні наслідки, які, наприклад, супроводжують розширення торгівлі та мобільності населення, але вони також можуть бути непрямими, як, наприклад, через вплив повітряного транспорту на навколишнє середовище.

У сучасному глобалізованому світі міжнародне співробітництво є ключем до успіху для багатьох компаній, і авіаційна галузь не є винятком. Авіакомпанії

співпрацюють різними способами, щоб розширити свою мережу, надати пасажирам більше можливостей і скоротити витрати.

Авіакомпанії можуть використовувати безліч різних форм міжнародного співробітництва (рис. 3.2.):

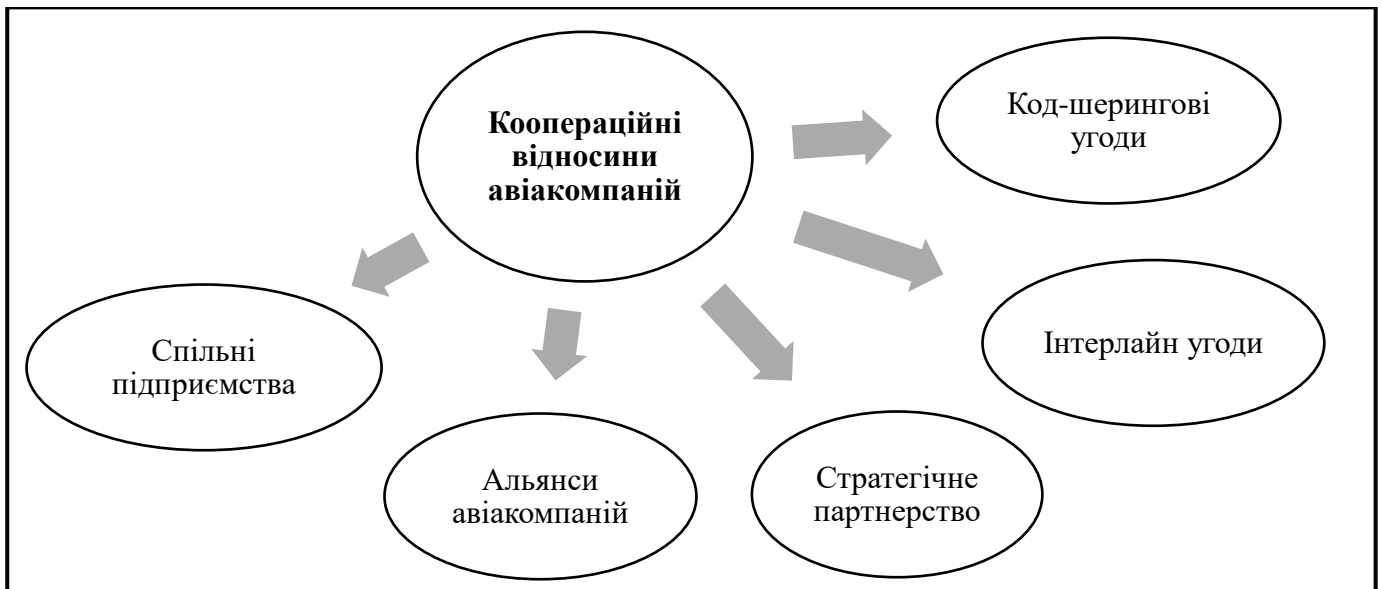


Рис. 3.2. Форми міжнародного співробітництва, які використовують авіакомпанії.

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

1. Код-шеринг: авіакомпанії обмінюються кодами рейсів і продають квитки на рейси одна одної.

2. Інтерлайн угоди: це найпоширеніша форма співробітництва, коли дві або більше авіакомпанії діляться рейсами та маркетингом, і це також дозволяє авіакомпаніям розширювати свою мережу маршрутів без необхідності відкривати нові маршрути або купувати нові літаки.

3. Спільні підприємства: авіакомпанії створюють нову компанію, яка спільно володіє і управляє певними активами або маршрутами.

4. Альянси авіакомпаній: авіакомпанії формують групи для координації діяльності та обміну ресурсами.

5. Стратегічне партнерство: авіакомпанії укладають угоди з іншими компаніями, такими як виробники літаків або аеропорти.

Вибір форми співробітництва залежатиме від низки факторів, включаючи розмір та ресурси авіакомпаній, їхні маршрутні мережі та цілі.

Авіакомпанії також можуть співпрацювати з іншими компаніями в галузі туризму, такими як готелі, туроператори та компанії з оренди автомобілів. Це може допомогти авіакомпаніям запропонувати своїм клієнтам більш комплексні пакети подорожей та покращити загальний досвід подорожей.

Міжнародне співробітництво може принести авіакомпаніям безліч переваг, зокрема:

1. Розширення маршрутної мережі – авіакомпанії можуть запропонувати своїм пасажиром більше напрямків, співпрацюючи з іншими авіакомпаніями.

2. Збільшення частоти рейсів – авіакомпанії можуть збільшити частоту рейсів на популярних маршрутах, співпрацюючи з іншими авіакомпаніями.

3. Скорочення витрат – авіакомпанії можуть скоротити витрати завдяки спільному використанню ресурсів, таких як літаки, екіпажі та наземне обслуговування.

4. Покращене обслуговування – авіакомпанії можуть поліпшити якість обслуговування пасажирів, пропонуючи більше зручностей і послуг.

5. Збільшення доходів – авіакомпанії можуть збільшити свої доходи, залучаючи більше пасажирів і пропонуючи їм більше продуктів і послуг.

Безпека польотів є глобальною проблемою і ЄС відноситься до неї відповідно, сприяючи підвищенню авіаційної безпеки в усьому світі. Міжнародне співробітництво в галузі безпеки відіграє важливу роль у підвищенні конкурентоспроможності європейської авіаційної промисловості, зокрема, за рахунок мінімізації економічного тягаря надлишкового нормативного нагляду.

ЄС вважає спільним обов'язком світової авіаційної спільноти надавати підтримку державам, які зазнають труднощів або не можуть повністю створити стійкі системи контролю за безпекою польотів відповідно до міжнародних стандартів. Тому ЄС бере активну участь у низці програм технічної допомоги та співробітництва. Ініціативи спрямовані на підвищення авіаційної безпеки на глобальному та регіональному рівні, особливо в регіонах з високим рівнем аварійності.

Міжнародне співробітництво в галузі авіаційної безпеки може допомогти гармонізувати стандарти на міжнародному рівні в інтересах пасажирів і авіаційної галузі.

В авіаційних відносинах із сусідніми країнами, і особливо з державами, з якими ЄС встановив привілейовані відносини, безпека є головним пріоритетом. Держави, які уклали міжнародні угоди з ЄС, такі як угода про Європейську спільну авіаційну зону, погоджуються застосовувати правила авіаційної безпеки Союзу. Вони також можуть брати участь у європейській системі безпеки та в роботі Агентства авіаційної безпеки Європейського Союзу (EASA) [79].

Однак міжнародне співробітництво також має певні недоліки, в тому числі: зниження конкуренції (коли авіакомпанії працюють разом, це може призвести до зменшення конкуренції, що може призвести до підвищення цін для пасажирів), через відмінності в мовах, культурах і діловій практиці міжнародне співробітництво може бути ускладненим і працемістким.

Отже, світова авіаційна галузь тісно пов'язана між собою і існує гостра потреба в міжнародній співпраці між гравцями ринку, такими як авіакомпанії, аеропорти та виробники. Співпраця дає змогу авіакомпаніям пропонувати більше напрямків і рейсів, розширюючи охоплення і привабливість для пасажирів. Спільне використання таких ресурсів, як літаки, персонал та інфраструктура, може призвести до значної економії для всіх учасників співпраці.

Очікується, що міжнародне співробітництво в авіаційній галузі розширюватиметься, оскільки авіакомпанії шукають способи стати ефективнішими, конкурентоспроможнішими та надавати якісніші послуги пасажирам.

3.3. Міжнародне співробітництво авіатранспортних підприємств України в воєнний та післявоєнний час

Повітряні перевезення серйозно постраждали від російсько-українського конфлікту. Забезпечення національної безпеки та охорони кордонів України лежить на відповідних військових органах і державних правоохоронних органах, організацію

та порядок роботи яких встановлюють законом [3]. Закриття повітряного простору росії та України призвело до різкого збільшення транспортних витрат для великої кількості рейсів. Маршрути рейсів змінено, насувається стрибок цін на паливо і країни відключають росію та її національну авіакомпанію [53].

Погіршення воєнно-політичної ситуації в Україні призвело до зниження соціально-економічних показників, невизначеності та нестабільності, але не змінило вектор інтеграції країни до європейської інтеграції, зокрема у сфері транспорту. Як і інші галузі економіки, вітчизняна авіаційна галузь нині перебуває у вкрай складній ситуації [38].

У світовому масштабі нині спостерігається позитивна динаміка в сфері авіаперевезень і роль авіації неможливо переоцінити. До війни ринок пасажирських авіаперевезень мав найвищі темпи зростання серед усіх видів транспорту України. Такі перспективи зумовлені насамперед значним незадоволеним попитом на авіаперевезення, а також вигідним географічним положенням для розвитку транзитних перевезень. При цьому особливого значення набуває розробка інструментів регулювання галузі на національному рівні. Зміна політичного ландшафту впливає на авіаційну галузь [55].

Україна відіграє важливу роль на міжнародному ринку авіаперевезень. Однак повітряний простір країни важливий для всього світу, оскільки Україна розташована на перетині основних транспортних шляхів між Азією та Європою, що призвело до формування високого транзитного потенціалу [11]. Умови воєнного часу являють собою непередбачувані проблеми для процесів логістичних компаній [15]. Після війни є всі шанси створити в Україні повноцінний конкурентоспроможний авіаційний ринок і розвинути європейський логістичний хаб.

Одним з аспектів нормативного регулювання міжнародних повітряних пасажирських перевезень є безпека пасажирів, авіаційного персоналу та персоналу, що займається авіаційною діяльністю, і повітряних суден.

Нині законодавство України містить норми, покликані забезпечити безпеку використання авіатранспорту в Україні, а також пасажирів, авіаційного персоналу та персоналу, що здійснює авіаційну діяльність.

Щоб відновити діяльність авіаційної галузі в Україні, недостатньо відновити інфраструктуру. Важливою умовою є також відновлення діяльності комерційних авіаперевізників та забезпечення попиту на послуги.

Українські компанії тепер змушені жити за рахунок кредитів або інвестицій своїх власників [50].

Авіаційний ринок України швидко розвивається [20]. Однак, незважаючи на правове регулювання цього питання, існує безліч проблем, пов'язаних із забезпеченням безпеки використання авіатранспорту, який потребує негайного розгляду. Міжнародні аеропорти, як стратегічна ціль національної економічної системи, потребують особливої уваги при визначенні напряму стратегічного розвитку в умовах лібералізації космічного простору та зростання терористичної загрози в Україні [39].

В Україні існує локальна специфіка ринку авіаперевезень, пов'язана зі збройним конфліктом, значним впливом неекономічних чинників в окремі роки та впровадженням міжнародних стандартів безпеки [51]. Основними цілями країн-окупантів є критично важлива інфраструктура, пошкодження або знищення якої серйозно впливає на національну безпеку та оборону [5].

Для розвитку повітряного транспорту в умовах розбудови транспорту на території України необхідно насамперед визначити стратегічні напрями повоєнного розвитку транспортної галузі України та потенційні ресурсні можливості для їхнього розв'язання [7].

Міжнародне співробітництво українських авіатранспортних компаній у воєнний час має вирішальне значення для підтримки функціонування економіки країни та її зв'язків зі світом. Незважаючи на значні труднощі, українські авіакомпанії та аеропорти продовжують співпрацювати із зарубіжними партнерами, щоб:

1. Забезпечити гуманітарні поставки. Українські авіакомпанії та аеропорти відіграють ключову роль у наданні гуманітарної допомоги постраждалим від війни регіонам України. Вони працюють з міжнародними організаціями та урядами над отриманням і розподілом гуманітарної допомоги по всій країні.

2. Підтримувати регулярні рейси. Деякі українські авіакомпанії продовжують пропонувати регулярні рейси в сусідні країни, даючи змогу українцям евакуюватися із зон бойових дій і повернутися додому. Ці рейси також важливі для підтримки торговельних відносин і туризму.

3. Відновити авіасполучення. Після звільнення українських міст від російських військ авіакомпанії та аеропорти починають відновлювати авіасполучення. Це складний процес, що вимагає значних зусиль і ресурсів, але є важливим кроком на шляху відновлення економіки країни.

Міжнародне співробітництво українських авіатранспортних компаній у воєнний час має також велике політичне значення. Це показує світові, що Україна залишається відкритою країною, яка прагне до співпраці з міжнародною спільнотою.

Для багатьох українських підприємств резерви підвищення конкурентоспроможності виробничого сектора практично вичерпані. Тому потрібно приділяти більше уваги оптимізаційним заходам у транспортній сфері [12].

Через війну в Україні деякі авіакомпанії були змушені використовувати інші маршрути, щоб уникнути повітряного простору України. Закриття повітряного простору України 24 лютого 2022 року у відповідь на російське вторгнення сильно вплинуло на авіаційний сектор (рис. 3.3.):

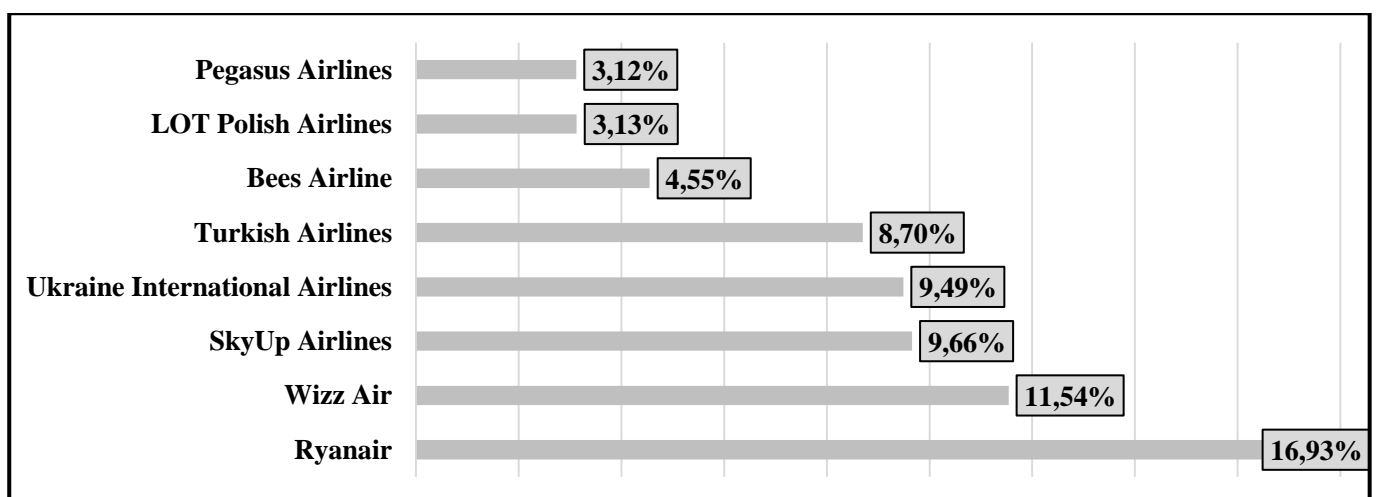


Рис. 3.3. Частка провідних авіакомпаній на ринку України з 22 лютого по 6 березня 2022 р.

Примітка. Побудовано автором за статистичними даними Statista.

Війна в країні не тільки негативно вплинула на авіатранспортну галузь України, а й фактично унеможливила її функціонування [40].

Наразі, низка українських авіакомпаній продовжують виконувати міжнародні рейси за кордон.

SkyUp. Наразі SkyUp є найбільшою авіакомпанією України за кількістю повітряних суден, який налічує 9 літаків у парку [63].

SkyUp виконує рейси за різними напрямками та співпрацює з різними авіакомпаніями. У вересні 2023 року SkyUp надав чартерні рейси таким авіакомпаніям, як Turkish Tailwind Airlines, Corendon Dutch Airlines, HiSky та FlyEgypt, перевозячи туристів із різних європейських міст на курорти Європи, Туреччини та Єгипту.

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

У 2023 році SkyUp виконала 10 528 рейсів по світу, перевезла понад 1,5 млн пасажирів (табл. 3.4):

Таблиця 3.4

Регулярні рейси SkyUp у 2023 році

Країна	Кількість рейсів
1. Молдова	2000 рейсів
2. Єгипет	1685 рейсів
3. Туреччина	1219 рейсів
4. Туніс	675 рейсів
5. Румунія	556 рейсів

Примітка. Побудовано автором за даними SkyUp Airlines.

Важливим етапом розвитку бренду SkyUp став повноцінний вихід на європейський ринок. У травні 2023 року авіакомпанія досягла важливої віхи, отримавши сертифікат експлуатанта (АОС), сертифікат САМО (Організації з підтримання льотної придатності) та ліцензію льотної придатності (АОЛ) для SkyUp МТ. Такий розвиток подій відкрив перед авіакомпанією нові можливості для

укладання контрактів на умовах АСМІ і відкриття в майбутньому регулярних рейсів з Європи. Наразі SkyUp MT експлуатує два літаки Boeing 737-800. Головний офіс розташований на Мальті.

SkyUp Airlines також отримала дозвіл на роботу в США за сертифікатом іноземного авіаперевізника FAR129. Крім того, тепер авіакомпанія може пропонувати послуги АСМІ та чартерні рейси з інших країн до Канади завдяки сертифікату іноземного перевізника FAOC [94].

Skyline Express Airlines. Skyline Express, який відновив польоти 2023 року, використовує два літаки Boeing 757-300, придбані після масштабного вторгнення росії в Україну. Боїнги 757-300, які використовує Skyline Express, виконують регулярні рейси з польських аеропортів на популярні морські курорти, включно з Єгиптом, Туреччиною, Грецією та Болгарією [62].

Цікаво, що Boeing 757-300 з українською реєстрацією наразі є найбільшими вузькофюзеляжними літаками, що експлуатуються з Польщі. Вони здатні перевозити до 275 пасажирів, що робить їх популярними для туристичних перевезень популярними маршрутами.

Роза вітрів (Windrose Airlines) відновила польоти з 2023 року, використовуючи літаки з парку МАУ, зокрема Embraer-190, Boeing 737-800 і Boeing 737-900ER [64].

Embraer-190 використовується для рейсів із Тивату в різні міста Європи під брендом чорногорської авіакомпанії Air Monteronto. Боїнг 737-800 виконує рейси між європейськими містами та Єгиптом від імені FlyEgypt.

Боїнг 737-900ER використовується для рейсів між Францією і Тунісом від імені туніської авіакомпанії Nouvelair [81].

Зниження цін на авіаквитки відбудеться тільки з країн, у яких авіаперельоти в Україну підлягають контролю рейсів і номерів авіакомпаній [30].

Тому реконструкція післявоєнної транспортної інфраструктури України має враховувати ключові принципи, такі як мультимодальність, гнучкість, зв'язність, стійкість, технології, інклюзивність, продуктивність і створення вартості [43].

Міжнародне співробітництво продовжує відігравати важливу роль у розвитку української авіації. Сьогодні українські авіаційні підприємства співпрацюють з

компаніями з усього світу з розробки та виробництва нових літаків, а також з надання послуг з технічного обслуговування та ремонту.

Підписання Україною угоди про спільний повітряний простір з країнами ЄС сприяє розвитку національної авіаційної галузі та забезпечує об'єднання авіаційних ринків нашої країни та ЄС і усунення перешкод, що сприятиме розвитку транзитного потенціалу України та інтеграція в європейські авіаційні структури, тим самим зміцнюючи авторитет країни на міжнародному рівні.

Під час післявоєнного відновлення України необхідно впровадити нові методи державного регулювання процесів конвергенції повітряного транспорту в ЄС:

- введення маршрутів, вільних від повітряного простору;
- розвиток інституту уповноваженого економічного оператора;
- перетворення традиційних аеропортів на екосистеми;
- використання цифровізації, сучасних технологій управління повітряним рухом, біометрії, штучного інтелекту, електронного документообігу [16].

Включення України в міжнародні відносини у сфері повітряного співробітництва є важливим елементом розвитку її економіки та інтеграції у світову спільноту. Це надає країні низку переваг, таких як:

1. Збільшення пасажирських і вантажних перевезень. Співпрацюючи з авіакомпаніями інших країн, Україна може розширити свою польотну мережу і запропонувати пасажиром більше напрямків і кращі ціни. Це, своєю чергою, може призвести до збільшення туризму та інвестицій.

2. Підвищення конкурентоспроможності авіакомпаній. Співпраця із зарубіжними партнерами допоможе українським авіакомпаніям підвищити свою ефективність і конкурентоспроможність. Це може включати обмін досвідом, обмін ресурсами та спільні програми лояльності.

3. Доступ до нових технологій і ноу-хау. Співпрацюючи із зарубіжними партнерами, українські авіакомпанії отримують доступ до нових технологій і ноу-хау. Це допоможе їм поліпшити безпеку, надійність і якість послуг.

4. Створення нових робочих місць. Розвиток авіаційної галузі може призвести до створення нових робочих місць у таких сферах, як транспорт, туризм, логістика та послуги.

Завдяки цим зусиллям Україна робить важливі кроки щодо встановлення відносин міжнародного співробітництва у сфері повітряного транспорту. Це може мати істотний позитивний вплив на економіку країни та її інтеграцію у світову спільноту.

Розвиток авіаційної промисловості країни після війни потребуватиме значних інвестицій, зокрема іноземних. Це вимагає реалізації відповідних державних заходів, оскільки потреба в інвестиціях та інноваційному оновленні транспортної галузі значно перевищує наявні на даний момент кошти. Авіація постійно стикається з турбулентними ринковими умовами та гострою конкуренцією. Реальність вимагає швидкого реагування на такі виклики та потребує науково обґрунтованого стратегічного бачення для підтримання шляху сталого розвитку, основними ідеями якого на національному, регіональному та місцевому рівнях є гармонізація економічної, соціальної та екологічної складових. Оскільки авіаційна промисловість має стратегічне значення, у повоєнний період дуже важливо розв'язати низку актуальних проблем і розбіжностей, без яких сталий розвиток галузі абсолютно неможливий.

Українські авіакомпанії після воєнних подій зіткнуться з безпрецедентними проблемами, які суттєво ускладнять процес відновлення та подальшого розвитку всієї авіаційної промисловості країни. Ситуація, що характеризується обмеженістю матеріальних і фінансових ресурсів, змусить авіакомпанії мобілізувати всі доступні засоби для ефективного відновлення польотів. Додаткові перешкоди виникають через специфіку ринку праці, зокрема скорочення кількості наявних спеціалістів через міграцію жінок за кордон та втрати чоловіків під час бойових дій. Дана нова економічна реальність вимагає від авіакомпаній більш консервативного підходу до розширення мережі, оптимізації витрат та інвестицій у маркетинг. Фінансові труднощі, спричинені тривалим періодом нестабільності, вимагають стратегічного підходу до складання бюджету та інвестування. Відновлення флоту, інфраструктури,

оптимізація маршрутів і пошук надійних партнерів для співпраці на міжнародному рівні стануть центральними аспектами стратегії виживання і розвитку. Створення концесій, наглядових рад та участь професійних менеджерів також сприятиме створенню стабільної та конкурентоспроможної системи повітряного транспорту в Україні.

Державна політика потребує модернізації, щоб впливати на підтримку та розвиток української авіаційної промисловості та створювати сприятливий інвестиційний клімат. Важливо не тільки відродити авіаційну промисловість після війни, а й використовувати світовий досвід та інноваційні методи для забезпечення її модернізації та сталого розвитку.

Отже, війна в Україні негативно вплинула на авіатранспортну галузь країни. Багато авіакомпаній були змушені призупинити польоти, були пошкоджені аеропорти і порушено цивільне авіасполучення над Україною.

Важливим пріоритетом є відновлення авіасполучення з Україною. Це вимагає тісної співпраці з міжнародними партнерами для забезпечення повітряної безпеки та відповідності міжнародним стандартам.

Україні необхідно модернізувати свою авіаційну промисловість, щоб вона відповідала вимогам модернізації. Це потребуватиме значних інвестицій, чого можна домогтися за допомогою міжнародного співробітництва.

Висновки до розділу 3

Отже, поліпшення аналітичних можливостей авіакомпаній у короткостроковій перспективі має важливе значення для того, щоб авіакомпанії могли швидше реагувати на ринкові умови за допомогою ефективного управління парком повітряних суден. Інші інновації включають інвестиції в полегшені навантажувальні агрегати для зниження витрати палива. З точки зору сталого розвитку авіакомпаніям рекомендується ретельно оновлювати свій парк літаків і скорочувати середній вік свого парку, щоб знизити витрати на технічне обслуговування, а також отримати додаткову вигоду від скорочення викидів.

Світова авіаційна галузь тісно пов'язана між собою, існує гостра потреба в міжнародній співпраці з гравцями ринку, такими як авіакомпанії, аеропорти та виробники повітряних суден. Співпраця дає змогу авіакомпаніям пропонувати більше напрямків і рейсів, розширюючи маршрутну мережу та прихильність споживачів.

Спільне використання таких ресурсів, як літаки, персонал та інфраструктура, може призвести до значної економії для всіх учасників співпраці.

Очікується, що міжнародне співробітництво в авіаційній галузі розширюватиметься, оскільки авіакомпанії шукають способи стати ефективнішими, більш конкурентоспроможними та надавати якісніші послуги пасажиром.

Війна в Україні негативно вплинула на авіатранспортну галузь. Багато авіакомпаній були змушені призупинити польоти, були пошкоджені аеропорти і порушено цивільне авіасполучення над Україною.

Важливим пріоритетом є відновлення авіасполучення з Україною. Це вимагає тісної співпраці з міжнародними партнерами для забезпечення повітряної безпеки та відповідності міжнародним стандартам. Україні необхідно модернізувати свою авіаційну промисловість, щоб вона відповідала сучасним ринковим вимогам. Це потребуватиме значних інвестицій, чого можна домогтися за допомогою міжнародного співробітництва.

ВИСНОВКИ

Світовий ринок авіаційних перевезень останні кілька років перебуває у стані турбулентності, на нього впливають різноманітні чинники, як от пандемія COVID-19, геополітична напруженість, зростання цін на авіаційне паливо, інфляція тощо. Попри зазначені труднощі, галузь демонструє ознаки стійкості та поступового відновлення. Найближчими роками авіагалузь зіткнеться з низкою проблем, таких як зростання цін, скорочення маршрутів і зміна споживчого попиту. Авіакомпанії, які зможуть швидко адаптуватися до змін і впровадити нові технології, будуть найкраще позиціонувати себе для успіху в майбутньому.

Комплексне дослідження розвитку світового ринку авіаційних перевезень в умовах турбулентності дало змогу сформулювати висновки теоретичного та практичного характеру:

1. Дослідження сутності та структури світового ринку авіаційних перевезень дало змогу виявити, що світовий ринок авіаперевезень демонструє стійке зростання. Очікується, що найближчими роками цей сектор швидко зростатиме, надаючи широкі можливості авіакомпаніям, аеропортам та іншим гравцям ринку. Зростання буде зумовлене зростаючою глобальною економікою, збільшенням ділових поїздок і туризму, а також доступністю авіаперевезень. Авіакомпаніям доводиться адаптуватися до нових викликів, таких як зростання цін на паливо, коливання валютних курсів і геополітична напруженість. Сталий розвиток ставатиме дедалі важливішим фактором, оскільки авіакомпанії прагнуть зменшити свій вплив на довкілля.

2. Регулювання світового ринку авіаційних перевезень – складне завдання, що вимагає врахування інтересів усіх зацікавлених сторін на різних рівнях економічної системи (від глобального до національного). Важливо знайти баланс між забезпеченням безпеки, розвитком конкуренції та захистом прав споживачів. Використання великих даних і штучного інтелекту може призвести до змін у сфері бронювання квитків, управління повітряним рухом і безпеки.

3. Вивчення факторів турбулентності, що впливають на діяльність світового ринку авіаційних перевезень, дало змогу виокремити основні з них: геополітична нестабільність (війни, регіональні конфлікти, теракти, які можуть призвести до закриття повітряного простору, зміни маршрутів і скасування рейсів, що негативно впливає на попит і пропозицію на авіаквитки), пандемії (спалахи інфекційних захворювань, як COVID-19, можуть призвести до масових скасування рейсів, запровадження обмежень на поїздки та зниження попиту на авіаперевезення), зміна клімату (зміна клімату може призвести до більш екстремальних погодних явищ, таких як урагани, повені та посухи, які можуть призвести до скасування рейсів та інших збоїв у роботі авіакомпаній) та інші.

При чому дані фактори взаємопов'язані та можуть впливати один на одного. Наприклад, зростання світової економіки може призвести до збільшення попиту на авіаперевезення, що може призвести до підвищення цін на авіаквитки. Важливо зазначити, що турбулентність світового авіаринку не завжди є чимось негативним. Вона може також слугувати каталізатором для змін, сприяти оновленню та розвитку економіки.

4. Критичний аналіз сучасних тенденцій розвитку світового ринку авіаційних перевезень показує, що світовий авіаринок постійно розвивається, динамічно змінюючись під впливом різноманітних факторів. Загалом, світовий ринок авіаційних перевезень має позитивні перспективи розвитку. Очікується, що попит на авіаперевезення буде зростати протягом наступних років, що призведе до зростання обсягів авіаперевезень та доходів авіакомпаній. Однак авіакомпаніям доведеться зіткнутися з викликами, такими як зміна клімату, геополітична нестабільність та зростання цін на авіаційне паливо.

5. Економічні та геополітичні кризи мають істотний вплив на міжнародні авіаційні перевезення. Вони призводять до значного скорочення попиту на пасажирські та вантажні авіаперевезення, підвищення цін на пальне та послуги, а також обмежень польотів. Під час кризи люди часто скорочують витрати на другорядні поїздки, наприклад на відпочинок або ділові поїздки. Це призводить до падіння попиту на авіаквитки, що, відповідно, негативно позначається на доходах

авіакомпаній. Пандемія COVID-19 справила руйнівний вплив на світову авіаційну галузь. У 2020 році пасажиропотік скоротився на 60%, що стало найбільшим спадом в історії. Авіакомпанії зазнали величезних збитків, багато хто з них був змушений оголосити банкрутство або скоротити кількість співробітників. Сталий розвиток ставатиме дедалі важливішим фактором, оскільки авіакомпанії прагнуть зменшити негативний вплив на довкілля. Авіакомпанії та пасажирів повинні підготуватися до нових викликів і адаптуватися до мінливих ринкових умов.

6. Глобальні стратегічні альянси авіакомпаній відіграють визначальну роль у формуванні сучасного світового ринку авіаперевезень. Такі альянси, що об'єднують десятки найбільших авіаперевізників світу, дають змогу координувати маршрути, ділитися ресурсами, уніфікувати стандарти обслуговування і цінову політику, а також пропонувати пасажиром ширший спектр послуг і можливостей. Альянси можуть спільно використовувати такі ресурси, як наземне обслуговування, персонал, технічне обслуговування літаків і запасні частини. Це дає змогу учасникам авіаринку знижувати операційні витрати, підвищувати ефективність і пропонувати більш конкурентні ціни на авіаквитки.

Глобальні стратегічні альянси є ключовим фактором, що визначає структуру та динаміку розвитку світового ринку авіаперевезень. Вони роблять авіаперельоти ефективнішими та зручнішими для пасажирів, водночас стимулюючи зростання та інновації в галузі. Роль глобальних стратегічних альянсів, ймовірно, зросте в майбутньому, оскільки вони відіграють дедалі важливішу роль у таких галузях, як розробка нових технологій, забезпечення авіаційної безпеки та зниження впливу на навколишнє середовище.

7. Розгляд стратегічного розвитку найбільших авіакомпаній світу дав змогу проаналізувати, що світова авіаційна галузь є динамічною та конкурентною, і авіакомпаніям постійно доводиться адаптуватися до нових умов, щоб залишатися конкурентоспроможними. Авіакомпанії постійно розширюють свої маршрутні мережі, щоб охопити нові ринки та запропонувати пасажиром більше варіантів подорожей. Це може включати додавання нових прямих рейсів, збільшення частоти рейсів на існуючих маршрутах та укладання партнерських угод з іншими

авіакомпаніями. Поліпшення аналітичних можливостей авіакомпаній у короткостроковій перспективі має важливе значення для того, щоб авіакомпанії могли швидше реагувати на ринкові умови за допомогою ефективного управління парком літаків. Інші інновації включають інвестиції в полегшені навантажувальні агрегати для зниження витрати палива. З точки зору сталого розвитку авіакомпаніям рекомендується ретельно оновлювати свій парк літаків і скорочувати середній вік свого парку, щоб знизити витрати на технічне обслуговування, а також отримати додаткову вигоду від скорочення викидів.

8. Особливість міжнародної кооперації авіатранспортних підприємств з метою збільшення частки світового ринку повинна відповідати антимонопольним правилам та регуляторним вимогам. Світова авіаційна галузь тісно пов'язана між собою і існує гостра потреба в міжнародній співпраці між гравцями ринку, такими як авіакомпанії, аеропорти та виробники. Співпраця дає змогу авіакомпаніям пропонувати більше напрямків і рейсів, розширюючи охоплення і привабливість для пасажирів. Спільне використання таких ресурсів, як літаки, персонал та інфраструктура, може призвести до значної економії для всіх учасників співпраці. Міжнародне співробітництво в авіаційній галузі розширюватиметься, оскільки авіакомпанії шукають способи стати ефективнішими, конкурентоспроможнішими та надавати якісніші послуги пасажирам.

9. Дослідження та аналіз стратегічних пріоритетів міжнародного співробітництва авіатранспортних підприємств України в воєнний та післявоєнний час дали змогу зробити такий висновок, що війна в Україні негативно вплинула на авіатранспортну галузь країни. Багато авіакомпаній були змушені призупинити польоти, були пошкоджені аеропорти і порушено цивільне авіасполучення над Україною. Війна в Україні та пов'язані з нею санкції проти росії призвели до різкого зростання цін на паливо і порушення ланцюгів поставок. Дані обставини вплинули на діяльність авіакомпаній, змусивши їх підвищити ціни на авіаквитки і скоротити низку маршрутів. Рушійними силами зростання світового ринку авіаперевезень є поживлення світової економіки, збільшення ділових поїздок і туризму, а також доступність авіаперевезень. Важливим пріоритетом є відновлення авіасполучення з

Україною. Це вимагає тісної співпраці з міжнародними партнерами для забезпечення повітряної безпеки та відповідності міжнародним стандартам. Україні необхідно модернізувати свою авіаційну промисловість, щоб вона відповідала вимогам модернізації. Це потребуватиме значних інвестицій, чого можна домогтися за допомогою міжнародного співробітництва.

Україні необхідно модернізувати свою авіаційну промисловість, щоб вона відповідала вимогам модернізації. Це потребуватиме значних інвестицій, чого можна домогтися за допомогою міжнародного співробітництва.

Таким чином, незважаючи на зазначені виклики, слід відзначити також деякі позитивні моменти для світового ринку авіаційних перевезень. Попит на авіаперевезення за прогнозами міжнародних авіаційних організацій зростатиме в міру того, як пандемія COVID-19 буде відступати, а економіка відновлюватиметься. Крім того, нові технології, такі як літаки з більшою паливною ефективністю, можуть допомогти знизити витрати авіакомпаній. Авіакомпаніям, які хочуть залишатися конкурентоспроможними в динамічному та конкурентному середовищі, важливо постійно інвестувати в нові технології, розширювати маршрутні мережі, покращувати обслуговування клієнтів, шукати способи зниження витрат.

СПИСОК БІБЛІОГРАФІЧНИХ ПОСИЛАНЬ ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Закон України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації»: від 21.03.2017 р. № 1965-VIII. Відомості Верховної Ради (ВВР). – 2017. – № 16. Ст.199.
2. Закон України «Про транспорт»: від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР. [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <https://zakon.rada.gov.ua>.
3. Конституція України від 28 червня 1996 року // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – №30.
4. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. № 3393-VI. Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48–49. – Ст. 536.
5. Агеєва Г. М. Відбудова та відновлення інфраструктури авіаційного транспорту та приаеродромних територій // Глобальні виклики сьогодення: наука, освіта та технології: матеріали міжнародної науково практичної конференції здобувачів вищої освіти та молодих учених, м. Рига, Латвія, 14 вересня 2023 р. Рига: ЦПР «Педагогічний простір». – 2023. – С. 70-73.
6. Білоцерківець В.В., Завгородня О.О., Золотарьова О.В. та ін. Сучасна міжнародна економіка: Підручник / За ред. В.М. Тарасевича. — Дніпро: ПБП «Економіка». – 2019. – 386 с.
7. Бойко С., Вишневський С., Шокар'єв Д., Поліщук П., Гвоздік С. Оцінювання рівня енергоефективності авіаційних підприємств авіаційного транспорту для післявоєнного відновлення України. Вісник Хмельницького національного університету. Серія «Технічні науки». – 2024. – № 1. – С. 215-221.
8. Борець І. В., Валько А. М., Габрієлова Т. Ю. Комплексна система оцінювання ефективності управління вантажопотоками авіакомпаній // Вчені записки. – 2023. – С. 355-360.
9. Венгер В., Романовська Н. Моделювання ринку аеропортових послуг у системі забезпечення глобальної конкурентоспроможності // Науковий вісник

Міжнародної асоціації науковців. Серія: економіка, управління, безпека, технології. – 2023. – Т. 2, №1. – С. 1-15.

10. Галуцьких Н. А., Павлюк Д. Ф. Оцінка перспектив розвитку світового ринку авіаційних перевезень // The 5th International scientific and practical conference «Innovations and prospects of world science» (December 29-31, 2021) Perfect Publishing, Vancouver, Canada. – 2021. – 1109 p.

11. Горбаченко А. А. Вплив українсько-російської війни на міжнародний ринок авіаційних перевезень. – 2022. – С. 218-221.

12. Гуші М. Б. Міжнародні логістичні системи в умовах глобалізації // Збірник тез доповідей підготовлено за матеріалами Міжнародної наукової інтернет-конференції 6-7 лютого. – 2023. – №74. – С. 101-105.

13. Жмур Н.В. Проблемні аспекти правового регулювання авіаційних перевезень в Україні / Н.В.Жмур, В.В.Ємець // Юридичний вісник. – 2023. – С.159-169.

14. Кажан К., Якимець І., Шишова М. Екологічна безпека новітніх видів авіаційного транспорту // Всеукраїнська науково-практична конференція молодих учених і студентів «Екологічна безпека держави». – 2023. – №17 – С. 9-9.

15. Кирилюк І., Сокур А. Організація логістичних процесів підприємства в умовах війни: проблеми та рішення // Економіка та суспільство. – 2024. – №61. – С. 1-5.

16. Кудрицька Н. Державне регулювання процесів конвергенції авіаційного транспорту України до ЄС // Економічний вісник університету. – 2023. – №56. – С. 54-60.

17. Кучма О. С. Передумови раціональної організації процесів вантажних авіаперевезень в умовах міжнародної інтеграції // Вчені записки. – 2023. – С. 251-255.

18. Міжнародна економіка: підруч. / С.О. Гуткевич, М.Д.Корінько, Ю.М.Сафонов. - 3-е вид., перероблене та доповнене. – Вид-во «Діса Плюс», 2021. – 428 с.

19. Міжнародні організації в системі політичних відносин наук.-допом. бібліогр. покажч. / Східноєвп. нац. ун-т ім. Лесі Українки, Бібліотека ; уклад. Л. Дейнека. - Електрон. текст. дані. – Луцьк, 2019. – 248 назв.
20. Набок І.І. Міжнародне співробітництво України в авіаційній сфері // АВІА-2021: тези доповідей XV міжнародної науково-технічної конференції. Національний авіаційний університет. – Київ, 2021. – С. 25.1-25.3.
21. Організація та технологія доставки спеціальних категорій вантажів: підручник / Т.Ю. Габрієлова, С.Л. Литвиненко, О.В. Баннов. К.: Видавничий дім «Кондор». – 2018. – 416 с.
22. Пічкурова З.В., Володько А.С. Особливості використання технологій електронної комерції у світовій індустрії авіаперевезень / З.В. Пічкурова, А.С. Володько // Авіація в ХХІ столітті – Безпека в авіації та космічні технології: матеріали Х Всесвітнього конгресу (28-30 вересня 2022 року, м. Київ). – К.: Національний авіаційний університет. – 2022.
23. Полтавська Д.О., Сидоренко К.В. Світовий досвід та сучасні особливості фінансування інноваційної діяльності в авіакосмічному секторі // Економічний простір. – 2021. – №176. – С. 20-27.
24. Прушківська Е., Прушківський В., Коптев О. Тенденції розвитку авіаційної промисловості в умовах глобальних викликів // Адаптивне управління: теорія і практика. Серія «Економіка». – 2023. – № 15 (30). – С. 1-14.
25. Радченко О., Сабірова І., Хайдарова Т. Маркетингове ціноутворення на ринку авіаційних послуг // Економіка та суспільство. – 2023. – №56. – С. 1-8.
26. Рекун І. І., Трубай Ю. С. Аналіз та оцінювання конкурентоспроможності авіаційного підприємства в умовах турбулентності зовнішнього середовища // Review of transport economics and management. – 2020. – P. 120-125.
27. Свириденко Д. Р. Розвиток стратегічних авіаційних альянсів в Україні // Кафедра міжнародного менеджменту платформа «Міжнародні інноваційні проекти для післявоєнного відновлення України». – 2023. – С. 318-321.
28. Сидоренко К., Бугайко Д.О., Гуріна Г.С., Заблоцька Р.О., Корж М.В. Світовий ринок технологій у сфері авіації як форма реалізації міжнародних науково-

технологічних відносин // Міжнародний науковий журнал «Інтернаука». Серія: «Економічні науки». – 2022. – №12. – С. 99–110.

29. Сидоренко К., Мандра В., Герман А. Вплив криз на функціонування світового ринку авіаційних перевезень // Економічний простір. – 2024. – №190. – С. 19–27.

30. Сидоренко К., Соколова З., Набок І., Прокоп'єва А., Бойчук Д., Родіонов П. Аналіз ефектів утілення угоди про спільний авіаційний простір із ЄС для галузі пасажирських авіаперевезень України в довоєнний період // Financial and Credit Activity Problems of Theory and Practice. – 2022. – №6 (47). – Р. 400–423.

31. Сидоренко К.В. Переваги та перспективи застосування безпілотних літальних апаратів у різноманітних сферах людського життя / В. С. Марченко, К. В. Сидоренко // Проблеми організації авіаційних перевезень і застосування авіації в галузях економіки: міжнар. наук.-практ. конф., 29 листопада 2019 р.: тези доп. – К., 2019. – С. 35-36.

32. Сидоренко К.В., Бугайко Д.О., Гуріна Г.С., Заблоцька Р.О., Корж М.В. Світовий ринок технологій у сфері авіації як форма реалізації міжнародних науково-технологічних відносин // Міжнародний науковий журнал «Інтернаука». Серія: «Економічні науки». – 2022. – №12. – С. 99-110.

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

34. Сидоренко К.В., Цикало К.Р. Сучасний стан, перспективи розвитку та напрями покращення міжнародних вантажних авіаційних перевезень України // International scientific discussion: problems, tasks and prospects: proceedings of the 4th international scientific and practical conference, (Brighton, February 19-20, 2022). Brighton (Great Britain), 2022. – Р. 95-101.

35. Сидоров О.А. Світова економіка та міжнародні економічні відносини: підручник / О.А. Сидоров, Н.О. Фісуненко, Т.В. Альошина; ред. П.А. Фісуненко. – Дніпро: Арт-Прес, 2023. – 400 с.

36. Смілянець В. В. Оцінка впливу ринкового простору на ефективність розвитку інноваційного потенціалу в авіаційному секторі світової економіки / В. В. Смілянець // Економічний простір. – 2023. – №187. – С. 184-191.
37. Смілянець В. В. Регулятори світового авіаційного ринку та їх роль у розвитку інноваційного потенціалу авіапідприємств. Підприємництво та інновації. – 2024. – №30. – С. 40-45.
38. Соколова О. Є., Чередніченко К. В. Методи та моделі короткострокового прогнозування європейського ринку авіаційних перевезень // Вчені записки. – 2023. – С. 306-316.
39. Соловійова О. О., Соколова О. Є., Борець І. В. Стратегічний розвиток аеропорту «Бориспіль» в повоєнний період // Вчені записки. – 2024. – С. 147-155.
40. Терентьєва В.Ю. Проблеми розвитку українських авіаційних компаній під час війни // Політ. Сучасні проблеми науки. Міжнародні відносини: Тези доповідей XXIV Міжнародної науково-практичної конференції здобувачів вищої освіти і молодих учених, Київ, 2024, Національний авіаційний університет. К.: НАУ, 2024. – С. 162-163.
41. Терентьєва В.Ю. Фактори впливу на розвиток світового ринку авіаційних перевезень / XV Міжнародна науково-практична конференція «Національні економічні стратегії розвитку в глобальному середовищі», 25 квітня 2024 р., НАУ, м. Київ.
42. Цебенко Н. М., Чупрін Є. С., Кондратенко Д. В., Гелеверя Є. М., Хрущ Н. А., Гурнак В. М., Волинець Л. М. Економічна діяльність авіаційної галузі України: аналіз та виклики // Вчені записки. – 2024. – С. 164-170.
43. Червякова В. Організаційно-методологічні підходи до післявоєнного відновлення транспортно-логістичної інфраструктури України // Журнал європейської економіки. – 2023. – Т.22, №4. – С. 597-622.
44. Cook Gerald N., Bruce G. Billig. Airline operations and management: a management textbook. Routledge. – 2023. – 412 p.
45. Graham A. Managing airports: An international perspective. Routledge. – 2023. – 600 p.

46. Gratton G. Reviewing the impacts of climate change on air transport operations. *The Aeronautical Journal*. – 2022. – №126 (1295). – P. 209-221.
47. Gukasyan Z. Strategies for adapting companies to the turbulence caused by the COVID-19 pandemic. *Business 4.0 as a subject of the digital economy*. Cham: Springer International Publishing. – 2022. – P. 639-645.
48. Jatobá M. N., Franco M., Rodrigues M. The role of communication between partners in the process of strategic alliances: a systematic literature review. *Journal of Business & Industrial Marketing*. – 2023. – №38 (7). – P. 1511-1531.
49. Kryvovyazyuk I. Digital transformation and innovation in business: the impact of strategic alliances and their success factors // *Economic Studies (Ikonomicheski Izsledvania)*. – Institute at the Bulgarian Academy of Sciences (Bulgaria). – 2023. – № 1. – P. 3 - 17.
50. Molchanova K., Semeriahina M. Prospects for the recovery of the aviation industry in Ukraine. Publishing House «Baltija Publishing». – 2023. – P. 81-86.
51. O. Savych, Shkoda T. Trends of air transportation market development in Ukraine. *Innovative Marketing*. – 2020. – № 16 (2). – P. 29-42.
52. Piccioni C., Stolfa A., Musso A. Exogenous shocks on the air transport business: The effects of a global emergency. *The Air Transportation Industry*. Elsevier. – 2022. – P. 99-124.
53. Prakasa Satria Unggul Wicaksana. The Effect of russia-Ukraine War on International Aviation Sectors. *KnE Social Sciences*. – 2022. – P. 572-581.
54. Sales M., Scholte S. *Air cargo management: Air freight and the global supply chain*. Routledge. – 2023. – 256 p.
55. Sydorenko K., Bugayko D., Gurina G., Korzh M. Challenges of sustainable development and safety of world civil aviation in the conditions of globalization. *Intellectualization of logistics and Supply Chain Management*. – 2022. – vol.16. – P. 41–50.
56. Fangni Z., Graham D. J. Air transport and economic growth: a review of the impact mechanism and causal relationships. *Transport Reviews*. – 2020. – №40 (4). – P. 506-528.

57. Wensveen J. Air Transportation: A Global Management Perspective. Routledge. – 2023. – 762 p.
58. <https://www.atlasair.com/> – офіційний сайт авіакомпанії Atlas Air.
59. https://www.britishairways.com/travel/home/public/en_ua/ – офіційний сайт авіакомпанії British Airways plc.
60. <https://www.delta.com/> – офіційний сайт авіакомпанії Delta Air Lines.
61. <https://www.lufthansa.com/ua/en/homepage> – офіційний сайт авіакомпанії Deutsche Lufthansa AG.
62. <https://skylineexpress.aero/> – офіційний сайт авіакомпанії Skyline Express Airlines.
63. <https://skyup.aero/uk/> – офіційний сайт авіакомпанії SkyUp.
64. <https://windrose.aero/> – офіційний сайт авіакомпанії Windrose Airlines.
65. <https://www.oneworld.com/> – офіційний сайт авіаційного альянсу Oneworld.
66. <https://www.skyteam.com/en/> – офіційний сайт авіаційного альянсу SkyTeam.
67. <https://www.staralliance.com/en/> – офіційний сайт авіаційного альянсу Star Alliance.
68. <https://www.unwto.org/> – офіційний сайт Всесвітньої туристичної організації (ЮНВТО).
69. <http://www.tourism.gov.ua> – офіційний сайт Державного агентства України з туризму та курортів.
70. <http://www.ukrstat.gov.ua> – офіційний сайт Державної служби статистики України.
71. https://commission.europa.eu/index_en – офіційний сайт Європейської комісії.
72. <https://www.alaskaair.com/> – офіційний сайт магістральної авіакомпанії Alaska Airlines.
73. <https://www.iata.org> – офіційний сайт Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA).

74. <https://www.icao.int/Pages/default.aspx> – офіційний сайт Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО).
75. <https://aci.aero> – офіційний сайт Міжнародної ради аеропортів (АСІ).
76. Air cargo market size [Electronic resource]. – Access: <https://www.mordorintelligence.com/industry-reports/global-air-freight-market>.
77. Air transportation [Electronic resource]. – Access: <https://www.linkedin.com/pulse/global-air-transportation-market-size-share-demand-rising-jackson>.
78. Airline development management: navigating the skies of opportunity [Electronic resource]. – Access: <https://www.linkedin.com/pulse/airline-development-management-navigating-skies-hussam-alahmed-vsajf>.
79. Aviation safety and international cooperation [Electronic resource]. – Access: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/aviation-safety/aviation-safety-and-international-cooperation_en.
80. Charting a sustainable growth strategy for airlines [Electronic resource]. – Access: <https://www.londonstrategicconsulting.com/post/charting-a-sustainable-growth-strategy-for-airlines>.
81. Continuing to conquer the skies: where do Ukrainian airlines fly during the war? [Electronic resource]. – Access: <https://visitukraine.today/blog/2612/continuing-to-conquer-the-skies-where-do-ukrainian-airlines-fly-during-the-war>.
82. Current aviation trends and the future of the airline industry [Electronic resource]. – Access: <https://blog.eplane.com/current-aviation-trends-and-the-future-of-the-airline-industry/>.
83. Global air transportation market size, share, demand, rising challenges, and future innovations [Electronic resource]. – Access: <https://www.linkedin.com/pulse/global-air-transportation-market-size-share-demand-rising-jackson>.
84. Global outlook for air transport [Electronic resource]. – Access: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/global-outlook-for-air-transport---december-2023---report/>.

85. Global ripple effects: the impact of the Israel-Hamas conflict on logistics and supply chains [Electronic resource]. – Access: <https://www.linkedin.com/pulse/global-ripple-effects-impact-israel-hamas-conflict-logistics-rai-h1qac>.
86. How does the war in Ukraine affect air travel? [Electronic resource]. – Access: <https://www.poentetechnical.com/news/how-does-the-war-in-ukraine-affect-air-travel/>.
87. How will the russia-Ukraine conflict impact aviation? [Electronic resource]. – Access: https://airport.nridigital.com/air_apr22/impact_russia_ukraine_aviation.
88. Liberalisation of air transport [Electronic resource]. – Access: <https://www.oecd.org/industry/liberalisation-of-air-transport-1170876b-en.htm>.
89. Passenger air transport [Electronic resource]. – Access: <https://www.giiresearch.com/report/tbrc1429589-passenger-air-transport-global-market-report.html>.
90. russia's invasion of Ukraine challenges Eastern European aviation security [Electronic resource]. – Access: <https://www.tsi-mag.com/russias-invasion-of-ukraine-challenges-eastern-european-aviation-security/>.
91. Status and prospects for development of the aviation transport industry of Ukraine in the conditions of European integration post pandemic and war [Electronic resource]. – Access: <https://science.lpnu.ua/smeu/all-volumes-and-issues/volume-5-number-1-2023/status-and-prospects-development-aviation>.
92. Strategic imperatives for the aviation sector [Electronic resource]. – Access: <https://www.gminsights.com/blogs/top-challenges-of-aviation-industry>.
93. Strategies for airlines to boost revenue and improve business traveler experiences [Electronic resource]. – Access: <https://www.linkedin.com/pulse/strategies-airlines-boost-revenue-improve-business-rj-mollen-mba-i4zaf>.
94. Supporting Ukraine, growing number of acmi contracts, and launching the airline in the EU [Electronic resource]. – Access: https://skyup.aero/en/news/dopomoga-krayini-rozvitok-acmi-ta-zasnuvannya-aviakompaniyi-v-yes-skyuptm-pidbivaye-pidsumki-2023-roku_475.

95. The 3 major airline alliances [Electronic resource]. – Access: <https://simpleflying.com/the-3-major-airline-alliances-star-alliance-oneworld-and-skyteam-why-are-they-good/>.
96. The impact of COVID-19 on airports—and the path to recovery [Electronic resource]. – Access: <https://aci.aero/2022/10/06/the-impact-of-covid-19-on-airports-and-the-path-to-recovery/>.
97. The impact of globalization on European airline market [Electronic resource]. – Access: <https://www.redalyc.org/journal/6922/692272863007/html/>.
98. The impact of the Iran-Israel conflict on humanity and aviation, with a focus on Indian aviation [Electronic resource]. – Access: <https://www.linkedin.com/pulse/impact-iran-israel-conflict-humanity-aviation-focus-indian-gupta-weahf>.
99. The international expansion of airlines: challenges, strategies and the benefits of going global [Electronic resource]. – Access: <https://valueg.com/the-international-expansion-of-airlines-challenges-strategies-and-the-benefits-of-going-global/>.
100. The structure and function of European air transport [Electronic resource]. – Access: https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-642-36844-8_11.
101. The world's greatest airline alliances [Electronic resource]. – Access: https://www.budgetair.com/en_us/blog/the-worlds-greatest-airline-alliances.
102. What is an airline alliance? [Electronic resource]. – Access: <https://www.forbes.com/advisor/credit-cards/travel-rewards/what-is-an-airline-alliance/#:~:text=There%20are%20three%20major%20airline,Each%20has%20different%20partner%20airlines>.