

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ імені В. Н. КАРАЗІНА

Економічний факультет
Кафедра міжнародної економіки та світового господарства

Реєстр № _____

Нормоконтролер

«До захисту»

в.о. зав. кафедри

к. е. н., доц. Шуба Т. П.

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

Кваліфікаційна робота бакалавра

Виконала:

студентка 4-го курсу

першого (бакалаврського) рівня

вищої освіти

заочної форми навчання

гр. ЕМ-42

Олена ЧЕРНИШОВА

Науковий керівник :

к. е. н., доцент

Ольга ЗАДОРЖНА

Харків – 2025

ЗМІСТ

ВСТУП.....	4
РОЗДІЛ 1. Теоретичні аспекти розвитку міжнародного ринку авіаперевезень.....	7
1.1. Сутність, принципи та задачі ринку авіаперевезень.....	7
1.2. Структура світового ринку авіаперевезень.....	16
1.3 Регулювання міжнародних авіаперевезень: міжнародні організації та законодавство.....	24
Висновки до розділу 1.....	34
РОЗДІЛ 2. Особливості функціонування та перспективи розвитку міжнародного ринку авіаперевезень.....	36
2.1. Аналіз міжнародного ринку авіаперевезень.....	36
2.2. Сучасний стан міжнародного ринку авіаперевезень.....	45
2.3. Проблеми та перспективи розвитку ринку міжнародних авіаперевезень.....	51
Висновки до розділу 2.....	58
ВИСНОВКИ.....	60
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	64

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. Транспортна система є одним із ключових елементів інфраструктури будь-якої держави, забезпечуючи ефективне функціонування економіки, розвиток ринкових відносин та інтеграцію у світове господарство. Серед різних видів транспорту особливе значення належить авіаційному, який забезпечує швидке та надійне перевезення пасажирів і вантажів на великі відстані, а також сприяє глобалізації економіки та мобільності населення.

Ринок авіатранспортних послуг вирізняється високим рівнем складності, оскільки в його структурі переплітаються численні внутрішні та зовнішні зв'язки. Це відкрита система, у якій всі елементи взаємодіють як із внутрішнім середовищем, так і з глобальними процесами. Одночасно ринок авіаперевезень є складовою частиною загальної системи міжнародної економіки та торгівлі.

У сучасних умовах спостерігається посилення інтеграційних процесів між провідними авіакомпаніями світу. Вони об'єднуються в стратегічні альянси, що дозволяє їм ефективніше розширювати маршрутні мережі, підвищувати конкурентоспроможність, оптимізувати витрати та спільно освоювати нові ринки. Така форма співпраці часто є вигіднішою, ніж придбання контрольного пакета акцій дрібніших перевізників. Водночас альянси сприяють посиленню позицій компаній-учасниць на міжнародному ринку, зростанню їх прибутковості та обсягів повітряних перевезень.

Не менш важливими є сучасні виклики, з якими стикається авіаційна галузь: наслідки пандемії COVID-19, підвищені екологічні вимоги, зростаючі ціни на авіаційне паливо, цифровізація та зміна споживчої поведінки. Це зумовлює необхідність глибокого аналізу тенденцій і перспектив міжнародного ринку авіаперевезень.

Ступінь наукової розробки проблеми. Проблематика розвитку та функціонування міжнародного ринку авіаперевезень широко представлена у наукових працях зарубіжних і вітчизняних дослідників. Серед зарубіжних

науковців вагомий внесок у вивчення авіаційної індустрії зробили G. Gratton, D. Graham, C. Piccioni, A. Musso, M. Sales, S. Scholte, Fangni Z., M. Jatobá, Z. Gukasyan, Gerald N. Cook, Bruce G. Billig, M. Stolf, які досліджували вплив глобальних викликів, стратегічних альянсів, інновацій, цифровізації та змін клімату на авіаційний сектор.

Серед українських науковців, що зробили помітний внесок у розвиток теми, варто відзначити К. Сидоренка, І. Набока, Е. Прушківську, З. Пічурову, В. Білоцерківця, О. Завгородню, І. Галуцьких, В. Терентьєву, Д. Свириденка, О. Коптева, В. Смілянця, І. Борець, Т. Габрієлову, О. Радченка, Н. Кудрицьку, які досліджують різні аспекти авіаперевезень — від регулювання, логістики, екологічної безпеки та відновлення авіагалузі після кризи, до конкурентоспроможності підприємств і інтеграції в міжнародний авіаційний простір.

Дослідження зазначених авторів дозволяють глибоко зрозуміти механізми функціонування авіаційного транспорту в умовах глобалізації та економічної нестабільності. Проте низка важливих аспектів, зокрема відновлення ринку в умовах війни, вплив цифрових технологій на пасажирські авіаперевезення, перспективи використання безпілотних літальних апаратів та виклики сталого розвитку в сучасних умовах, потребують подальшого наукового осмислення.

Метою дослідження є всебічний аналіз міжнародного ринку авіаперевезень, його основних характеристик, викликів і можливостей розвитку.

Для досягнення зазначеної мети були поставлені такі **завдання**:

- визначити сутність та основні принципи функціонування ринку авіаперевезень;
- вивчити структуру світового ринку авіаперевезень;
- дослідити регулювання міжнародних авіаперевезень;
- провести аналіз сучасного стану міжнародного ринку авіаперевезень;
- визначити проблеми, що виникають у процесі функціонування ринку;
- оцінити перспективи розвитку міжнародного ринку авіаперевезень.

Об'єктом дослідження є міжнародний ринок авіаперевезень, включаючи його структуру, основних учасників, механізми регулювання та ключові економічні аспекти.

Предметом дослідження є особливості функціонування міжнародного ринку авіаперевезень, його динаміка, проблеми та перспективи розвитку в умовах сучасної глобальної економіки.

Методи дослідження. У процесі написання роботи були використані загальнонаукові та спеціальні методи дослідження: аналіз і синтез, порівняльний метод, системний підхід, статистичні та графічні методи. Інформаційну базу склали офіційні дані Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), міжнародні нормативні акти, праці вітчизняних і зарубіжних дослідників, а також матеріали з відкритих джерел, зокрема мережі Інтернет.

Практичне значення отриманих результатів. Результати дослідження можуть бути використані для вдосконалення підходів до регулювання та підтримки авіаційної галузі, формування стратегій розвитку авіакомпаній, а також для прогнозування тенденцій на міжнародному ринку авіаперевезень. Отримані висновки мають практичне значення для суб'єктів ринку, науковців та фахівців у сфері транспорту.

Структура кваліфікаційної роботи. Робота складається зі вступу, двох розділів, висновків та списку літератури. Обсяг роботи складає 73 сторінок тексту, в якому міститься 1 рисунок та 14 таблиць. Список використаних джерел налічує 84 найменування.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНОГО РИНКУ АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ

1.1. Сутність, принципи та задачі ринку авіап перевезень

Транспортна система посідає одне з провідних місць в економічній структурі кожної держави, оскільки вона впливає не лише на господарське життя країни, а й виконує стратегічні функції у сфері національної безпеки та розвитку. З її допомогою реалізуються ключові соціальні, економічні та політичні завдання [17].

У цьому контексті повітряний транспорт відіграє роль важливого елемента інтегрованої транспортної мережі. Його стабільна робота забезпечує умови для динамічного зовнішньоекономічного розвитку, модернізації галузей господарства, а також задоволення потреб населення у швидкому та ефективному пересуванні як у межах держави, так і за її межами.

Сьогодні повітряний транспорт – це найбільш швидкий та дорогий вид транспорту. Він знаходиться на першому місці за подоланням великих водних та/або арктичних просторів, виконує завдання інтернаціоналізації та глобалізації світового господарства, ефективно долає великі маршрути. До недавнього часу повітряний транспорт спеціалізувався переважно на перевезенні пасажирів, а серед вантажів, які перевозились, переважали пошта, продукти, які швидко псуються (тому що швидкість перевезення повітряним транспортом є найвищою) та багаж.

Однак з часом повітряний транспорт почав виконувати різноманітні інші функції: наукові, рятувальні, поліцейські, протипожежні, природоохоронні, монтажні, а також перевезення цінних та/або термінових вантажів. Кількість цих функцій дедалі буде збільшуватись завдяки створенню нових типів літаків, вертольотів та інших повітряних суден.

Великі відстані також легко долаються за допомогою повітряного

транспорту; єдина незручність, яка може статись, це повітряні ями. Жоден вид вантажоперевезень не може конкурувати з авіаперевезеннями. Коли вантаж відправляють літаком, не потрібно кожного разу проходити процедуру контролю на митниці. Перевірка на митниці відбувається лише тоді, коли вантаж відправляють, і тоді, коли він прибуває на місце кінцевого призначення. Такий спосіб перевезень дуже надійний, тому що ризик того, що вантаж розкрадуть (на відміну від інших способів перевезення), мінімальний. Товар може якимось постраждати лише при перевантаженні або ж у тоді, коли він проходить митний контроль [5].

Авіаперевезення класифікують за напрямком, типом завантаження та категорією вантажу (табл. 1.1).

Таблиця 1.1 – Види авіаперевезень

Вид	Характеристика
Прості перевезення	Їх також називають «генеральними». Це коли замовник послуги – власник генеральних товарів, які перевозяться до пункту призначення. Такі вантажі перевозяться дуже швидко, що безсумнівно є перевагою.
Попутні перевезення	Коли використовують транспорт, який прямує у потрібному напрямку для доставки вантажу. Низька ціна таких перевезень – основна їх перевага.
Човникові перевезення	Вид транспортування, який використовують для перевезення пасажирів. Від інших такі перевезення відрізняються тим, що транспортний засіб повертають у пункт відправлення без пасажирів на борту.
Збірні перевезення	Дуже поширені для транспортування штучних вантажів, товари різних відправників при такому перевезенні консолідуються на складі, а потім уже відправляються, коли накопичиться оптимальний обсяг товарів. Такі перевезення низькі за своєю вартістю.

Джерело: складено автором за матеріалами[6]

За характером польотів їх поділяють на внутрішні, міжнародні та змішані.

Внутрішні польоти виконуються у межах певної країни, а міжнародні – лише у міжнародному повітряному просторі. Змішані авіакомпанії, відповідно, виконують польоти як і у межах певної країни, так і за її межами. Слід зазначити, що саме суто міжнародні авіакомпанії зустрічаються доволі рідко [5].

За формою власності авіакомпанії поділяють на державні, приватні, корпоративні та змішані – із залученням іноземного капіталу (табл. 1.2).

Таблиця 1.2 – Види авіакомпаній за формою власності

Вид	Характеристика
Державні	Компанії повністю належать державі або ж контролюються пакетом акцій, яким володіє держава. Сьогодні майже не залишилось таких компаній, якими би повністю володіла держава – як правило, контрольний пакет акцій складає від 51 до 75 відсотків. Наприклад, British Airways та Air France.
Приватні	Компанії, які належать одній фізичній або юридичній особі. Наприклад, NetJets, Wheels Up, UTA тощо
Корпоративні	Компанії, якою володіють усі акціонери. Проте контрольний Пакет акцій належить лише одній особі, яка фактично управляє компанією.
Змішані	Компанії, які створені із залученням іноземного капіталу. В кожній країні існують свої умови для створення таких компаній: наприклад, у США відсоток іноземної власності не має перевищувати 25%, а у Великобританії – 33%

Джерело: складено автором за матеріалами[5; 6]

Авіакомпанії також класифікують за дальністю та направленням польотів, які вони виконують. Вони поділяються на місцеві, регіональні, магістральні та комп'ютерні.

Місцеві авіакомпанії реалізують свої рейси в межах певної країни, і зазвичай протяжність таких польотів не перевищує 1000 км.

Протяжність польотів регіональних авіакомпаній становить близько 3000 км, такі компанії здійснюють внутрішньо регіональні перевезення як у межах

однієї країни, так і за її межами. До таких перевезень відносять перевезення між країнами Скандинавського півострова, перевезення по Європі тощо [4].

Магістральні авіакомпанії виконують як внутрішні, так і міжнародні перевезення; протяжність таких перевезень складає щонайменше 3000 км. Трансатлантичні, транстихоокеанські, трансамериканські та інші міжрегіональні перевезення відносять до магістральних перевезень.

Комп'ютерні перевезення, які також називають міжлінійними, виконують між населеними пунктами, які знаходяться на відстані від 100 до 500 км один від одного.

За типом перевезення поділяють на пасажирські, вантажні та змішані. Пасажирські перевезення здійснюються спеціально обладнаними літаками для перевезення пасажирів. Як правило, також виконуються вантажні та поштові перевезення у спеціальних вантажних відсіках. Суто вантажні перевезення виконуються на спеціальних літаках, які мають потрібне обладнання. Авіакомпаній, які займаються лише вантажними перевезеннями, дуже мало: наприклад, DHL (США), TNT Express (Нідерланди), UPS (United Parcel Service, США) тощо [7].

Більшість авіакомпаній виконують різні типи перевезень, тому їх називають змішаними. Деякі крупні авіакомпанії мають спеціальні вантажні філіали – наприклад, Lufthansa, Air Canada.

За даними Skytrax World Airline Awards [84] до найбільших та найуспішніших авіакомпаній у 2024 році відносять:

Qatar Airways

Singapore Airlines

ANA All Nippon Airways

Cathay Pacific Airways

Emirates

EVA Air

Hainan Airlines

Qantas Airways

Lufthansa

Thai Airways

Авіап перевезення дуже поширені для транспортування небезпечних вантажів. До таких вантажів відносять речовини, які можуть бути небезпечними при неправильному навантаженні або ж транспортуванні, вони також можуть завдати шкоди повітряному судну, оточуючим та навколишньому середовищу. Такі вантажі класифікують відповідно до рівня їх небезпеки на категорії:

- вибухові речовини;
- розріджені, розчинені, зжаті газоподібні речовини;
- рідини, які легко спалахують;
- тверді речовини, які легко спалахують, а також речовини, які при контакті з водою можуть виділити гази, які легко спалахнуть;
- органічні пероксиди, а також речовини, які окислюються;
- отруйні речовини, інфекційні речовини;
- радіаційні вантажі або ж вантажі, які можуть виділяти радіацію;
- корозійні, їдкі речовини;
- інші небезпечні вантажі [5].

Спеціальна комісія ООН затверджує норми авіап перевезень небезпечних вантажів. Щоб здійснювати такі перевезення, потрібно дотримуватись таких правил:

- маркувати вантаж або ж наділяти його певним спеціальним знаком, який буде повідомляти про його небезпечність; має бути додана інструкція поводження з ним;
- до небезпечного вантажу має бути додана декларація «Dangerous Goods Declaration» і AWB-авіанакладна;
- перевезення небезпечних вантажів повинні здійснюватися у відповідності з вимогами IATA (ІКАО) [30].

Особливої уваги заслуговують заходи із забезпечення польотів, до яких відносять паливне забезпечення, аеродромне забезпечення,

електросвітлотехнічне, забезпечення безпеки, прибирання, обслуговування тощо. Така діяльність має сертифікуватися.

Паливне забезпечення авіап перевезень – це комплекс заходів, який має на меті забезпечити експлуатацію та обслуговування повітряного судна паливом, а також спеціальними рідинами. Паливо приймається, зберігається, готується та видається на заправлення, а уже потім заправляють повітряне судно. Якість палива (або ж спеціальних рідин) жорстко контролюється.

Аеродромне забезпечення польотів має на меті підтримати льотні польоти поля аеродрому, аеродромних систем, а також споруд, які перебувають у постійній готовності для зльоту, маневрування, посадки та стоянки повітряних суден [4].

Польоти забезпечуються також з електросвітлотехнічної сторони – мається на увазі комплекс заходів для забезпечення зльотів, заходження на посадку, безпосередньо посадки, керування повітряним судном, а також забезпечення аеропортів та його об'єктів електроенергією.

Ще один важливий комплекс заходів – це забезпечення авіаційної безпеки, залучаються людські та матеріальні ресурси для захисту пасажирів та вантажів від актів незаконного втручання.

Обслуговування пасажирів, багажу, вантажів та пошти – це заходи щодо реєстрації, оформлення пасажирів, вантажів, оформлення документації, завантаження та розвантаження багажів, посадка та висадка пасажирів.

Прибирання в аеропортах. Розмір та ефективність підмітальних машин відрізняється в залежності від розмірів та інтенсивності руху в аеропортах: можуть використовуватись великі спеціальні машини для прибирання злітно-посадкової смуги, а також дрібніші, більш компактні, які використовують для прибирання рульових доріжок та зон обслуговування [51].

Організації-підрядники забезпечують комплекс робіт по догляду за повітряним судном під час його перебування на землі: прийом повітряного судна, його підготовка до вильоту і випуск у політ. Таке обслуговування проводять диспетчери, клінінгова та багажна служби, цех бортового харчування

тощо.

Коли літак приземлюється на місце стоянки, його оглядають техніки-інженери разом з екіпажем, іноді це відбувається за участю служби авіаційної безпеки. Після огляду та занесення результатів до бортового журналу, працівники клінінгової компанії його прибирають [51].

Щодо харчування, наприклад, на Boeing-737 є дві кухні – на носі та у хвості літака. Автоліфт кейтерингу (галузь харчування, яка надає свої послуги для різних видів заходів – доставка харчування до офісів, літаків, обслуговування бенкетів тощо) завантажує бортове харчування в обидві кухні, а їжу приймають на літак бортпровідники. Харчування потрапляє на борт відразу у візках, які потім бортпровідники розвозять салоном під час польоту.

Спецтранспорт та засоби механізації – це заходи, які здійснюються для виконання наземних транспортних послуг. Такі заходи підтримують аеропорти в експлуатаційному стані [28].

Польоти забезпечують із інженерно-авіаційного боку – дії щодо підтримки льотної придатності повітряних суден.

Експлуатанти, органи обслуговування повітряного руху, екіпажі, пошуково-рятувальні служби та інші органи забезпечують метеорологічною інформацією для забезпечення безпечної, ефективної та регулярної аеронавігації.

Адміністрування у аеропортах – включають послуги для екіпажів, представників авіакомпаній, а також іншим суб'єктам обслуговування (зв'язок, взаєморозрахунки, а також послуги, які пов'язані із взаємодією в аеропортах) [28].

До переліку наземного обслуговування повітряних суден на пероні та місцях стоянки відносяться, зокрема, операції з керування літаком до та після рейсу, завантаження й розвантаження багажу та вантажів, а також забезпечення харчуванням, очищення та видалення льоду з поверхонь літака.

Крім того, в зоні аеродрому здійснюється низка спеціалізованих сервісів, таких як аварійно-рятувальне забезпечення, надання консультаційної допомоги,

передача польотної інформації та організація диспетчерського супроводу.

Інформаційне обслуговування перед польотом – це забезпечення метеорологічною інформацією пасажирів та інших користувачів повітряного простору, яка необхідна для успішної підготовки та виконання польотів [62].

Забезпечення пошуків та рятувань – це заходи, які спрямовані на організацію та реалізацію пошукових, рятувальних, протипожежних, аварійних заходів з метою порятунку користувачів повітряного простору, які зазнали лиха або потребують допомоги та евакуації.

Заходи, які спрямовані на попередження пожеж, а також збитків, які можуть бути заподіяні під час здійснення польотів.

Радіотехнічне обслуговування польотів – заходи, які проводять різні служби для забезпечення регулярного повітряного руху [62].

До категорії техніки й устаткування, які обов'язково підлягають сертифікації в авіаційній сфері, належать такі позиції:

- наземне обладнання, що забезпечує роботу авіації;
- пристрої, які використовують для пошукових чи рятувальних дій у надзвичайних ситуаціях;
- паливо, мастила та інші спеціальні рідини, необхідні для обслуговування літаків;
- засоби, що гарантують безпеку польотів та охорону об'єктів авіаційної інфраструктури;
- самі аеродроми, як складова частина інфраструктури;
- метеорологічна апаратура, яка розміщена на території аеродрому;
- обладнання для світлової сигналізації злітно-посадкових смуг;
- матеріали і технічні засоби, що використовуються для обслуговування та збереження покриття аеродромів;
- автоматизовані комплекси для керування технічними процесами в аеропортах;
- апаратура, що забезпечує радіотехнічну підтримку польотів.

Щодо страхування цивільної авіації, то воно здійснюється для захисту інтересів користувачів та власників повітряного транспорту, а також тих, хто цей транспорт використовує [8].

Вони включають страхування:

- для осіб, які мають право перебувати на борту повітряного судна на законних підставах, але не купуючи квитки;
- відповідальності експлуатанта цивільного повітряного судна комерційної авіації за шкоду, яка може бути заподіяна третім особам;
- працівників замовника авіаційних робіт, інших організацій, які залучені до виконання авіаційних робіт, та осіб, які технологічно забезпечують виконання авіаційних робіт;
- цивільних повітряних суден;
- відповідальності експлуатанта або власника повітряних суден авіації загального призначення за шкоду, яка може бути заподіяна третім особам;
- відповідальності експлуатанта аеропорту та сертифікованих суб'єктів наземного обслуговування за шкоду, заподіяну третім особам;
- відповідальності організацій з надання послуг з аеронавігаційного обслуговування, за шкоду, заподіяну третім особам;
- відповідальності розробників, виробників цивільної авіаційної техніки, організацій з технічного обслуговування, які можуть проводити випробувальні польоти, за шкоду, заподіяну третім особам;
- відповідальності авіаційного перевізника за шкоду, яка може бути заподіяна пасажиром, вантажу, багажу, пошті;
- членів екіпажу повітряного судна та іншого персоналу;
- відповідальності навчального закладу під час виконання навчально-тренувальних польотів за шкоду, заподіяну третім особам.

Відповідальність авіаперевізника перед вантажовласниками настає лише у тому випадку, коли подія, яка стала причиною шкоди вантажу, пошти, сталася під час перевезення (сюди також додають період, протягом якого перевізник ніс

за них відповідальність), така відповідальність також настає у випадку, коли сталася затримка перевезення вантажу та пошти [8].

Суб'єкти авіаційного страхування – страховики та страхувальники. Страховики – це ті юридичні особи (які також мають бути громадянами України), які мають ліцензію на здійснення страхування цивільної авіації.

До переліку осіб та організацій, які підлягають страхуванню, належать: компанії, що здійснюють авіаперевезення;

- особи або організації, які володіють чи експлуатують літаки;
- офіційно визнані підприємства, що виконують наземне обслуговування повітряних суден;
- адміністрації та керівництво аеропортів;
- структури, які надають аеронавігаційні послуги;
- юридичні або фізичні особи, котрі замовили авіаційні роботи і підписали відповідні договори з виконавцями цих послуг;
- заклади освіти, які проводять підготовку майбутніх пілотів і здійснюють навчальні польоти;
- підприємства, що займаються проектуванням, виготовленням або технічним обслуговуванням авіаційної техніки, а також ті, хто проводить тестові або інші необхідні з виробничих причин польоти. [8].

1.2. Структура світового ринку авіаперевезень

Міжнародний ринок авіаперевезень — це багаторівнева система взаємодії економічних суб'єктів, які беруть участь у транспортуванні пасажирів і вантажів за допомогою повітряного транспорту.

Фінансування модернізації та розширення аеропортів здійснюється як за рахунок бюджетних коштів, так і через залучення приватного капіталу, що дозволяє підвищити рівень конкурентоздатності аеропортів на глобальному ринку [46].

Під терміном «аеропорт» розуміється сукупність інженерних об'єктів, які забезпечують приймання та відправлення літаків, а також супутнє обслуговування [50].

Аеропорти можуть значно відрізнятися за масштабами — від невеликих місцевих терміналів до масштабних міжнародних авіаційних вузлів. Їх роль у транспортній логістиці важко переоцінити, оскільки вони з'єднують території всередині країн та за кордоном. Крім того, аеропорти відіграють вагомую роль у світовій економіці, стимулюючи розвиток торгівлі, туристичних потоків і мобільності населення.

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.

Співпраця на міжнародному рівні в галузі авіації має ключове значення для поширення знань, технологічного обміну й створення нових рішень. Вона сприяє впровадженню інновацій у виробництві повітряних суден, формуванню сучасних стратегій діяльності авіаперевізників, оновленні аеропортової інфраструктури та зменшенню негативного впливу авіаційної діяльності на довкілля [30].

Авіаційна галузь охоплює широкий спектр складових — це і керування повітряним рухом, і функціонування аеропортів, робота авіакомпаній, виробництво літаків, їх технічна підтримка, а також правове регулювання і система авіаційної безпеки. Усі ці елементи взаємодіють між собою, забезпечуючи ефективність і безпечність авіапослуг.

Структура світового ринку авіаперевезень поділяється за кількома критеріями — зокрема, за типом експлуатації, галуззю застосування та географічним охопленням. Щодо типу, то ринок включає перевезення, які

здійснюють пасажирські авіалінії, вантажні компанії, а також оператори авіації загального призначення. Залежно від напрямку використання, виділяють пасажирські, вантажні перевезення та інші супутні послуги (див. рис. 1.1).

Повітряний транспорт сьогодні має вагоме значення не лише як засіб логістики, а і як рушійна сила економічного та соціального прогресу. Його роль у формуванні сучасної економіки є незаперечною [12].

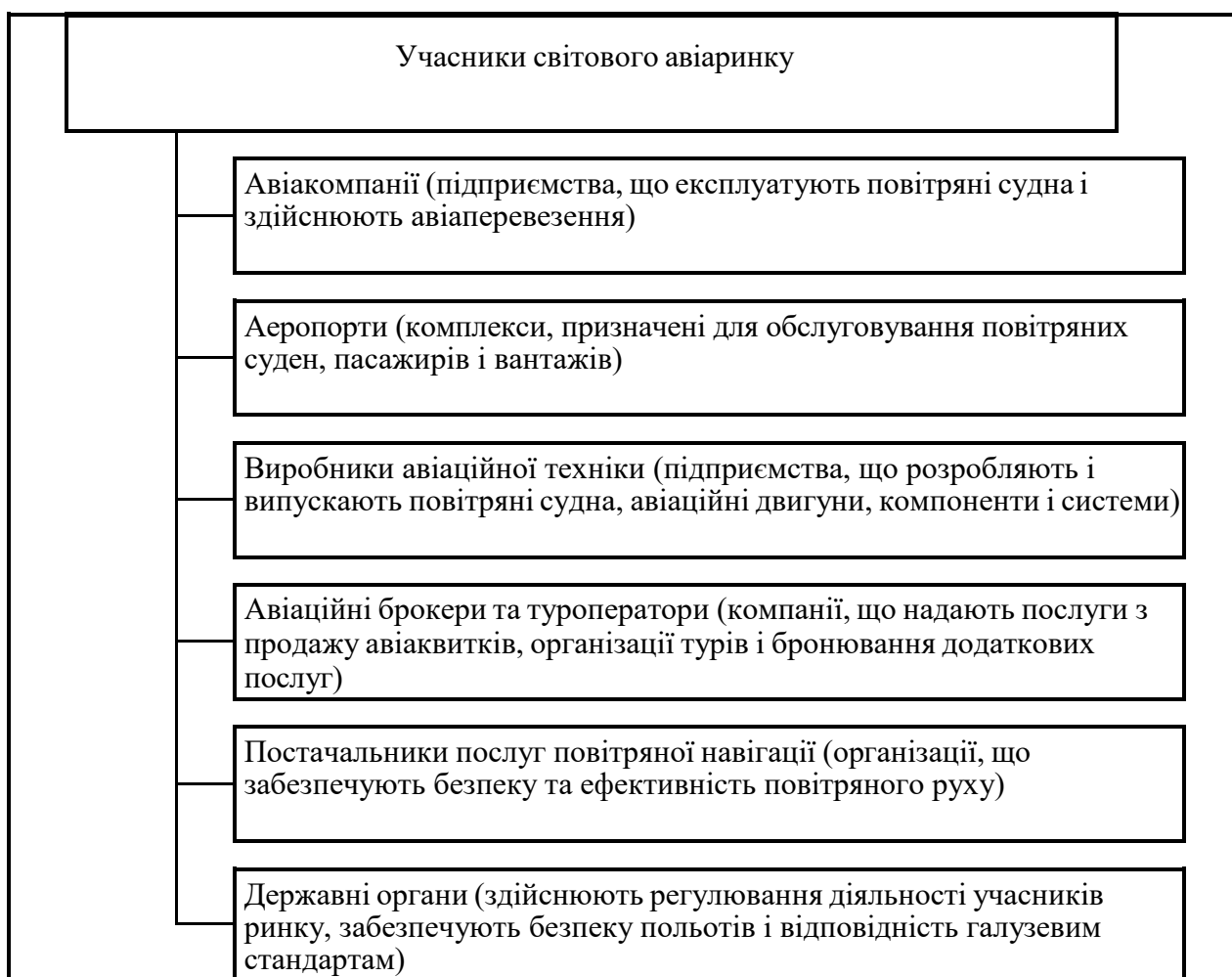


Рис. 1.1 - Основні учасники світового ринку авіаційних перевезень

Джерело: складено автором за матеріалами [66]

Активне зростання глобального ринку цивільної авіації зумовлене швидким розвитком комерційних авіаперевезень, що вимагає розширення

транспортних потужностей. При цьому вартість літаків також збільшується через підвищену складність сучасних авіаційних технологій [27].

Повітряний транспорт справляє вплив на економіку як напряму — через функціонування галузі, так і побічно — завдяки створенню додаткових економічних вигод. Йдеться про поліпшення доступу до ринків, ресурсів і технологій. У свою чергу, економічна активність стимулює потребу в авіаперевезеннях. Транспортні компанії зазвичай спеціалізуються на певних видах перевезень, зокрема морських, автомобільних, повітряних або залізничних [38].

Хоча повітряний транспорт відіграє важливу роль у розвитку економіки, взаємозв'язок між динамікою авіаперевезень та економічними показниками поки що не досліджено повною мірою.

У розвинутих країнах, як правило, спостерігається односторонній причинно-наслідковий зв'язок — зростання авіатранспорту позитивно впливає на економіку. Особливо помітно це через зайнятість у сфері обслуговування, яка збільшується зі зростанням пасажиропотоку. Водночас зворотна залежність — коли економіка впливає на ринок перевезень — менш виражена [36].

На ринку авіаперевезень діє багато компаній, які застосовують різноманітні стратегії ціноутворення й інструменти маркетингу, щоб завоювати своїх клієнтів.

Основні сегменти глобального ринку авіаперевезень поділяються за такими критеріями:

1. За напрямками перевезень:

- пасажирські;
- вантажні.

2. За регіональним поділом:

- Азійсько-Тихоокеанський регіон;
- Європа;
- Північна Америка;

- Близький Схід;
- Африка.

3. За моделлю авіакомпаній:

- лоукост-компанії, що стрімко розвиваються, завдяки мінімізації витрат і доступним тарифам;
- класичні (мережеві) авіаперевізники, які забезпечують широку маршрутну сітку, сервіс преміум-класу й пересадки;
- вантажні авіакомпанії, що займаються лише транспортуванням вантажів.

4. За формою власності:

- державні (керуються урядами);
- приватні (власність інвесторів).

Авіаперевезення — це транспортування вантажів та пасажирів за допомогою повітряного транспорту. За прогнозами, у найближчі роки очікується стрімкий ріст цього ринку, що пояснюється збільшенням кількості пасажирів, активною розбудовою аеропортів і зростаючим попитом на доставку товарів повітряним шляхом.

Авіаперевезення займають провідне місце серед усіх видів транспорту завдяки своїй швидкості, комфорту та ефективності. Вони використовуються для перевезення як пасажирів, так і вантажів. Основними операторами ринку виступають авіакомпанії, що виконують регулярні рейси по всьому світу. Цей ринок є висококонкурентним і постійно розвивається, головним чином через зростання попиту, інфраструктурні проєкти розширення аеропортів і підвищений інтерес до повітряного вантажного транспорту.

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

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.

Європа. Європейський ринок авіап перевезень 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.

Азійсько-Тихоокеанський регіон. Азійсько-Тихоокеанський ринок авіап перевезень 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.

Латинська Америка. Латиноамериканський ринок авіап перевезень 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.

Близький Схід. Регіональна авіаційна галузь Близького Сходу виконує роль ключового логістичного хабу, який забезпечує транзитні маршрути між Азією, Африкою та Європою. Найбільшими центрами перельотів тут виступають міста Дубай і Доха, де розташовані головні бази таких провідних авіап перевізників, як Emirates, Qatar Airways і Etihad.

Африка. Авіаційний ринок африканського континенту поки що залишається малорозвиненим у порівнянні з іншими регіонами світу. Йому притаманні інфраструктурні обмеження та регуляторні складнощі, що стримують динаміку росту. Найактивнішим авіаційним вузлом є Південно-Африканська Республіка, хоча країни як Нігерія, Кенія та Ефіопія також мають значний потенціал розвитку [69].

Головна функція будь-якого аеропорту — забезпечити ефективне сполучення авіап перевезень, як пасажирських, так і вантажних, з ринком. Це можуть бути як великі міжнародні хаби, так і невеликі аеропорти зі спеціалізованими завданнями.

Повітряні перевезення охоплюють широкий спектр товарів — від

електроніки та одягу до швидкопсувної продукції. Водночас існують види вантажів, які вимагають особливих умов транспортування — спеціального літака, обладнання для завантаження, а іноді навіть окремого фрахту для вирішення нестандартних логістичних задач [70].

В умовах посиленої конкуренції й дерегуляції ринку авіаперевізники прагнуть оптимізувати витрати, щоб покращити свою фінансову стабільність.

Висока конкуренція серед авіакомпаній і орієнтація аеропортів на комерціалізацію змусили операторів відмовитися від стандартного підходу. Натомість, вони адаптують послуги під конкретні потреби клієнтів. Часткові зміни викликані й законодавчими оновленнями, особливо в безпеці й прикордонному контролі, а також технологічними інноваціями [43].

Літаки є єдиним на сьогодні способом швидкого пересування на великі відстані, що особливо цінно для міжнародного бізнесу та туристичних поїздок. Завдяки авіації керівники, технічні спеціалісти й інші працівники можуть оперативно пересуватись між офісами в різних країнах. Крім того, галузь активно сприяє інвестиціям, продуктивності та розвитку туристичного сектору, який є важливим джерелом доходів для багатьох держав, зокрема тих, що розвиваються.

Серед основних чинників зростання попиту на авіаперевезення — глобалізація економіки, підвищення доходів населення та зменшення бар'єрів для міжнародних перевезень. Сприяють цьому й сучасні літаки з підвищеною ефективністю. Проте, попит є нестабільним і залежить від багатьох економічних змін, що ускладнює планування маршрутів та сервісу. Для прогнозування попиту авіаперевізники застосовують аналітичні, статистичні та маркетингові підходи. Поведінка пасажирів значною мірою залежить від цілей поїздки: ділові мандрівники цінують зручний графік і якісний сервіс, тоді як туристи зазвичай надають перевагу нижчим цінам і часто обирають перевізника, виходячи саме з вартості квитка.

У відповідь на економічну ситуацію, авіакомпанії регулярно аналізують склад і стан свого флоту. У періоди зростання вони оновлюють або розширюють

парк, а під час криз — навпаки, скорочують. Старі літаки поступово замінюють новими, орієнтуючись на їхню ефективність, вартість утримання і відповідність потребам ринку.

Глобальна авіаційна галузь стикається з низкою серйозних проблем, включно з обмеженнями на викиди вуглекислого газу, фрагментацією світової торгівлі, скороченням авіап перевезень 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 [10].

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 [51].

Отже, незважаючи на численні проблеми, світовий ринок авіап перевезень 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 авіап перевезень. 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.

1.3. Регулювання міжнародних авіап перевезень: міжнародні організації та законодавство

Як правило, співпраця держав з різноманітних питань щодо міжнародних польотів, авіап перевезень та повітряних сполучень реалізується у формах міжнародних звичаїв та домовленостей. Конвенція, протокол до конвенції, угода, договір, меморандум та обмін нотами – це найменування таких домовленостей, які використовуються у міжнародному повітряному праві [15].

Міжнародні угоди можна розділити на багатосторонні та двосторонні. Прикладами багатосторонніх договорів (угод) є Варшавська конвенція, яка була укладена у 1929 році, Конвенція про міжнародну цивільну авіацію від 1944 року, Монреальська конвенція 1999-го року та Кейптаунська конвенція від 2001 року. Особливу роль у сфері авіаційної безпеки відіграють багатосторонні угоди, спрямовані на запобігання актам протиправного втручання. До них належать (табл. 1.3).

Таблиця 1.3 - Основні міжнародні угоди щодо запобігання незаконному втручанням в авіаційну діяльність

№	Назва	Рік укладення
1	Токійська конвенція	1963
2	Гаазька конвенція	1970
3	Монреальська конвенція	1971
4	Протокол до Монреальської конвенції	1988

Джерело: складено автором за матеріалами[21; 22; 23; 24; 25]

Угоди про повітряне сполучення належать до двосторонніх угод. Загалом вони охоплюють лише міжнародні регулярні повітряні сполучення, але в окремих випадках можуть також врегульовувати міжнародні нерегулярні повітряні сполучення [37].

Документи у вигляді стандартів і рекомендацій, затверджені ІКАО, вважаються додатковими джерелами міжнародного авіаційного права. Це забезпечує однаковість правил, які стосуються міжнародних повітряного транспорту та аеронавігації.

Закладені у міжнародні стандарти ІКАО параметри безпеки спонукають держави користуватися ними, хоч ці стандарти і не є строго обов'язковими. Вони засновані на світовому досвіді авіації і держави мають право на свій розсуд обирати, застосовувати їх чи ні у своїй національній практиці. Проте, оскільки держави користуються цими стандартами, сформувалися певні звичаї, які сьогодні надають стандартам ІКАО обов'язковий характер [30].

Велике значення з питань правового регулювання діяльності міжнародних повітряних перевезень мають угоди між визначеними авіакомпаніями (перевізниками). Ці угоди врегульовують питання з комерційного та технічного обслуговування повітряних перевезень. Порядок використання комерційних прав, які передбачаються угодами про повітряне сполучення, також визначається цими угодами. Загальні двосторонні угоди держав про встановлення міжнародних авіаційних служб на рівні перевізників мають специфічний характер саме завдяки таким операціям. Це дозволяє їм перейти до безпосереднього функціонування таких комунікацій на практиці. Угоди, що стосуються практичної організації міжнародних авіаперевезень, укладені між авіакомпаніями, називають експлуатаційними. Вони охоплюють широкий спектр питань — від технічного забезпечення та інформаційного обміну до комерційних і правових аспектів взаємодії. Оскільки такі домовленості врегульовують приватно-правові відносини між перевізниками з різних країн, їх доцільно відносити до джерел міжнародного приватного права.

Ці угоди укладаються авіакомпаніями при розвитку та доповненні двосторонніх договорів, тому за своєю юридичною природою вони не є міжурядовими. Для реалізації міжнародних регулярних авіаперевезень держави надають своїм призначеним перевізникам договірну правоздатність. Це дозволяє авіакомпаніям певною мірою самостійно визначати умови двостороннього співробітництва щодо польотів на встановлених маршрутах. Водночас така свобода обмежується положеннями міжурядових угод про авіасполучення. Однією з ключових вимог таких угод є обов'язкове дотримання національного законодавства обох сторін під час взаємодії між призначеними авіаперевізниками. Перевізники, які підписують комерційні, інформаційні, технічні та інші угоди, зобов'язані виконувати цю вимогу, а також приймати норми, які не суперечать національним законам. У разі порушення цієї вимоги держави мають право оскаржувати законність угод, які прийняли перевізники, навіть доходячи до припинення дії таких угод. Тому перевізники мають діяти обачно, бути виваженими та ретельними при укладанні угод між собою [48].

Виходячи з концепції повного і виключного суверенітету держави над власним повітряним простором, встановлюється необхідність отримання дозволу на виконання міжнародних авіарейсів у межах цього простору. Згідно із цим принципом, будь-які міжнародні польоти, які здійснюються іноземними компаніями або приватними особами, допускаються лише у тому випадку, якщо суверенна держава дала на них дозвіл.

Принцип процедури дозволу формує правову основу повноважень держави щодо правового регулювання міжнародних польотів на її території. Зазначені повноваження проявляються в діяльності органів виконавчої, законодавчої та судової влади. Зокрема, у межах законодавчої влади держава самостійно встановлює правила щодо:

- обов'язкові до виконання вимоги при здійсненні міжнародних польотів на території держави;
- заходи щодо запобігання та припинення польотів у суверенному повітряному просторі без своєї згоди;

- заходи з контролю за міжнародними рейсами над територією держави;
- підстави законності міжнародних польотів (міжнародні договори, спеціальні дозволи та інше);
- види відповідальності, які застосовуються у разі недотримання процедур отримання дозволів на міжнародні авіаперевезення;
- порядок видачі дозволів національним та іноземним авіаперевізникам на здійснення міжнародних повітряних перевезень [15].

У виконавчій гілці влади саме держава визначає органи, уповноважені наглядати за діяльністю у сфері авіаперевезень. Їхні обов'язки охоплюють технічні (зокрема, безпека польотів і аеронавігація), економічні та комерційні питання, пов'язані з функціонуванням цивільної авіації. Контроль за дотриманням правил у галузі аеронавігації здійснюють спеціальні структури — органи управління повітряним рухом (УПР). Вони відповідають за моніторинг міжнародних рейсів як українських, так і іноземних авіакомпаній: від моменту перетину повітряним судном державного кордону до приземлення в пункті призначення. Так само УПР забезпечують контроль за зльотом з українських аеропортів і супроводом до моменту виходу літака за межі повітряного простору України. Проте важливо пам'ятати, що органи УПР не здійснюють охорону повітряних кордонів — вони лише контролюють процес польоту суден. Функції з охорони повітряних кордонів виконують органи протиповітряної оборони.

Цивільне повітряне судно, коли вилітає за межі держави, у якій воно зареєстроване, перетинає не лише кордони своєї держави, а й межі інших держав. Політ визнається міжнародним, якщо існує факт перетину державного кордону — це є основним критерієм [30].

Регулювання міжнародних авіаперевезень належить до суверенного права кожної держави. Чиказька конвенція, яка була укладена 1944 року, виходить із визнання цього факту. Відповідно до ст. 11 Чиказької конвенції, закони та правила, «що стосуються допуску на її територію або відбуття з її території повітряних суден, зайнятих у міжнародній аеронавігації», застосовуються «до

повітряних суден усіх Договірних держав незалежно від їх національності і дотримуються такими повітряними суднами при прибутті, вибутті або під час перебування в межах території цієї держави». Цим самим держави-учасниці Чиказької конвенції постановили, що закони кожної країни, які регулюють польоти в суверенному повітряному просторі, взаємно визнаються, а також дотримуються в межах території інших держав при міжнародних польотах повітряних суден їх реєстрації [74].

Як правило, двосторонні авіаційні угоди обов'язково включають положення, яке регламентує застосування національного законодавства кожної зі сторін до повітряних суден іншої держави при в'їзді на територію або її залишенні (див. табл. 1.4).

Таблиця 1.4 - Питання міжнародних польотів, які регулюються національним повітряним законодавством

1	Організація управління та навігаційного супроводу міжнародних рейсів
2	Протидія незаконному втручанню в роботу цивільної авіації
3	Забезпечення безпеки міжнародних польотів
4	Проведення навігаційного супроводу польотів
5	Координація вильоту повітряних суден — як вітчизняних, так і закордонних — за межі державного повітряного простору
6	Допущення іноземних повітряних суден у межі суверенного повітряного простору

Джерело: складено автором за матеріалами[74]

Кожна держава має право регулювати польоти в межах свого повітряного простору, зокрема встановлювати правила для перетину його кордонів іноземними літаками. Це стосується як визначення дозволених маршрутів, так і вибору місць для можливих посадок.

«Транзитний проліт». У міжнародній практиці повітряних сполучень часто обговорюються випадки транзиту. Тобто, іноземне повітряне судно може пролітати через територію держави з метою посадки або без неї, у комерційних

чи некомерційних цілях, якщо цей політ є частиною маршруту, що проходить через іншу країну, але стартує й завершується за її межами. Кожна країна самостійно вирішує, чи дозволяти проліт іноземних літаків над своєю територією, оскільки це є частиною її суверенних повноважень. Це право базується на принципі попереднього дозволу, і саме держава вирішує, надавати такий дозвіл чи ні [30].

Безпосадкові польоти або транзит з технічною посадкою можливі лише між державами, які підписали багатосторонню Чиказьку конвенцію 1944 року, яка регламентує транзитні авіап перевезення (так звані «дві свободи повітря»). Також ст. 5 Чиказької конвенції зазначає, що формально існує можливість транзитних польотів без посадки через території держав без їх попереднього дозволу. Водночас сам текст статті містить настільки загальні формулювання, що країни можуть інтерпретувати їх на свою користь, вимагаючи попередній дозвіл навіть на безпосадкові транзити [26].

Таким чином, правила транзиту в міжнародному авіасполученні встановлюються або через угоди між окремими країнами, або через внутрішні правові акти.

Юридичний статус повітряного простору прямо залежить від правового статусу земної території, над якою він знаходиться. Якщо повітряний простір розташований над державною територією, то на нього діє суверенітет держави. Якщо ж він розташований за межами державної території, то

суверенітет прибережних держав на нього не поширюється. До такого простору відносять:

- простір над виключною економічною зоною;
- простір над Антарктикою;
- простір над відкритим морем;
- простір над міжнародними протоками, але тільки в тому випадку, якщо його повністю не перекривають територіальні води прибережних держав.

Усі ці види повітряних просторів відносять до міжнародного повітряного

простору [31].

Що стосується свободи польотів над відкритим морем та інших свобод, які діють над відкритим морем, то з юридичної точки зору цей простір не підпорядковується жодному суверенітету будь-якої держави та знаходиться у вільному та рівному користуванні усіх держав. Простір над відповідною ділянкою Світового океану, зокрема над територіальними водами, не входить до складу суверенної території жодної держави.

Той факт, що відкритому морю та повітряному простору над ним надається однаковий правовий режим, свідчить про відсутність між ними юридичних відмінностей. Тому і простір, і море є однаково відкритими та вільними, це дає змогу вільно здійснювати не лише польоти повітряних суден, але й інші види діяльності – наприклад, наукові. З мовчазної згоди держав (прибережних та неприбережних) проводиться така або ж подібна практична діяльність. Сутність цієї діяльності полягає у проводженні наукових досліджень, вивченні метеорологічної обстановки та стану навколишнього середовища. Як наслідок цього всього і виникла свобода повітряного простору, яка, однак, не дорівнює поняттю «свободи польотів» [39].

Визнання свободи використання повітряного простору над відкритими морями сформувалося як усталена норма міжнародного права в другій половині двадцятого століття. Розвиток нових форм діяльності, таких як наукові дослідження та космічні польоти, у небі над відкритим морем сприяв закріпленню принципу свободи повітряного простору в цьому регіоні. Один із видів такої діяльності – забезпечення безпечних умов використання повітряного простору для усіх типів повітряних суден під егідою ІКАО. Водночас у міжнародному праві закріплено положення, що визначає правовий режим неба над відкритими морями — мова йде про принцип свободи авіапольотів. Цей принцип було сформульовано не в межах авіаційного, а саме морського міжнародного права, де його й було офіційно закріплено. Ще у 1910 році, під час Міжнародного юридичного конгресу у Вероні, було висловлено пропозицію визнати повітряний простір об'єктом суверенітету, при цьому підкреслювалося,

що над відкритим морем він має залишатися таким же вільним, як і саме море. Женевська конвенція 1958 року про відкрите море вперше закріпила норму, згідно з якою однією з основних свобод є право на польоти над відкритими водами. Згодом ця норма була підтверджена в Конвенції ООН з морського права 1982 року, яка також визнає право на вільне повітряне пересування над відкритим морем [24].

У положеннях Конвенції міститься визначення правового статусу та порядку використання виключної економічної зони, що вважається частиною відкритого моря. Прибережні країни мають обмежене право на використання природних ресурсів у межах цієї зони, згідно з чітко визначеними міжнародними нормами. Згідно зі статтею 55 Конвенції, така зона охоплює акваторію, що знаходиться за межами територіального моря і межує з ним, однак не перебуває під повним суверенітетом прибережної держави. Відповідно, країна не має суверенних прав на повітряний простір, що розташований над її економічною зоною. Слід підкреслити, що встановлений правовий порядок поширюється виключно на морську ділянку економічної зони і не стосується повітряного простору над нею. Таким чином, небо над виключною економічною зоною залишається таким же відкритим і доступним для польотів, як і над відкритими морями. Відповідно до статті 58 Конвенції, як прибережні, так і внутрішньоконтинентальні держави мають рівні права на здійснення польотів над економічними зонами, аналогічно до свобод над відкритим морем [33].

Прибережні держави, відповідно до цих свобод, мають однаково рівне право на:

- здійснення наукових досліджень;
- забезпечення безпеки польотів для літаків (цивільних та військових) у повітряному просторі, який розташований над економічною зоною та відкритим морем;
- надання допомоги пошкодженим літкам та/або кораблям;
- використання радіотехнічних засобів для обслуговування польотів;

- проведення спостережень за ситуацією в морі в інтересах торгових, промислових, дослідницьких та інших суден;
- здійснення юрисдикції над повітряними суднами, які мають закріплені за державою реєстрацією;
- проведення випробування ракет.

Якщо держави користуються свободами, які діють у відкритому морі, вони також зобов'язані:

- дотримуватись рекомендованих правил польоту;
- не забруднювати повітряний простір;
- забороняти політ для літаків без ідентифікаційних знаків;
- діяти мирно, не застосовувати силу;
- надавати допомогу повітряним суднам, які лихим чином опинились у відкритому морі.

Що стосується режиму польотів над міжнародними протоками, то для використання простору в інтересах міжнародного співтовариства також має значення режим проходу морських суден. Найбільш гостро це стосується тих проток, які з'єднують одну частину відкритого моря з іншою. Це питання розглядається та вирішується у Конвенції, у третій частині, яка має назву «Протоки, використовувані для міжнародного судноплавства». Проте не всі міжнародні протоки підпадають під дію цієї статті. Варто розрізняти чотири категорії таких проток, кожна з яких має свій правовий режим [21].

Спеціальний режим. У часи до 1982 року, до часу, коли була прийнята Конвенція, існували міжнародні договори щодо Чорноморських, Балтійських та Магелланових протоків відповідно. У третій частині Конвенції вказано, що вона не визначає правового режиму проток, прохід по яким уже перебуває в компетенції інших міжнародних конвенцій, які були прийняті до підписання Конвенції. Детально про це говориться у ст. 35, де вказано, що режими проходу та прольоту в них не відрізняються від звичайної свободи прольоту та проходу [24].

Свобода судноплавства та польоту. Протоки, які посередині перекриваються територіальними водами, не регулюються Конвенцією. Це відбувається тому, що на таких протоках діє режим відкритого моря, що означає також свободу судноплавства та свободу польотів. Наприклад, однією з таких проток є Мозамбіцька протока.

Транзитний прохід та проліт. Такий проліт стосується лише тих проток, які з'єднують дві частини відкритого моря або виключної економічної зони. Наприклад, Сінгапурська, Корейська, Гібралтарська, Ла-Манш та інші протоки відносяться до цієї категорії [81].

Правовий режим транзитного польоту. Що розуміють під транзитним польотом? Це реалізація свободи польотів разом із безперервним транзитом через повітряний простір. Протока, над якою цей простір розташований, має з'єднувати дві частини відкритого моря або ж виключної економічної зони.

Також існують правила, які зберегли свою юридичну силу, відповідно до загальних міжнародних правил:

- усі держави можуть вільно користуватися відкритим для транзитного польоту простором над протоками відповідно до своїх інтересів (політичних, економічних тощо);

- усі держави можуть відправляти свої літальні апарати через ті міжнародні протоки, до яких застосовується режим транзитного польоту, а також без згоди держави, яка розташована при протоці.

Усі ці права та правила формують зміст права транзитного польоту.

Отже, можна зробити висновок, що транзитний проліт – це об'єкт міжнародного правового регулювання. Згідно з Конвенцією ООН з морського права, усі країни мають право на вільне проходження через міжнародні протоки, навіть якщо вони частково розташовані в межах територіальних вод [22].

Щодо транзитних польотів над чорноморськими протоками, то це питання було врегульовано Конвенцією Монтре 1936 року, яка визначає, що Туреччина несе відповідальність за регулювання проходження цивільної авіації в цьому регіоні. Проліт над ними дозволений тільки у тому випадку, коли дотримуються певні

умови, такі як:

- держава повинна повідомити турецький уряд про політ;
- політ може відбутись лише за встановленим повітряним маршрутом;
- потрібно повідомити принаймні за три дні турецькому уряду про епізодичні рейси, а що стосується регулярних, то необхідно надати інформацію про дату прольоту [22].

У тексті Конвенції ООН 1982 року йдеться про те, що повітряний транзит через чорноморські протоки трактується як здійснення права на свободу прольоту між внутрішнім морем (Чорним) і відкритим (Середземним). Це пояснюється тим, що Чорне море класифікується як замкнуте море, оточене кількома країнами та пов'язане з іншим морем або океаном природними проходами [22].

Щодо Балтійського моря, воно має вихід до Північного моря та Атлантики через три природні протоки: Великий Бельт, Малий Бельт і Зунд. Саме ці морські шляхи дозволяють державам Балтійського регіону здійснювати зв'язок з іншими країнами світу. Копенгагенський договір 1857 року закріпив принцип свободи навігації через Балтійські протоки для судноплавства міжнародного рівня. Відповідно, цей принцип поширюється й на повітряний простір над зазначеними протоками, гарантувавши авіатранзит.

Висновки до розділу 1

Авіаційна галузь займає ключове місце в структурі сучасної економіки. Вона є важливим фактором розвитку зовнішньоекономічної діяльності, сприяє забезпеченню державних інтересів на міжнародному рівні та задовольняє потреби населення у швидкому переміщенні. Рівень розвитку авіаційного транспорту виступає своєрідним індикатором загального економічного й технологічного поступу країни.

Залежно від форми власності, авіакомпанії поділяють на кілька типів: державні, приватні, корпоративні та змішані — за участі іноземного капіталу.

У наш час авіаперевізники активно об'єднуються в міжнародні альянси з метою підвищення рентабельності та зменшення витрат. Такі об'єднання дозволяють погоджувати графіки польотів, здійснювати спільні рейси, а також уніфікувати бонусні програми та системи бронювання, що покращує якість обслуговування пасажирів.

У сфері правового регулювання повітряного транспорту поєднуються норми міжнародного та наднаціонального характеру. Основним документом є Чиказька конвенція 1944 року, яка регламентує правила міжнародної цивільної авіації. Окрім неї, певне значення має й Конвенція ООН з морського права (1982 р.), яка містить положення щодо свободи польотів над відкритим морем.

На національному рівні функціонують уповноважені органи, що встановлюють правила здійснення авіаперевезень, контролюють дотримання безпеки польотів та реалізують державну політику у галузі авіації.

РОЗДІЛ 2

ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНОГО РИНКУ АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ

2.1. Аналіз міжнародного ринку авіап перевезень

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).

Як видно з наведених даних, повітряний транспорт робить вагомий внесок у світову економіку як за рівнем зайнятості, так і за створеною доданою вартістю. Цей сектор не тільки напряду генерує економічну активність, а й опосередковано стимулює розвиток суміжних галузей – туризму, готельно-ресторанного бізнесу, логістики, страхування, інфраструктурного будівництва. Авіаційна галузь виступає каталізатором глобалізації, забезпечуючи мобільність робочої сили, сприяючи міжнародним інвестиціям і відкриваючи нові ринки для компаній.

Упродовж останніх років міжнародний авіаційний ринок демонструє

позитивну динаміку, хоча й нерівномірну в регіональному розрізі. Найвищі темпи зростання пасажирських перевезень спостерігаються в країнах Азійсько-Тихоокеанського регіону, де авіація стає доступнішою завдяки розвитку бюджетних перевізників і зростанню середнього класу. Водночас у Європі та Північній Америці галузь досягла високої зрілості, і подальше зростання тут здебільшого обумовлене модернізацією парку літаків, оптимізацією маршрутної мережі та цифровізацією сервісів.

Варто відзначити, що одним із ключових трендів є трансформація бізнес-моделей авіакомпаній. Традиційні перевізники все частіше адаптують стратегії лоукостерів, оптимізуючи витрати, скорочуючи кількість послуг у базовому тарифі та впроваджуючи платні додаткові опції. Це дозволяє підвищити операційну ефективність і гнучко реагувати на зміни попиту.

Ще одним важливим аспектом є впровадження екологічних ініціатив. Зростання обсягів перевезень супроводжується зростанням тиску з боку регуляторів та громадськості щодо зменшення вуглецевого сліду авіації. Багато провідних авіакомпаній інвестують у розробку літаків нового покоління з покращеною паливною ефективністю, використання біопалива, а також запровадження програм компенсації викидів.

Крім того, важливу роль у розвитку ринку відіграють міжнародні альянси, такі як Star Alliance, SkyTeam та Oneworld. Вони сприяють розширенню маршрутної мережі, зменшенню витрат на обслуговування, підвищенню лояльності клієнтів і забезпечують синергію між учасниками. Завдяки цим об'єднанням пасажирів отримують доступ до ширшої географії перельотів та спрощеного бронювання квитків.

Розширення цифрових сервісів також посилює позиції авіакомпаній. Онлайн-реєстрація, мобільні додатки, електронні посадкові документи, відстеження багажу в реальному часі — усе це не лише покращує клієнтський досвід, а й дозволяє скоротити витрати авіаперевізників на наземне обслуговування.

Сумарно всі ці фактори свідчать про високий рівень динамічності та

технологічності міжнародного ринку авіаперевезень. Проте, враховуючи зростання конкуренції, нестабільність паливних цін і посилення регуляторних вимог, компанії змушені постійно адаптуватися, впроваджувати інновації та підвищувати ефективність своєї діяльності, аби залишатися конкурентоспроможними.

Прогрес у відновленні міжнародного туризму в Азійсько-Тихоокеанському регіоні сприяє формуванню позитивних прогнозів на 2024 рік.

У 2024 року галузь отримала 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).

Показники, наведені в таблиці 2.2, відображають ключові аспекти функціонування авіаційної галузі у глобальному вимірі. Зокрема, витрати на

авіап перевезення стабільно зростають, що свідчить про поступове відновлення та розширення ринку. Після різкого падіння у 2020 році, обумовленого пандемією, галузь продемонструвала значне зростання витрат на транспорт, що є свідченням активізації пасажирського та вантажного потоків.

Важливим є й те, що авіаційний сектор знову почав стабільно утримувати частку у світовому ВВП — близько 0,9 % у 2023–2024 роках. Це демонструє, що авіап перевезення залишаються важливою складовою глобальної економіки, навіть попри зовнішні шоки. Зростання світового ВВП та торгівлі також підтримують позитивну динаміку у сфері повітряного транспорту, формуючи сприятливе середовище для подальшого розвитку авіап перевізників.

Аналіз коефіцієнтів завантаження свідчить про ефективне використання транспортних потужностей у пасажирському сегменті — на рівні понад 82 %, що вказує на високу заповнюваність рейсів. Водночас вантажні перевезення демонструють менший рівень завантаженості, що пояснюється як структурними особливостями вантажного ринку, так і нестабільністю світової логістики. Коефіцієнт беззбиткового завантаження, який залишається нижчим за фактичні показники, свідчить про стабільну прибутковість діяльності більшості перевізників.

Таким чином, фінансово-економічні показники, зафіксовані у 2024 році, підтверджують, що міжнародний ринок авіап перевезень увійшов у фазу сталого відновлення. Основні макроекономічні фактори підтримують його розвиток, а стабілізація витрат і прибутковості відкриває нові можливості для інвестування, впровадження інновацій і модернізації інфраструктури в авіаційній сфері.

Окрім фінансово-економічних аспектів, важливе значення для ефективності міжнародного ринку авіап перевезень має і стан ринку праці. Саме наявність кваліфікованого персоналу, адаптованого до сучасних технологічних вимог, визначає спроможність авіаційної галузі оперативно реагувати на виклики, забезпечувати стабільне обслуговування маршрутів і впроваджувати інновації. У зв'язку з цим доцільним є розгляд ключових показників зайнятості у сфері повітряного транспорту, що відображено в таблиці 2.3.

Рівень безробіття у світі переважно залишається на рекордно низьких показниках або наближається до них. Однак політична нестабільність у окремих регіонах може спричинити скорочення робочих місць і збільшення частки безробітного населення. Зростання чисельності населення також впливає на ситуацію на ринку праці, оскільки збільшує кількість осіб, які шукають роботу, що в певних умовах здатне викликати підвищення рівня безробіття.

Нестача трудових ресурсів, особливо висококваліфікованих кадрів, залишається проблемою для багатьох країн і галузей, зокрема й для авіаційного сектору. Водночас розвиток технологій і автоматизація виробничих процесів можуть як витіснити певні професії, так і створювати нові робочі місця, що потребують іншого рівня підготовки.

У 2023 році в багатьох регіонах світу спостерігався дефіцит кадрів і кваліфікованої робочої сили, проте вже у 2024 році ця проблема поступово почала втрачати актуальність (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).

Північноамериканський регіон продовжує утримувати провідні позиції за

фінансовими результатами в авіаційній галузі. Незважаючи на вплив зростання вартості життя, рівень споживчих витрат залишається стабільним, а попит на авіаподорожі залишається високим. У 2024 році спостерігалось підвищення попиту на пасажирські перевезення (пасажиропотік зріс на 6%), а також високий рівень завантаження рейсів — близько 85%, що сприяло подальшому збільшенню доходів (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).

Загалом, регіон демонструє зразкову здатність до адаптації в умовах змін, завдяки чому йому вдається утримувати лідерство за ключовими показниками прибутковості. Високий рівень внутрішнього попиту, ефективна логістика та оптимізовані витрати сприяють стабільності фінансових результатів авіакомпаній. Такі умови створюють сприятливе середовище для подальших інвестицій у розвиток маршрутної мережі та модернізацію авіапарку.

Ринок авіаперевезень для пасажирів є важливою та швидко зростаючою індустрією, яка забезпечує подорожі по всьому світу. Прогнозується, що він продовжить розвиватися в майбутньому завдяки зростанню глобальної економіки,

збільшенню доступності авіаперельотів і зростанню чисельності середнього класу в країнах, що розвиваються. Основними факторами, які можуть вплинути на ринок у найближчі роки, є зміни цін на авіаквитки, коливання вартості нафти, політична нестабільність і технічні інновації.

Одним із яскравих прикладів динамічного розвитку ринку пасажирських авіаперевезень є європейський регіон, де поступове відновлення після пандемії супроводжується стабілізацією фінансових результатів. Завдяки високому рівню інтеграції транспортної інфраструктури, широкій географії маршрутів та зростаючому туристичному попиту, європейські авіакомпанії поступово зміцнюють свої позиції на міжнародному ринку.

У 2024 році попит на авіаперевезення залишається на високому рівні, що сприяє зростанню чистого прибутку до приблизно 7,9 млрд доларів США, а рівень рентабельності чистого прибутку складає 3% (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 пасажир, 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

транспорт (IATA).

Після розгляду європейського ринку, варто звернути увагу на Азійсько-Тихоокеанський регіон, який відіграє дедалі важливішу роль у глобальній системі повітряного транспорту. Завдяки демографічним факторам, інтенсивному економічному зростанню та активному розвитку внутрішнього туризму, цей регіон перетворюється на один із ключових центрів світового авіаційного трафіку.

Азійсько-Тихоокеанський регіон демонструє значне зростання доходів у 2024 році .(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 пасажир, 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 (IATA).

На тлі відновлення глобальної авіаційної галузі Латинська Америка продовжує демонструвати поступове покращення операційної ефективності та

фінансової стабільності. Регіон, який тривалий час перебував під тиском економічних і політичних викликів, адаптується до нових ринкових умов завдяки розширенню внутрішніх перевезень, зростанню доступності бюджетних рейсів і модернізації флоту авіакомпаній. Одним із головних чинників, що стимулює попит, є активізація туристичних потоків, а також зниження обмежень на пересування в постпандемічний період. Крім того, державна підтримка в окремих країнах регіону сприяє підвищенню інвестиційної привабливості авіаційного сектора.

Незважаючи на впевнене зростання доходів в 2023 році регіон мав збиток у розмірі 0,1 млрд дол. США.

З 2020 року в Латинській Америці спостерігається стабільне покращення фінансових показників (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).

Однак фінансові показники авіакомпаній в цьому регіоні виявилися досить різноманітними: деякі компанії демонструють хороші результати, тоді як інші стикаються з серйозними фінансовими труднощами.

Фінансова нестабільність, інфляційні ризики та високий рівень заборгованості в окремих країнах регіону обмежують можливості деяких авіакомпаній щодо відновлення та інвестування в розвиток. Разом з тим, низка перевізників зуміла адаптуватися до нових умов, зменшити витрати та залучити пасажирів через гнучку цінову політику. Така нерівномірність у показниках свідчить про загальну вразливість ринку, але й про наявність перспектив для зростання, зокрема в країнах із стабільнішою макроекономічною ситуацією.

Авіаперевезення на Близькому Сході демонструють зростання в останні роки, і цей тренд, ймовірно, продовжиться в найближчому майбутньому. Зростанню сприяють кілька факторів, серед яких: покращення економічної ситуації в регіоні, збільшення купівельної спроможності населення, зростання популярності туризму на Близький Схід, а також розширення маршрутної мережі і підвищення частоти рейсів авіакомпаній Близького Сходу. Водночас ці авіаперевізники активно інвестують у новітні літаки, технології та інфраструктуру, щоб зберігати свої конкурентні переваги та задовольнити зростаючий попит.

2.2. Сучасний стан міжнародного ринку авіаперевезень

Стан інфраструктурного забезпечення авіаперевезень є критично важливим чинником для ефективного функціонування всієї галузі. Високий рівень розвитку наземних об'єктів, злагоджена робота служб управління повітряним рухом, технічне оснащення аеропортів та логістичних центрів визначають швидкість обслуговування, комфорт пасажирів і безпеку польотів. Без достатнього рівня інфраструктури жодна авіакомпанія не зможе забезпечити конкурентоспроможні послуги, навіть за наявності сучасного авіапарку.

Інфраструктура – головна умова роботи для повітряного транспорту. Оскільки ця інфраструктура досить складна, сьогодні міжнародні аеропорти – це складні інженерно-технічні споруди із сучасним устаткуванням. Перший у світі аеропорт був побудований у Кенігсбергу, Девау, у 1919 році. За даними airportcodes.io, які були зібрані у жовтні 2024 року, найбільша кількість аеропортів знаходиться у США, їх налічують 20303. Найменше – у ряді острівних країн та деяких країнах Азії (табл. 2.8).

Таблиця 2.8 - Обсяги перевезень через найбільші аеропорти світу у 2024 р.

Місце	Аеропорт	Число пасажирів, які відправились, та пасажирів, які прибули			Кількість польотів, здійснених повітряними суднами		
		2024, тис	2023, тис	2024/2018, %	2019, тис	2023, тис	2024/2023, %
1	2	3	4	5	6	7	8
1	МА Хартсфілд-Джексон, Атланта	110531	107394	2,9	904	895,7	1,0
2	МА Пекіну Шоуду	100011	100983	-1,0	594	614,0	-3,2
3	МА Лос-Анджелес	88068	87534	0,6	691	707,8	-2,3
4	МА Дубай	86397	89149	-3,1	373	408,3	-8,6
5	МА Токіо (Ханеда)	85505	87503	-2,3	458	453,5	1,1
6	МА О'Хара, Чикаго	84649	83339	1,6	920	903,7	1,8
7	Аеропорт Хітроу, Лондон	80888	80126	1,0	478	477,8	0,0
8	МА Пудун, Шанхай	76153	74006	2,9	512	504,8	1,4
9	Аеропорт Париж – Шарль-де-Голль	76150	72230	5,4	483	488,1	-1,1
10	МА Даллас/Форт-Верт	75067	69113	8,6	720	667,2	7,9
11	МА Гуанчжоу Байюнь	73395	69769	5,2	491	477,4	2,9
12	Аеропорт Амстердаму Схіпхол	71707	71053	0,9	516	517,7	-0,4
13	МА Гонконг	71415	74517	-4,2	430	439,2	-2,0
14	МА Інчхон	71204	68351	4,2	407	390,2	4,2

15	Аеропорт Франкфурт-на-Майні	70556	69510	1,5	514	512,1	0,4
16	МА Денверу	69016	64495	7,0	632	595,5	6,1
17	МА імені Індіри Ганді, Нью-Делі	68491	69901	-2,0	466	480,7	-3,0
18	Аеропорт Сінгапуру Чангі	68283	65628	4,0	386	390,8	-1,3
Продовження таблиці 2.8							
1	2	3	4	5	6	7	8
19	МА Суварнабхумі, Бангкок	65422	63379	3,2	381	370,3	2,9
20	МА імені Джона Кеннеді, Нью-Йорк	62551	61588	1,6	456	455,5	0,1
21	МА Куала-Лумпур	62336	60013	3,9	408	398,8	2,4
22	Аеропорт Мадрид – Барахас імені Адольфо Суареса	61707	57863	6,6	426	409,8	4,0
23	МА Сан-Франциско	57419	57708	-0,5	458	470,2	-2,5
24	МА Ченду	55859	52951	5,5	367	352,1	4,2
25	МА Сукарно-Хатта, Джакарта	54497	66908	-18,6	391	463,1	-15,6

Джерело: [27]

Щодо парку повітряних суден, то їх кількість у 2024 році зросла майже на 30%, починаючи з 2015 року [27]. Значне зростання почалося у 2015 році, у 2024-му досягнувши позначки у 31023 одиниць (табл. 2.9).

Зростання кількості повітряних суден пояснюється декількома ключовими факторами. По-перше, це високий попит на авіап перевезення, який відновився після пандемії та продовжує зростати внаслідок глобалізації економічних зв'язків і туризму. По-друге, стрімкий технічний прогрес сприяє оновленню флоту: авіакомпанії прагнуть замінити застарілі моделі більш економічними, екологічними та зручними для пасажирів літаками. По-третє, інтенсифікація маршрутних мереж, зокрема у країнах, що розвиваються, вимагає збільшення

кількості одиниць техніки для покриття нових напрямків. З огляду на ці тенденції, розширення авіапарку є логічним кроком у відповідь на структурні зміни в галузі.

Таблиця 2.9 - Парк комерційних транспортних повітряних суден держав-членів ІКАО на кінець року у період 2015-2024 рр.

Рік	Турбореактивні		Турбогвинтові		Загальна кількість повітряних суден усіх типів
	Кількість	%	Кількість	%	
2015	20 904	87,5	2 976	12,5	23 880
2016	21 543	87,7	3 009	12,3	24 552
2017	22 255	88,1	2 997	11,9	25 252
2018	22 893	88,2	3 061	11,8	25 954
2019	23 587	88,5	3 066	11,5	26 653
2020	24 259	88,7	3 093	11,3	27 352
2021	25 060	88,9	3 117	11,1	28 177
2022	26 100	89,3	3 136	10,7	29 236
2023	27 183	89,5	3 196	10,5	30 379
2024	27 790	89,6	3 233	10,4	31 023

Примітка. Враховуються лише повітряні судна, які експлуатуються, та повітряні судна на стоянці; дані про повітряні судна із максимальною злітною масою менш ніж 9000 кг не враховуються.

Аналіз регіонального розподілу регулярних авіаперевезень дозволяє виявити ключові центри тяжіння в глобальній транспортній системі. Розвиток інфраструктури, економічна стабільність, чисельність населення та ділова активність — усі ці фактори безпосередньо впливають на концентрацію пасажирських потоків у тих чи інших частинах світу. У контексті 2024 року ці відмінності набувають ще більшої актуальності, оскільки світова авіація продовжує адаптацію до післякризової реальності.

Розгляньмо загальні обсяги регулярних перевезень по регіонах у 2024 році. Дослідивши звіти ІКАО, можна стверджувати, що основну частку світових перевезень виконали країни Європи, Азії та Тихого океану, а також країни Північної Америки. Серед цих трьох регіонів першість мають країни Азії та Тихого океану. Проте, якщо говорити про коефіцієнт пасажирського завантаження, то перші місця посідають країни Європи й Північної Америки. Країни Африки мають найменшу частку серед усіх виконаних міжнародних регулярних перевезень, а країни Близького Сходу, Латинської Америки та басейну Карибського мають схожі показники, проте їх частка у світових регулярних перевезеннях також дуже невелика (табл. 2.10) [27].

Таблиця 2.10 - Розподіл регулярних пасажирських перевезень по регіонам у 2019 р.

Статистичні регіони ІКАО	Літако-кілометри, млн	Літако-вильоти, тис	Перевезено пасажирів, тис	Пасажиро - кілометри, млн	Коефіцієнт пасажирської завантаженості, %
Загальний обсяг (міжнародних та внутрішніх перевезень), % від світового обсягу					
Європа	1376324,5	913123,8	117185826,1	232577426,8	85
Африка	14872,6	11953,1	1004742,2	1858852,1	72
Ближній Схід	37636,7	14183,7	2278485,1	7863489,1	76
Азія та Тихий океан	1876533,4	1240032,4	166054737,0	301764734,7	82
Північна Америка	1517227,0	1131529,5	102008922,7	193081222,2	85
Латинська Америка та басейн Карибського моря	32495,8	28407,4	3053966,8	4392025,1	82
Усього	56199	38299	4486211	8685667	82

Цивільна авіація не є найбільш витратним видом транспорту (хоча й найбільш швидким), тому в країнах з високим рівнем економічного розвитку спостерігається і великий обсяг авіап перевезень. Також велика кількість авіап перевезень може вказувати на сприятливе географічне розташування країни, що, в свою чергу, сприяє високій концентрації регіональних перевезень.

Пасажирські перевезення зазнали певних втрат через пандемію коронавірусу (зниження на 3,6% порівняно з попереднім роком), тоді як вантажні перевезення не постраждали так сильно, як пасажирські.

Ще одним фактором, який суттєво впливає на поточну ситуацію в авіаційній галузі, є зростаючі вимоги до екологічної відповідальності операторів. Такі міжнародні організації, як ICAO та Європейське агентство з авіаційної безпеки (EASA), посилюють екологічні нормативи, стимулюючи авіакомпанії інвестувати у нові, більш енергоефективні повітряні судна. Це підвищує капітальні витрати, проте водночас забезпечує довгострокову конкурентну перевагу за рахунок зниження витрат на паливо і викиди.

Важливо й те, що цифрова трансформація стає не лише засобом покращення обслуговування пасажирів, але й ключовим елементом антикризової стратегії. Використання біометричних даних, електронних посадкових талонів, безконтактного оформлення багажу та інтелектуальних систем управління трафіком дозволяє зменшити ризики та оптимізувати роботу персоналу. Ці процеси вже активно реалізуються в найбільших хабах світу — Сінгапурі, Амстердамі, Досі, Франкфурті.

Щодо геополітичних впливів, варто відзначити, що військові конфлікти, санкційна політика, обмеження на польоти через певні зони (наприклад, над Росією, Іраном) формують нову архітектуру маршрутних мереж. Деякі перевізники змушені прокладати обхідні шляхи, що збільшує тривалість рейсів і витрати. Це, у свою чергу, позначається як на ціновій політиці, так і на навантаженні на екіпажі та техніку.

Також спостерігається зростання інтересу до розвитку регіональних авіап перевезень, особливо у країнах із великою територією — наприклад, у

Канаді, Бразилії, Австралії та Індії. Державні програми субсидування рейсів до віддалених районів стимулюють попит, сприяючи економічному вирівнюванню територій і соціальній мобільності населення.

Підсумовуючи, можна сказати, що сучасний стан міжнародного ринку авіап перевезень характеризується високою динамікою трансформацій, які охоплюють як технологічні, так і економічні, інституційні та екологічні аспекти. Гнучкість, інноваційність і стратегічне планування стають ключовими чинниками успішного функціонування авіаційної галузі у ХХІ столітті.

2.3. Проблеми та перспективи розвитку ринку міжнародних авіап перевезень

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 авіап перевезення, лібералізація політики в галузі повітряного транспорту, глобалізація світової економіки і багато іншого. Особливої актуальності набуває стратегія створення спільних підприємств між авіакомпаніями різних країн, що дозволяє об'єднувати ресурси, ділитися ризиками та швидко освоювати нові ринки. В умовах посилення конкуренції авіап перевізники активно шукають способи оптимізації витрат, збільшення частоти рейсів і впровадження програм лояльності, орієнтованих на глобальну аудиторію. Зростаючий тиск з боку екологічних ініціатив і очікувань споживачів змушує компанії не тільки модернізувати флот, а й шукати сталі бізнес-моделі. Це включає впровадження інструментів вуглецевої компенсації, інвестиції в "зелену" інфраструктуру та розробку програм екологічної відповідальності бренду. Очікується, що ці заходи стануть обов'язковими умовами для допуску на певні ринки у найближчому десятилітті.

Економічна діяльність у сфері авіації сприяє ефективному функціонуванню транспортної інфраструктури національної економіки та підтримує національні інтереси в контексті сталого розвитку економіки [42].

Світовий ринок авіаційної промисловості охоплюють найпотужніші компанії, зокрема Boeing, Airbus, Comac та інші [26]. Конкуренція між авіабудівними компаніями стимулює інновації: нові моделі літаків стають більш енергоефективними, менш шумними й екологічно безпечними. Компанії інвестують у розробку літаків з гібридними або водневими двигунами, а також у цифрові системи керування польотами та прогнозування несправностей, що знижує витрати на техобслуговування.

Однією з ключових проблем, з якими зіштовхуються авіакомпанії при плануванні розширення на міжнародні ринки, є виконання нормативних вимог. Кожна країна має власні правила та регулювання, що стосуються авіаційної галузі, використання аеропортів та інших аспектів. Авіаперевізники повинні дотримуватись місцевих законів і норм, щоб вести діяльність на новому ринку, що може бути складним і витратним процесом [29]. Ці обмеження можуть включати складні процедури сертифікації, бар'єри до входу на внутрішні ринки, обмеження щодо частоти рейсів і використання повітряного простору. Для ефективної інтеграції на нові ринки компанії змушені залучати місцевих партнерів, дотримуватись вимог щодо податкового резидентства або навіть створювати локальні бренди, що ускладнює процес глобалізації.

Основним фактором, що стимулює створення стратегічних альянсів, є глобальна конкуренція. Щоб не відставати від конкурентів і ефективно реагувати на змінюване зовнішнє середовище, обмеження в ресурсах і невизначеність ринку, компанії повинні постійно впроваджувати інновації та зберігати організаційну гнучкість [27].

Розвиток авіаційного транспорту в умовах глобалізації вимагає врахування численних факторів, які можуть мати як позитивний, так і негативний вплив [17]. У сучасному світі авіаперевізники змушені постійно адаптуватися до нових умов, щоб зберегти свою конкурентоспроможність. Найбільші авіакомпанії світу

орієнтуються на різні стратегії, що залежать від їхніх цілей, ресурсів і ситуації на ринку.

1. Розширення маршрутної мережі:

- відкриття нових перспективних маршрутів, зокрема в регіонах, що активно розвиваються;
- збільшення кількості рейсів за популярними напрямками для задоволення зростаючого попиту;
- укладення партнерських угод і код-шерінгових домовленостей з іншими авіаперевізниками для розширення географії польотів.

2. Модернізація флоту:

- оновлення авіапарку, заміна старих моделей літаків на нові, більш економічні та комфортні;
- збільшення кількості повітряних суден для задоволення зростаючого попиту;
- впровадження інновацій та використання новітніх технологій для підвищення безпеки та ефективності польотів.

3. Покращення якості обслуговування:

- розширення спектру бортових послуг, таких як Wi-Fi, розваги та харчування для підвищення комфорту пасажирів.

4. Зниження витрат:

- оптимізація маршрутів для зменшення витрат;
- скорочення витрат на паливо за рахунок впровадження більш економічних літаків та новітніх технологій;
- перегляд цінової політики та розробка гнучких тарифів, що враховують різноманітні потреби пасажирів.

5. Цифрова трансформація:

- впровадження нових цифрових технологій для підвищення операційної ефективності у всіх аспектах діяльності;

- розробка онлайн-сервісів для зручного бронювання квитків, реєстрації на рейси, управління бронюванням та отримання актуальної інформації про рейси;
- застосування штучного інтелекту для оптимізації різних процесів у авіаційній галузі.

Усе більшого значення набуває також кібербезпека, з огляду на розширення цифрової інфраструктури. Атаки на авіаційні системи можуть мати катастрофічні наслідки, тому авіакомпанії інвестують у створення захищених платформ та моніторингових центрів, що працюють у режимі 24/7.

Варто зазначити, що ці стратегічні напрямки не є вичерпними, і авіакомпанії можуть одночасно впроваджувати кілька з них або зосередитися на одному чи двох напрямках, залежно від своїх пріоритетів та наявних ресурсів. Крім того, авіаперевізники можуть орієнтуватися на розширення спектру послуг, таких як перевезення різноманітних вантажів (комерційних товарів, особистих речей, небезпечних вантажів) або створення та продаж комплексних туристичних пакетів, що включають авіапереліт, проживання, трансфери, екскурсії та інші додаткові послуги.

Така диверсифікація дозволяє компаніям розширити клієнтську базу, збільшити дохід і зменшити залежність від основного авіаційного продукту. Зокрема, в умовах сезонного попиту це дозволяє ефективніше використовувати флот та персонал.

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 розширенню 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.

Аналіз стратегій провідних авіаперевізників свідчить про тенденцію до «гібридизації» бізнес-моделі — поєднання елементів преміального обслуговування з елементами low-cost. Це дозволяє гнучко реагувати на ринкові коливання та диференціювати послуги відповідно до платоспроможності споживачів.

У конкурентній авіаційній індустрії пошук нових шляхів для збільшення доходів та забезпечення висококласного сервісу для бізнес-пасажирів є критично важливим для сталого успіху. Пасажири бізнес-класу складають значну частину клієнтів авіакомпаній, часто готових платити більше за зручність, комфорт і ефективність.

У сучасному світі авіації отримання стабільного доходу та надання висококласного обслуговування для бізнес-пасажирів є основою для досягнення успіху. Ці пасажирів не тільки сприяють значним прибуткам авіакомпаній, але й мають специфічні потреби та вимоги, які потребують уважного аналізу. Зосередивши свої зусилля на ефективних стратегіях отримання доходу і покращенні загальної якості обслуговування, авіаперевізники можуть залучати та утримувати бізнес-пасажирів, що в кінцевому підсумку призводить до збільшення їхніх прибутків.

Динамічне ціноутворення дозволяє авіакомпаніям відмовитись від статичних тарифів та класів бронювання і впровадити клієнтоорієнтований підхід, що інтегрує цифрові інновації для диференціації цін та послуг [37].

Для того, щоб задовольнити потреби пасажирів бізнес-класу, авіакомпанії повинні спершу глибоко зрозуміти їхні очікування та уподобання. Проведення всебічних досліджень та опитувань допоможе отримати важливу інформацію

про конкретні вимоги цього сегмента. Аналізуючи отримані дані та відгуки, авіаперевізники можуть визначити слабкі місця і адаптувати свої послуги відповідно до потреб клієнтів.

Тенденції і моделі поведінки пасажирів бізнес-класу постійно змінюються, тому авіакомпанії повинні бути в курсі новітніх трендів у галузі та розуміти, як ці зміни впливають на їхніх клієнтів. Відстежуючи зміни в структурах поїздок, впровадження технологій та витратні звички, авіаперевізники можуть коригувати 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 [43].

Важливим викликом залишаються глобальні соціально-поведінкові зміни. Пасажири все частіше вимагають не лише комфорту, а й етичної відповідальності від бренду — зменшення викидів, прозорість цін, рівень сервісу. Компанії, які не реагують на ці очікування, ризикують втратити конкурентні переваги.

Управління розвитком авіакомпаній має вирішальне значення для авіаційної індустрії. Воно включає широкий спектр дій, спрямованих на підтримку зв'язків як з міжнародними, так і з національними перевізниками, з основною метою — сприяння зростанню обсягів повітряного руху. Це не лише процес переговорів і укладення партнерських угод, а й комплексна управлінська діяльність, що охоплює стратегічне планування, аналіз ринку, оптимізацію маршрутів, управління витратами, впровадження інновацій та забезпечення відповідності стандартам безпеки й екологічним вимогам.

Крім того, сучасне управління потребує високої гнучкості у відповідь на динамічні зміни в міжнародному середовищі: зміни в законодавстві, міжнародні

санкції, економічні коливання та трансформацію попиту з боку клієнтів. В умовах глобальних викликів ефективне керування розвитком авіакомпаній вимагає інтегрованого підходу до цифровізації бізнес-процесів, автоматизації обслуговування, зниження витрат та підвищення операційної ефективності.

Окремо слід виділити і проблему залежності авіаційної галузі від геополітичної стабільності. Санкційна політика, воєнні конфлікти та заборони на польоти через повітряні простори окремих країн суттєво ускладнюють планування міжнародних маршрутів. Внаслідок цього компанії змушені коригувати логістику, що призводить до збільшення часу в дорозі та зростання витрат на паливо. Також спостерігається потреба у створенні нових договірних рамок для обслуговування рейсів у складних політичних умовах.

Ще одним актуальним викликом є брак кваліфікованих кадрів. Через масове скорочення персоналу під час пандемії багато фахівців залишили галузь, і тепер авіакомпанії стикаються з дефіцитом пілотів, технічного персоналу, а також наземних служб. Відновлення кадрового потенціалу потребує часу та значних інвестицій у підготовку нових працівників, що ускладнює оперативне масштабування операцій у період зростання попиту.

Важливу роль у вирішенні проблем галузі відіграє цифрова трансформація. Завдяки автоматизації обробки багажу, онлайн-контролю завантаженості рейсів, біометричній ідентифікації пасажирів, авіакомпанії мають змогу скорочувати витрати, зменшувати черги в аеропортах і підвищувати якість обслуговування. Проте не всі перевізники мають достатній рівень цифрової зрілості — особливо це стосується компаній країн, що розвиваються.

Серед перспективних напрямів розвитку — подальше зростання сегменту лоукостерів, які адаптуються до вимог ринку швидше за традиційних гравців. Ці перевізники пропонують ефективніші моделі обслуговування з мінімальними витратами, що особливо важливо в умовах постійних економічних коливань. Досвід таких компаній, як Ryanair чи Wizz Air, свідчить про потенціал масштабування навіть у несприятливих умовах.

Крім того, значного поширення набуває тенденція декарбонізації авіації. Компанії активно інвестують у розробку літаків з гібридною чи електричною тягою, а також у використання альтернативного пального — біопалива та SAF. Уряди низки країн (наприклад, Франції, Нідерландів, Норвегії) вже запроваджують цільові квоти на частку «зеленого» пального у щоденному авіаційному трафіку.

Очевидно, що подальше зростання та стійкість галузі авіап перевезень залежатимуть від здатності швидко адаптуватися до нових викликів, одночасно модернізуючи інфраструктуру, підвищуючи енергоефективність, формуючи гнучкі бізнес-моделі та забезпечуючи високий рівень безпеки та клієнтського сервісу.

Висновки до розділу 2

Одним з основних завдань управління розвитком авіакомпаній є збільшення обсягів авіасполучення та розширення маршрутної мережі. Це включає застосування різноманітних стратегій та інновацій для залучення більшої кількості авіаперевізників і рейсів до аеропортів. Методи можуть варіюватися від фінансових стимулів для авіакомпаній та покращення інфраструктури аеропортів до участі в спеціалізованих маркетингових кампаніях, які підкреслюють значення певних маршрутів або аеропортів.

У ході аналізу міжнародного ринку авіап перевезень було виявлено, що глобальна індустрія переживає значну трансформацію під впливом екологічних викликів, цифрових інновацій та нових моделей споживчої поведінки. Особливу увагу привертають технології сталого авіаційного пального (SAF), заходи з декарбонізації, а також зростаюча роль цифрових платформ у бронюванні, управлінні тарифами та оптимізації маршрутів. Водночас після пандемії спостерігається новий сплеск попиту на внутрішні авіап перевезення та підвищена увага до гнучкості тарифів.

Суттєвим фактором є і розширення ролі міжнародних авіаційних альянсів, які дозволяють оптимізувати витрати, розширити покриття маршрутів та підвищити рівень обслуговування пасажирів. Такі об'єднання авіакомпаній сприяють підвищенню конкурентоспроможності та забезпечують більшу синергію у глобальній авіаційній мережі.

Тематичні дослідження успішних стратегій розвитку авіасполучення демонструють важливість поєднання ретельного планування, вивчення ринку та гнучкості. Наприклад, деякі аеропорти змогли залучити нові авіакомпанії, пропонуючи знижені збори за посадку або інвестуючи в сучасне обладнання для покращення якості подорожей.

Будування та підтримка міцних партнерських відносин з авіакомпаніями є основою управління їхнім розвитком. Це включає не лише пошук потенційних партнерів, але й укладання взаємовигідних угод. Ефективна співпраця ґрунтується на довірі, прозорості та глибокому розумінні унікальних потреб і бізнес-моделей кожної авіакомпанії. У цьому контексті особливого значення набуває цифрова трансформація галузі, що охоплює автоматизацію операцій, штучний інтелект і аналітику великих даних. Крім того, адаптація до вимог сталого розвитку та впровадження екологічних стандартів стають ключовими чинниками довгострокової конкурентоспроможності на глобальному авіаційному ринку.

ВИСНОВКИ

Комплексне дослідження розвитку світового ринку авіаційних перевезень в умовах нестабільності дозволило сформулювати теоретичні та практичні висновки:

Аналіз сутності та структури світового ринку авіаційних перевезень показав, що цей ринок продовжує демонструвати стійке зростання. Прогнозується, що найближчим часом цей сектор буде активно розвиватися, що відкриває нові можливості для авіакомпаній, аеропортів та інших учасників ринку. Зростання буде зумовлене глобальним економічним відновленням, збільшенням кількості ділових поїздок і туристичних подорожей, а також доступністю авіаперевезень. Авіакомпанії змушені адаптуватися до нових викликів, таких як підвищення цін на паливо, коливання валютних курсів та геополітична напруга. Сталий розвиток стає все більш важливим чинником, оскільки авіаперевізники прагнуть мінімізувати свій вплив на навколишнє середовище.

Регулювання світового ринку авіаційних перевезень є складним завданням, яке вимагає врахування інтересів усіх зацікавлених сторін на різних рівнях економічної системи (від глобального до національного). Важливо знайти баланс між забезпеченням безпеки, стимулюванням конкуренції та захистом прав споживачів. Використання великих даних і штучного інтелекту може призвести до значних змін у сфері бронювання квитків, управлінні повітряним рухом і забезпеченні безпеки.

Економічні та геополітичні кризи мають серйозний вплив на міжнародні авіаперевезення. Вони ведуть до значного скорочення попиту на пасажирські та вантажні перевезення, підвищення вартості палива та послуг, а також обмеження польотів. У кризові періоди люди часто скорочують витрати на другорядні поїздки, такі як відпочинок чи ділові поїздки, що призводить до зниження попиту на авіаквитки і, відповідно, впливає на доходи авіакомпаній. Пандемія COVID-19 стала величезним ударом для світової авіаційної галузі. У 2020 році

пасажиропотік скоротився на 60%, що стало найбільшим спадом в історії, і багато авіакомпаній зазнали величезних збитків, деякі змушені були оголосити банкрутство або скоротити чисельність співробітників. Сталий розвиток ставатиме ключовим фактором, оскільки авіаперевізники намагаються знизити негативний вплив на навколишнє середовище. Обидві сторони — авіакомпанії та пасажирів — повинні бути готові до нових викликів і адаптуватися до змінюваних ринкових умов.

Глобальні стратегічні альянси є важливим чинником, що визначає структуру і динаміку розвитку світового ринку авіаперевезень. Вони роблять авіаперельоти більш ефективними та зручними для пасажирів, одночасно сприяючи зростанню та інноваціям у галузі. У майбутньому роль глобальних стратегічних альянсів, ймовірно, посилиться, оскільки вони матимуть дедалі більше значення в таких сферах, як розробка нових технологій, забезпечення авіаційної безпеки та мінімізація впливу на навколишнє середовище.

Аналіз стратегічного розвитку найбільших авіакомпаній світу дозволяє зробити висновок, що світова авіаційна галузь є динамічною і конкурентною, а авіаперевізники постійно повинні адаптуватися до нових умов для того, щоб зберегти свою конкурентоспроможність. Авіакомпанії постійно розширюють свої маршрутні мережі, охоплюючи нові ринки та пропонуючи пасажирів більшій вибір маршрутів. Це може включати запуск нових прямих рейсів, збільшення частоти рейсів на популярних маршрутах та укладання партнерських угод з іншими авіаперевізниками. Поліпшення аналітичних можливостей авіакомпаній у короткостроковій перспективі є важливим для швидкої реакції на змінювані ринкові умови та ефективного управління парком літаків. До інших інновацій можна віднести інвестиції в полегшені навантажувальні агрегати для зменшення витрат палива. З точки зору сталого розвитку авіакомпаніям рекомендується оновлювати свій авіапарк, знижуючи середній вік літаків, щоб зменшити витрати на технічне обслуговування і отримати додаткові вигоди від скорочення викидів.

Дослідження та аналіз стратегічних пріоритетів міжнародного співробітництва авіаційних підприємств України в умовах війни та післявоєнного відновлення дозволили зробити висновок, що війна в Україні мала негативний вплив на авіаційну галузь країни. Багато авіакомпаній були змушені призупинити свої рейси, а аеропорти зазнали пошкоджень, що порушило цивільне авіасполучення в небі над Україною. Війна, а також накладені санкції проти Росії, призвели до різкого підвищення цін на паливо та порушення ланцюгів постачання. Ці фактори вплинули на діяльність авіакомпаній, змусивши їх підняти ціни на авіаквитки та скоротити кількість рейсів. Основними рушіями зростання світового ринку авіаперевезень є відновлення світової економіки, зростання ділових поїздок і туризму, а також доступність авіаперевезень.

Ключовим пріоритетом є відновлення авіасполучення з Україною. Для цього необхідна тісна співпраця з міжнародними партнерами для забезпечення авіаційної безпеки та відповідності міжнародним стандартам. Україні слід модернізувати свою авіаційну інфраструктуру, щоб вона відповідала сучасним вимогам, що потребує значних інвестицій, яких можна досягти через міжнародне співробітництво.

У ході виконання кваліфікаційної роботи вдалося комплексно охопити як теоретичні, так і прикладні аспекти функціонування міжнародного ринку авіаперевезень. Наукова новизна роботи полягає у визначенні основних тенденцій розвитку ринку в умовах нестабільного міжнародного середовища та виявленні чинників, що визначають його стійкість і адаптивність.

Результати дослідження можуть бути використані у практичній діяльності українських авіаперевізників при формуванні стратегії виходу на міжнародні ринки, в роботі державних установ при розробці політики підтримки авіаційної галузі, а також у подальших наукових дослідженнях.

Проведений аналіз показав важливість підвищення ефективності управління авіапідприємствами в умовах кризи, впровадження цифрових рішень і адаптації до вимог сталого розвитку. У цьому контексті перспективним

напрямом є розвиток партнерств з міжнародними авіаційними альянсами, участь у глобальних логістичних мережах і трансформація бізнес-моделей відповідно до нових вимог ринку.

Подальше дослідження може бути зосереджене на оцінці впливу конкретних інструментів державного регулювання на конкурентоспроможність авіаційної галузі, порівняльному аналізі національних стратегій авіаційного розвитку або вивченні динаміки пасажиропотоку в регіональних сегментах.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Авіаційний альянс «Oneworld». URL: <https://www.oneworld.com/>(дата звернення: 16.02.2025).
2. Авіаційний альянс «SkyTeam». URL: <https://www.skyteam.com/en>(дата звернення: 16.02.2025).
3. Авіаційний альянс «Star Alliance». URL: <https://www.staralliance.com/en/home>(дата звернення: 16.02.2025).
4. Агєєва 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.
5. Безпечний рейс. Як літак готується до польоту. Ліга.Бізнес. – 2020. – URL: <https://biz.liga.net/all/transport/cards/bezopasnyy-reys-kak-samolet-gotovitsya-k-poletu>(дата звернення: 22.02.2025).
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., Вишневецький С., Шокарьов 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. Буде трясти до 2024 року: як авіакомпанії пережили рік пандемії та що з планами стосовно України // Українська правда. – 2021. URL: <https://www.epravda.com.ua/rus/publications/2021/02/12/670961/>(дата звернення: 27.02.2025).

10. 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.
11. Винокуров Я. Порожнє небо: як корона вірус ударив по авіакомпаніям та коли вони оживуть / Ярослав Винокуров. – 2020.URL: <https://hromadske.ua/ru/posts/pustoe-nebo-kak-koronavirus-udaryl-po-aviakompaniyam-i-kogda-oni-ozhivut>(дата звернення: 28.02.2025).
12. 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.
13. Горбаченко А. А. Вплив українсько-російської війни на міжнародний ринок авіаційних перевезень. – 2022. – С. 218-221.
14. 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.
15. Жмур Н.В. Проблемні аспекти правового регулювання авіаційних перевезень в Україні / Н.В.Жмур, В.В.Ємець // Юридичний вісник. – 2023. – С.159- 169.
16. Закон України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації»: від 21.03.2017 р. № 1965-VIII. Відомості Верховної Ради (ВВР). – 2017. – № 16. Ст.199.
17. Закон України «Про транспорт»: від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua>. (дата звернення: 02.03.2025).
18. Заохочуючі програми для пасажирів, які часто літають. URL: <http://subscribe.ru/archive/travel.idea.kupi-bilet/201206/10140603.html>(дата звернення: 02.03.2025).
19. 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.

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

21. Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_181#Text (дата звернення: 08.03.2025).

22. Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_057#Text (дата звернення: 08.03.2025).

23. Конвенція про відкрите море. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_180#Text (дата звернення: 08.03.2025).

24. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#Text (дата звернення: 08.03.2025).

25. Конвенція про режим проток. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_228#Text (дата звернення: 08.03.2025).

26. Конституція України від 28 червня 1996 року // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – №30.

27. Кремер Т. Коронавірус: як Ізраїлю вдалося вибитися у світові лідери з вакцинації / Таня Кремер. – 2021. URL: <https://www.dw.com/uk/koronavirus-ia-izrailiu-vdalosia-vybytysia-u-svitovi-lidery-z-vaktsynatsii/a-56174753>. (дата звернення: 09.03.2025).

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

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

30. Міжнародна асоціація повітряного транспорту. URL: <https://www.iata.org/> (дата звернення: 09.03.2025).

31. 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.
32. Міжнародні організації в системі політичних відносин наук.-допом. бібліогр. покажч. / Східноєвop. нац. ун-т ім. Лесі Українки, Бібліотека ; уклад. Л. Дейнека. - Електрон. текст. дані. – Луцьк, 2019. – 248 назв.
33. 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.
34. Наслідки пандемії відчуватимуться до кінця 2021 року. URL: <https://iev.aero/press-centre/news/436>(дата звернення: 10.03.2025).
35. Організація та технологія доставки спеціальних категорій вантажів: підручник / Т.Ю. Габрієлова, С.Л. Литвиненко, О.В. Баннов. К.: Видавничий дім «Кондор». – 2018. – 416 с.
36. 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.
37. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. № 3393-VI. Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48–49. – Ст. 536.
38. Полтавська Д.О., Сидоренко К.В. Світовий досвід та сучасні особливості фінансування інноваційної діяльності в авіакосмічному секторі // Економічний простір. – 2021. – №176. – С. 20-27.
39. Про затвердження Авіаційних правил України «Порядок та умови повітряних перевезень небезпечних вантажів». Державна авіаційна служба України. – 2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0057-21#Text>(дата звернення: 20.03.2025).
40. Про затвердження Порядку і правил здійснення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації. Кабінет міністрів України. – 2021.

URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/676-2017-%D0%BF#Text>(дата звернення: 20.03.2025).

41. 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.

42. Радченко О., Сабірова І., Хайдарова Т. Маркетингове ціноутворення на ринку авіаційних послуг // Економіка та суспільство. – 2023. – №56. – С. 1-8.

43. Рекун І. І., Трубай Ю. С. Аналіз та оцінювання конкурентоспроможності авіаційного підприємства в умовах турбулентності зовнішнього середовища // Review of transport economics and management. – 2020. – Р. 120-125.

44. Рожко М. Світові авіаційні альянси: учора і сьогодні глобального партнерства / М. Рожко, О. Кібальников // Діловий авіаційний портал. URL: <http://www.ato.ru/content/mirovye-aviacionnye-alyansy-vchera-i-segodnya-globalnogo-partnerstva>(дата звернення: 02.04.2025).

45. Свириденко Д. Р. Розвиток стратегічних авіаційних альянсів в Україні // Кафедра міжнародного менеджменту платформа «Міжнародні інноваційні проєкти для післявоєнного відновлення України». – 2023. – С. 318-321.

46. 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.

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

48. 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). – P. 400–423.

49. 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.

50. 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.

51. 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.

52. 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. – P. 95-101.

53. 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.

54. Смирнов І. Г. Транснаціональні корпорації в туризмі: галузеві та регіональні особливості [Електронний ресурс] / І. Г. Смирнов, В. В. Головка // Географія та туризм. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/gt_2012_22_3 (дата звернення: 12.04.2025).

55. 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.

56. Смілянець В. В. Регулятори світового авіаційного ринку та їх роль у розвитку інноваційного потенціалу авіапідприємств. Підприємництво та інновації. – 2024. – №30. – С. 40-45.

57. Соколова О. Є., Чередніченко К. В. Методи та моделі короткострокового прогнозування європейського ринку авіаційних перевезень // Вчені записки. – 2023. – С. 306-316.

58. Соловйова О. О., Соколова О. Є., Борець І. В. Стратегічний розвиток аеропорту «Бориспіль» в повоєнний період // Вчені записки. – 2024. – С. 147-155.

59. Статистичні дані про діяльність повітряного транспорту у 2024 році. URL: https://www.icao.int/annual-report-2024/Pages/the-world-of-air-transport-in-2024-statistical-results_ru.aspx(дата звернення: 19.04.2025).

60. 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.

61. 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.

62. Технічне обслуговування пасажирських літаків: як авіакомпанії забезпечують безпеку. URL: https://www.aviane.com/interestin-gaviation/2021/02/26/aircraft_maintenance_details/(дата звернення: 27.04.2025).

63. Уряд схвалив Концепцію державної цільової програми науково-технічної програми розвитку авіаційної промисловості на 2021-2030 роки. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/uryad-shvaliv-koncepciyu-derzhavnoyi-cilovoyi-programi-naukovo-tehnichnoyi-programi-rozvitku-aviacijnoyi-promislovosti-na-2021-2030-roki>(дата звернення: 27.04.2025).

64. 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.
65. Червякова В. Організаційно-методологічні підходи до післявоєнного відновлення транспортно-логістичної інфраструктури України // Журнал європейської економіки. – 2023. – Т.22, №4. – С. 597-622.
66. 2021 Best Frequent Flyer Programs. URL: <https://wallethub.com/edu/best-frequent-flyer-program/25943>(дата звернення: 28.04.2025).
67. A History of US Airline Deregulation. URL: <https://old.thetravelinsider.info/airlinemismmanagement/airlinederegulation2.htm>(дата звернення: 28.04.2025).
68. Cook Gerald N., Bruce G. Billig. Airline operations and management: a management textbook. Routledge. – 2023. – 412 p.
69. Country codes Ukraine. URL: <https://airportcodes.io/en/country/ukraine/>
70. 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.
71. Graham A. Managing airports: An international perspective. Routledge. – 2023. – 600 p.
72. Gratton G. Reviewing the impacts of climate change on air transport operations. The Aeronautical Journal. – 2022. – №126 (1295). – P. 209-221.
73. 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.
74. 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.
75. 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.

76. Molchanova K., Semeriahina M. Prospects for the recovery of the aviation industry in Ukraine. Publishing House «Baltija Publishing». – 2023. – P. 81-86.

77. O. Savych, Shkoda T. Trends of air transportation market development in Ukraine. Innovative Marketing. – 2020. – № 16 (2). – P. 29-42.

78. Piccioni C., Stolfi 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.

79. Prakasa Satria Unggul Wicaksana. The Effect of Russia-Ukraine War on International Aviation Sectors. KnE Social Sciences. – 2022. – P. 572-581.

80. Sales M., Scholte S. Air cargo management: Air freight and the global supply chain. Routledge. – 2023. – 256 p.

81. 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.

82. Top 10 countries with the highest number of airports in the world. URL: <https://airportcodes.io/en/blog/top-10-countries-with-the-highest-number-of-airports-in-the-world/> (дата звернення: 04.05.2025).

83. Top 10 private jet companies and charters in 2021 [Електронний ресурс] // Mototok. – 2021. URL: <https://www.mototok.com/blog/top-10-private-jet-companies-and-charters> (дата звернення: 04.05.2025).

84. World Airline Rewards. URL: <https://www.worldairlineawards.com/> (дата звернення: 05.05.2025).

