

**Висоцька Марина Петрівна**,  
кандидат економічних наук, доцент,  
професор кафедри міжнародних  
економічних відносин і бізнесу  
Національного авіаційного університету

**Vysotska Maryna**,  
PhD in Economics, Associate Professor,  
National Aviation University,  
<https://orcid.org/0000-0003-4076-7823>

**КОНЦЕПТУАЛЬНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ СТРАТЕГІЧНОГО РОЗВИТКУ  
АВІАТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ В КОНТЕКСТІ ГЛОБАЛЬНИХ ВИКЛИКІВ  
CONCEPTUAL BASIS OF RESEARCH OF STRATEGIC DEVELOPMENT OF THE AVIATION  
INDUSTRY IN THE CONTEXT OF GLOBAL CHALLENGES**

Висоцька М. П. Концептуальні засади дослідження стратегічного розвитку авіатранспортної галузі в контексті глобальних викликів. *Український журнал прикладної економіки та техніки*. 2023. Том 8. № 4. С. 352 – 358.

Vysotska M. Conceptual basis of research of strategic development of the aviation industry in the context of global challenges. *Ukrainian Journal of Applied Economics and Technology*. 2023. Volume 8. № 4, pp. 352 – 358.

*Визначені концептуальні засади стратегічного розвитку авіаційного транспорту на основі комплексного узагальнення сучасних наукових праць, дослідження еволюції авіаційної галузі, аналізу тенденцій глобального ринку авіатранспортних послуг і пошуку найбільш ефективних шляхів стратегічного розвитку і оптимізації взаємодії двох основних суб'єктних складових галузі – авіакомпаній та аеропортів, з метою максимальної реалізації їх сукупного потенціалу та нарощування показників галузевого розвитку в умовах глобальних викликів. У результаті всебічного аналізу теоретичних засад стратегічного розвитку визначено і науково обґрунтовано комплекс парадигм, які формують теоретико-методологічний базис дослідження стратегічного розвитку авіатранспортної галузі.*

**Ключові слова:** авіатранспортна галузь, стратегічний розвиток, глобальні виклики, методологічні засади, теоретико-методологічний базис, економічні фактори.

*The conceptual foundations of the strategic development of air transport are defined based on a comprehensive synthesis of modern scientific works, a study of the evolution of the aviation industry, an analysis of trends in the global air transport services market, and a search for the most effective ways of strategic development and optimization of interaction between the two critical subjective components of the industry - airlines and airports, in order to maximize their combined potential and increase the indicators of industry development in the face of global challenges. As a result of a comprehensive analysis of the theoretical foundations of strategic development, a set of paradigms that form the theoretical and methodological basis for the study of strategic development of the air transport industry has been identified and scientifically substantiated. The analysis of methodological foundations allowed us to define a set of paradigms that form the methodological basis for the study of strategic development of the air transport industry: the concept of technogenic society, intellectual culture, the concept of global information society, the concept of globalization and network society; axiological approach. The article substantiates the growing role and importance of air transport in the global world despite the development of other types of communications. After all, air transport, combined with other modes of transport and communication channels, plays a significant role in the development of civilization, influencing demographic, migration, economic, political, scientific, technical, and other processes, and spheres of human activity. The development of aviation has led to the establishment of communications between different parts of the world, different cultures, and local communities, which in turn has become a catalyst for the development of aviation itself. Conclusions are drawn about the insufficient coverage of the socio-economic vector of air transport development in the global environment and the expediency of considering the conceptual issues of air transport industry development in the context of global challenges.*

**Keywords:** air transport industry, strategic development, global challenges, methodological principles, theoretical and methodological framework economic factors.

### **Вступ**

Враховуючи нестабільність зовнішнього середовища, посилення динамічності та різновекторності змін, варто очікувати подальшого ускладнення умов функціонування підприємств авіатранспортної галузі. Це означає, що стратегічний розвиток авіакомпаній і аеропортів відбуватиметься у глобальному середовищі, що постійно змінюється, яке формується під впливом геополітичних, макроекономічних і соціогуманітарних факторів, а також секторальної перебудови світового господарства під дією інновацій, тому авіакомпанії та аеропорти мають формувати гнучкі адаптивні стратегії, здатні вивести їх на траєкторію зростання.

Дослідженню проблем функціонування світового та вітчизняного ринку авіаційних перевезень, а також питанням стратегічного розвитку вітчизняного авіаційного транспорту присвячено праці українських учених, зокрема О. Арєф'євої, Д. Бугайко, Г. Гуріної, В. Коби, Л. Литвиненко, О. Ложачевської, В. Новак, О. Овсак, О. Полторацької, С. Сіденко, К. Сидоренко,

---

В. Чужикова та ін. Водночас більшість праць мають вузькогалузевий характер і не розглядають розвиток авіаційного транспорту в контексті глобальних змін.

Оцінюючи пласт літератури за темою загалом, зазначимо, що питання визначення ролі авіаційного транспорту в глобальному вимірі здебільшого розглядається з політичної, соціологічної та військової точок зору, а отже потребує подальшого вивчення соціально-економічного вектора ролі авіації в глобальному середовищі.

### **Формулювання цілей статті**

Метою статті є визначення концептуальних засад дослідження стратегічного розвитку авіатранспортної галузі з урахуванням сучасних закономірностей і глобальних викликів.

### **Виклад основного матеріалу дослідження**

Авіаційний транспорт у комбінації з іншими видами транспорту та каналами комунікації відіграє значну роль у розвитку цивілізації, впливаючи на демографічні, міграційні, економічні, політичні, науково-технічні та інші процеси і сфери людської діяльності.

Національне господарство України перебуває на шляху розвитку інтеграційних відносин зі світовою економічною системою. Цей етап характеризувався активним розвитком інституційної системи, адаптацією бізнес-середовища до умов міжнародної конкуренції, зміною характеру попиту, трансформаціями у правовій і соціальній сферах тощо. З початком повномасштабної війни всі ці аспекти суттєво загострилися. Наразі гостро постає питання прискореної інтеграції національного господарства, усіх його сфер і секторів у світові ланцюги створення вартості. Господарство України стає важливою частиною світової економіки, а це означає, що воно також стає все більш залежним від загальносвітових трендів. Сучасні трансформації світогосподарської системи зумовлюють необхідність пошуку нових шляхів розбудови і розвитку всіх складових національної економіки, які ґрунтуються на інноваціях і конкурентних перевагах на світових ринках товарів і послуг.

Соціально-економічний розвиток держави потребує сталого, збалансованого зростання всіх секторів і сфер національного господарства. Прагнення України розвинути економіку до рівня провідних країн може бути реалізоване лише через зміцнення позицій на міжнародних ринках, виробництво конкурентоспроможних на світовому ринку товарів і послуг. Водночас особлива роль належить транспортному комплексу, який забезпечує рух матеріальних і людських потоків, є сполучною ланкою та важливим інфраструктурним елементом.

Розвиток країни на сьогодні багато в чому визначається саме розвитком транспорту. У ст. 1 Закону України №232/94-ВР «Про транспорт» прямо визначено, що «транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва», функцією якого є «задоволення потреб населення та суспільного виробництва в перевезеннях» [1]. Стаття 3 Закону вказує, що «місце і роль транспорту у суспільному виробництві визначає необхідність його пріоритетного розвитку, державної підтримки...». Отже, виключна роль транспорту та пріоритетність його розвитку є офіційно визнаними та закріпленими на законодавчому рівні.

З 24 лютого 2022 р. особливо гостро постало питання подальшого функціонування підприємств авіаційного транспорту, зокрема двох його основних складових – авіакомпаній та аеропортів. Це, без сумніву, критично значуще для країни питання слід розглядати у двох аспектах:

- по-перше, збереження потенціалу авіатранспортної галузі під час війни;
- по-друге, відбудова, підвищення ефективності та стратегічний розвиток підприємств повітряного транспорту в післявоєнний період.

Ці два аспекти тісно пов'язані, оскільки фундамент майбутнього розвитку варто закладати вже зараз, виходячи з наявного стану галузі та реальних перспектив її відновлення і нарощування конкурентного потенціалу.

Авіатранспортна система України, сформована за часи незалежності, пройшла у своєму розвитку довгий шлях від монополізму до появи у сфері повітряного транспорту самостійних бізнес-суб'єктів, які реалізують свою діяльність на ринку авіаційних перевезень пасажирів і вантажів. Особливістю діяльності підприємств і організацій авіаційного транспорту є те, що їхня ефективність залежить від успішної взаємодії двох основних структурних елементів ринку – авіакомпаній та аеропортів. Взаємодія авіакомпаній та аеропортів багато в чому визначає конкурентні позиції авіаперевізників, кількісні та структурні параметри пасажиропотоку, розгалуженість авіатранспортної мережі та транспортну доступність країни та її окремих регіонів.

Збільшення ділової й туристичної активності та рухливості населення, посилення нестабільності середовища функціонування авіаційного транспорту, обмеженість потужностей авіатранспортної інфраструктури, ускладнення доступу до ресурсів, загострення проблем у

---

розвитку ринку авіаційних перевезень актуалізує питання визначення найбільш ефективних шляхів стратегічного розвитку та оптимізації взаємодії авіакомпаній та аеропортів з метою максимальної реалізації їх сукупного потенціалу та нарощування показників галузевого розвитку в умовах глобальних викликів.

Сьогодні процеси глобалізації охопили практично всі складові соціально-економічних, політичних і соціокультурних відносин [2]. Формування глобальних ланцюгів створення вартості зумовлює прискорений розвиток транспортних систем. У світі, що швидко змінюється, зростає роль найбільш швидких засобів транспортних комунікацій, яким є авіація. Глобальні ринки авіації залишаються динамічними навіть в умовах економічної невизначеності та геополітичних ризиків [3].

Науковці стверджують, що функціонування і розвиток сучасного глобального суспільства потребує постійного вдосконалення авіаційного транспорту [4, 5]. Революція в інформаційному просторі та розвиток авіатранспортних зв'язків дає людям можливість доступу до різних куточків світу, раніше недосяжних видів активності, відкриває широкі можливості для зростання особистості та самореалізації, розширює горизонти бізнес-контактів тощо. Ці процеси глобальних перетворень у суспільстві вимагають нового погляду та формування нової методології, здатної дати досліднику необхідний аналітичний інструментарій.

Наукові дослідження визначають роль авіаційного транспорту та його взаємодію з іншими видами транспорту з точки зору формування інтер- та мультимодальних транспортних систем [6]. Такі транспортні системи здатні поєднувати авіаційний, морський і наземні види транспорту, на думку автора, географічно зближують країни світу, визначають напрями розвитку економічних зв'язків і туристичних потоків [7].

Нерівномірне розповсюдження трудових ресурсів у світі зумовлює міграційні процеси, здебільшого з країн Азії та Африки до країн Європи та Північної Америки. Для задоволення потреб країн Європи у трудових ресурсах, за прогнозами аналітиків, обсяг мігрантів до країн-членів ЄС до 2050 р. зросте до рівня 1,6-1,8 млн осіб на рік [8]. Значну роль у цих процесах також відіграє авіаційний транспорт, який забезпечує транспортування міграційних потоків, сприяє формуванню багатонаціональних суспільств у різних країнах, а також здатен посилити єдність людства у глобальному просторі.

Глобальні міграційні потоки, на думку А. Вишневської та К. Петренко [9], також пов'язані зі структурними змінами у віковій структурі населення різних країн. Успіхи в медицині та покращення умов життя веде до старіння населення світу. Причому через одночасне зниження рівня народжуваності, більш швидко старіє населення розвинених країн світу – Північної Америки, Європи та Японії. Це дає поштовх міграційним процесам у світі, інтенсивність яких, своєю чергою, також визначається транспортними можливостями, зокрема розвитком авіаційного транспорту.

Розвиток авіаційного транспорту сьогодні пов'язаний із зміною системи розселення населення планети. Сучасна модель економічного розвитку характеризується посиленням ролі мегаполісів, площа яких постійно зростає і одночасно відбувається збільшення концентрації проживання людей. Водночас мегаполіси, як стверджує фахівець з урбаністики М. Кастельс, характеризуються «гіпермобільністю» населення та надмірною залежністю від каналів комунікації та транспортного сполучення [10]. Отже, мегаполіси, будучи концентрацією людського, економічного та технічного потенціалу, потребують інтенсифікації авіаційного сполучення.

Відомо, що під час активного розповсюдження інтернету люди побоювалися, що він витіснить інші види комунікації. Водночас йдеться про органічне сплетення різноманітних транспортно-комунікаційних технологій. Щодо переваг авіаційного транспорту Ф. Фукуяма стверджує, що довіра, сформована під час особистих контактів, які в умовах швидких змін і великих відстаней найчастіше забезпечуються саме авіаційним транспортом, є важливим двигуном бізнесу та інтегратором соціально-економічної взаємодії [11].

Таку точку зору підтримують і інші дослідники, які вважають, що глобальне бізнес-середовище та закони його функціонування (тобто бізнес-етика) формуються насамперед під час персональних контактів, які забезпечує авіаційний транспорт [12, 13].

Це також стосується і політичних контактів на всіх рівнях. Досвід останніх років показав, що досягнення домовленостей можливе лише за безпосереднього контакту учасників перемовин, які уможливорює авіаційний транспорт.

Оцінюючи пласт літератури за темою і загалом, вважаємо за доцільне відзначити такі концептуальні питання розвитку авіатранспортної галузі:

- авіаційний транспорт сприяє формуванню єдиного соціально-економічного простору, скорочуючи час на подолання відстаней, роблячи локальні території більш відкритими і

доступними як у конкретних аспектах (господарському, соціальному, культурному та ін.), так і в загально-цивілізаційному вимірі;

- авіаційний транспорт забезпечує зростання внутрішньої та зовнішньої мобільності населення країн, що, з одного боку, сприяє розповсюдженню цивілізаційних цінностей, а з другого, сприяє забезпеченню територіальної та соціально-економічної цілісності, зближуючи різні регіони країни у єдиному соціокультурному та господарському просторі;

- авіаційний транспорт забезпечує більш швидке поширення знань, ідей, сприяючи академічному обміну, розповсюдженню інновацій і нових знань;

- розвиток авіаційного транспорту як галузі господарства забезпечує зростання зайнятості населення, інтенсифікацію виробництва літальних апаратів, запасних частин, розвиток сервісу, робить внесок у ВВП, забезпечує надходження до бюджету, сприяє розвитку споріднених секторів, тобто, як і будь-яка інша галузь, робить суттєвий внесок у економічний розвиток країни та світу;

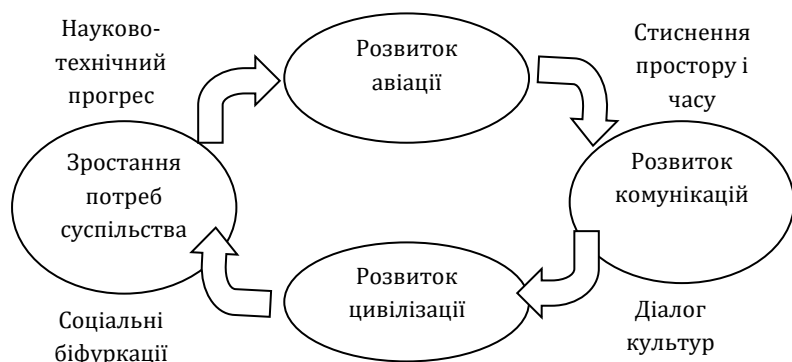
- розвиток авіаційного транспорту дає поштовх для активізації інноваційної діяльності, пошуку нових технологій;

- авіаційний транспорт сприяє глобалізації світу, пов'язуючи окремі країни та цивілізації, сприяючи їх взаємному проникненню та формуванню єдиного цивілізаційного простору.

Авіаційний транспорт впливає на розвиток світової економіки, але сам перебуває під впливом глобальних викликів та загроз, тому стратегічний розвиток авіатранспортної галузі має враховувати та передбачати їхній вплив у майбутньому. Авіація сьогодні є не лише видом транспорту або галуззю господарства. Вона стала невід'ємною частиною повсякденного життя населення більшості країн світу, загальнодоступним видом транспорту та засобом сполучення. На світовому рівні, до початку пандемічної кризи 2019 р., відбувався швидкий зріст обсягів авіаперевезень – темпи приросту світового пасажиропотоку становили близько 7% на рік [14-16]. Очікувалося подальше зростання обсягів пасажирських перевезень. Так, для країн Європи прогнозувалося двократне збільшення пасажиропотоку протягом наступних п'ятнадцяти років [17].

Розвиток авіаційних і космічних технологій відкриває нові можливості для людської цивілізації. Дослідження і розробки у сфері штучного інтелекту в перспективі дозволять використовувати нейромережі для управління літальними апаратами. Штучний інтелект здатний моделювати, оптимізувати та управляти транспортними засобами. Розвиток авіації та людської цивілізації має взаємний вплив, що особливо проявляється в епоху глобальних перетворень.

Розвиток авіації спричинив налагодження комунікацій між різними частинами світу, різними культурами та локальними спільнотами, що, своєю чергою, стало каталізатором розвитку самої авіації. Цей взаємозв'язок концептуально показано на рис. 1.1.



**Рис. 1.1. Взаємозв'язок розвитку авіації та людської цивілізації**

Прискорений розвиток нових технологій, на думку представників філософської науки Ж. Елюля [18] та К. Мітчема [19], призводить до того, що цивілізація стає все більш техногенною, на інноваційних засадах формується нова культура, яка якісно відрізняється від попередньої. Спираючись на роботи Ж. Елюля та К. Мітчела, можемо визначити важливу методологічну основу дослідження перспектив розвитку авіатранспортної галузі – концепцію техногенного суспільства.

Іншим важливими методологічним базисом дослідження розвитку авіатранспортної галузі є так звана «інтелектуальна культура», що виникає у процесі обміну знаннями [20, 21], що включає комплекс знань, ідей, умінь, думок у різних сферах. На думку Г. Захарчина та Ю. Косминої, саме інтелектуальна культура відіграє вирішальну роль в управлінні знаннями та зумовлює можливості інноваційного розвитку [22]. Авіаційний транспорт сприяє розповсюдженню інтелектуальної культури, що є проявом глобальних економічних і соціально-культурних процесів.

Ще однією методологічною засадою вивчення розвитку авіаційного транспорту вважаємо парадигму глобального інформаційного суспільства [23]. Значення авіації у сформованому на сьогодні інформаційному суспільстві визначається тим, що саме високотехнологічні галузі

---

сприяють формуванню глобальної мережі інформаційних потоків, поширенню знань і культурних цінностей.

У глобальному інформаційному суспільстві, як стверджує відомий соціолог Ф. Уебстер, домінують теоретичні знання, а не практичні та емпіричні, як у попередні часи [24]. Саме теоретичні знання формують базис для розвитку науки і техніки, зумовлюють появу інноваційних технологій, зокрема і в авіатранспортній галузі. Розвиток інформаційного суспільства призвів до формування глобальної системи знань, створеної мережею інформаційних зв'язків, яка поєднує локальні інтелектуальні ресурси і дає можливість генерувати нові, недосяжні раніше, знання [25]. Ці зв'язки створюються не лише за допомогою інформаційно-телекомунікаційних засобів, але і завдяки прямим контактам між науковцями і практиками, що забезпечується за допомогою авіаційного транспорту. З другого боку, глобальна інформаційна система здійснює управління все більш складною мережею авіаційних перевезень завдяки запровадженню нових інтелектуальних систем і засобів комунікації.

Наступною методологічною засадою вивчення стратегічного розвитку авіатранспортної галузі є концепція глобалізації [26], яка перегукується з теорією мережевого суспільства [27]. Згідно з поглядами М. Кастельса, поведінка людей у глобальному суспільстві та прийняття рішень визначається мережевими контактами та взаємодіями з іншими представниками суспільства. Сучасна авіатранспортна галузь відіграла значну роль у становленні глобального мережевого суспільства. Особливо це стосується періоду ХХ ст., коли авіація багато в чому визначала напрями розвитку суспільства.

Ще однією методологічною підвалиною дослідження ролі, значення та розвитку авіатранспортної галузі є аксіологічний підхід, який є розділом сучасної економічної філософії [28].

Основу аксіологічного підходу поклали праці В. Віндельбанда та Г. Ріккертта [29]. Відповідно до нього, розповсюдження та обмін цінностей відбувається через канали комунікацій, серед яких авіація була одним з провідних у попередні десятиріччя. Глобальні суспільні цінності були сформовані, зокрема, завдяки мобільності, яку забезпечує авіаційний транспорт.

Підсумовуючи сказане, можемо в загальних рисах сформувати комплекс парадигм, що формують методологічний базис дослідження стратегічного розвитку авіатранспортної галузі:

- концепція техногенного суспільства;
- інтелектуальна культура;
- концепція глобального інформаційного суспільства;
- концепція глобалізації та мережевого суспільства;
- аксіологічний підхід.

Розвиток авіатранспортної галузі є стимулом науково-технічного прогресу, розвитку нових видів техніки та появи нових технологій. Водночас перевагу матимуть країни, здатні зайняти лідерські позиції в технологічному розвитку. Технологічне лідерство в авіації забезпечує лідерські позиції країни в глобальному технологічному середовищі.

Подальший розвиток авіаційної галузі та, зокрема, авіабудування на інноваційних засадах сприяє переходу господарства на наступний технічний уклад. Відомо, що провідні країни світу вже перебувають у стані переходу до шостого технологічного укладу [30]. А це означає, що, попри гомогенізацію всіх сфер життя, у глобальному просторі відбуваються зустрічні процеси посилення диференціації у сфері технологій. Перевагу в глобальному світі матимуть технологічно розвинені країни.

### **Висновки та перспективи подальших розвідок**

Дослідження соціально-економічних і соціокультурних особливостей розвитку авіатранспортної галузі в глобальному вимірі дає підстави зробити такі висновки.

По-перше, авіаційний транспорт є невід'ємною складовою світової політичної та економічної систем як базових складових глобалізованого суспільства, запити і потреби яких визначають вектори розвитку мережі авіаційного сполучення, авіаційних технологій і техніки.

По-друге, взаємозв'язок авіаційного транспорту та сфери інформаційних технологій забезпечує формування світового соціального простору, розвиток якого зумовлює подальшу еволюцію авіатранспортної галузі.

По-третє, сформована за участю авіаційного транспорту глобальна гібридна інформаційно-комунікаційно-транспортна система є продуктом і водночас каталізатором процесів міжнародної інтеграції, створення та розповсюдження інновацій, генерації та поширення знань.

По-четверте, за участі авіаційного транспорту утворюється технологічна система, яка тісно пов'язана з глобальними політичною та економічною системами.

По-п'яте, взаємодія та взаємовплив локальних спільнот у глобалізованому суспільстві визначає можливості та потенціал розвитку авіатранспортної галузі як з точки зору економічного, так і соціокультурного потенціалу.

Підсумовуючи зазначене, можна стверджувати, що авіаційний транспорт, у комбінації з іншими видами транспорту та каналами комунікацій, відіграє значну роль у розвитку цивілізації, впливаючи на демографічні, міграційні, економічні, політичні, науково-технічні та інші процеси і сфери людської діяльності.

## Література

1. Закон України «Про транспорт». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-vr#Text>.
2. Шайгорський Ю. Глобалізація: неминучість концептуальних змін. *Політичний менеджмент*. 2012. №3. С. 64-75. URL: [https://ipiend.gov.ua/wp-content/uploads/2018/08/shaigorodskiy\\_globalizatsia.pdf](https://ipiend.gov.ua/wp-content/uploads/2018/08/shaigorodskiy_globalizatsia.pdf).
3. Ложачевська О., Сидоренко К., Сіденко С. Глобальні закономірності розвитку світового ринку авіаційних перевезень. *Міжнародна економічна політика*. 2018. № 2 (29) С. 55-74. DOI: <https://doi.org/10.33111/iep.2018.29.03>.
4. Бугайко О., Григорак М. Логістичні концепції розвитку аеропортів: монографія. Київ: Логос, 2017. 384 с.
5. Kyrylenko O., Zarubinska I., Novak V., Razumova K., Danilova E. Features of the development of the transport system of Ukraine on the way to European integration: collective monograph. *International Economics*. Czech Republic. 2021, 437p.
6. Полторацька О.Т. Координація та вдосконалення взаємовідносин між суб'єктами авіаційного простору. *Стратегія розвитку України*. 2012. № 3. С. 201-207.
7. Чужиков В.І. Авіаційні альянси в глобальній конкурентній моделі XXI століття. *Вісник Державної комісії з цінних паперів та фондового ринку*. 2010. № 3-4. С. 9-16.
8. McAuliffe M., Triandafyllidou A. World Migration Report. International Organization for Migration (IOM), Geneva. 2021. URL: <file:///C:/Users/%D0%9D%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%8F/Downloads/WMR-2022.pdf>.
9. Вишнеvsька А., Петренко К. Вплив глобалізації на міграційні процеси у світі та Європі. *Економічний вісник НТУУ "Київський політехнічний інститут"*. 2022. № 23. С. 34-39. DOI: <https://doi.org/10.20535/2307-5651.23.2022.264626>.
10. Кастельс М. Інтернет-галактика. Міркування щодо Інтернету, бізнесу і суспільства. 2007, 304 с.
11. Francis F. Identity: The Demand for Dignity and the Politics of Resentment, New York: Farrar, Straus and Giroux. 2018.
12. Ruwantissa A. Ethical and moral considerations of airline management. *Journal of Air Transport Management*. 2001. Vol. 7. Issue 6. P. 339-348. DOI: [https://doi.org/10.1016/S0969-6997\(01\)00019-9](https://doi.org/10.1016/S0969-6997(01)00019-9).
13. Crane A., Matten D. Business ethics: Managing corporate -citizenship and sustainability in the age of globalization. Oxford University Press, 2007.
14. Висоцька М. Тенденції та перспективи розвитку світового ринку цивільних повітряних суден. *Проблеми системного підходу в економіці*. 2019. № 5/73. С. 14-22. DOI: <https://doi.org/10.32782/2520-2200/2019-5-2>.
15. Vysotska M. Global air traffic development trends. *Air transport*. 2019. № 1(13). P. 155-162.
16. Кириленко О.М., Разумова К.М., Новак В.О. Аналіз стратегічного позиціонування та тенденцій розвитку авіаційних перевезень в Україні. *Зб. наук. праць «Моделювання та інформаційні системи в економіці»*. 2020. Випуск 99. С. 83-91.
17. Public Transportation–Worldwide. URL: <https://www.statista.com/outlook/mmo/shared-mobility/shared-vehicles/public-transportation/worldwide>.
18. Ellul J. The Technological Society. New York, 1964.
19. Mitcham C. Thinking through technology: The path between engineering and philosophy. University of Chicago Press, 1994.
20. Бутенко Н. Управління знаннями в корпораціях. *Бізнес Інформ*. 2015. № 11. С. 414-419.
21. Драган О.І. Інтелектуальна культура як складова інноваційної культури для інноваційного розвитку організації. *Економіка ринкових відносин*. 2013. № 11. С. 251-258.
22. Захарчин Г.М., Космина Ю.М. Інтелектуальна культура в системі управління знаннями. *Причорноморські економічні студії*. 2018. Випуск 27. С. 129-133. URL: [http://bses.in.ua/journals/2018/27\\_1\\_2018/27.pdf](http://bses.in.ua/journals/2018/27_1_2018/27.pdf).
23. Любчик К.Л. Парадигма глобального інформаційного суспільства: формування й основні засади. *Причорноморські економічні студії*. 2019. Випуск 43. С. 29-33. URL: [http://bses.in.ua/journals/2019/43\\_2019/6.pdf](http://bses.in.ua/journals/2019/43_2019/6.pdf).
24. Webste F. Theories of the Information Society 1995, 2014.
25. Turner F. From Counterculture to Cyberculture: Stewart Brand, the Whole Earth Network, and the Rise of Digital Utopianism. University of Chicago Press, 2008.
26. Савич В.О. Витоки концептуальності глобалізації. *Нова парадигма: Журнал наукових праць*. 2008. Випуск 75. С. 167-177.
27. Castells M. The Rise of the Network Society. *Information Age*. 2009. Vol. 1.
28. Кириленко В.І. Аксіологічний вимір сучасної економічної науки. 2011. URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/197223264.pdf>.
29. Віндельбанд В. Філософський енциклопедичний словник. Київ: Інститут філософії ім. Г. Сковороди НАН України: Абрис, 2002. 742с.
30. Зубко Г. Шостий технологічний уклад: інфраструктурно-правовий аспект. *Підприємництво, господарство і право*. 2019. №11. С. 218-229. DOI <https://doi.org/10.32849/2663-5313/2019.11.38>.

## References

1. Zakon Ukrainy «Pro transport». [Law of Ukraine "On Transport"]. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-vr#Text>.

2. Shajhors'kyj, Yu. (2012) «Globalization: the inevitability of conceptual changes». *Politychnyj menedzhment*. №3. pp. 64-75. Available at: [https://ipiend.gov.ua/wp-content/uploads/2018/08/shaigorodskyi\\_globalizatsia.pdf](https://ipiend.gov.ua/wp-content/uploads/2018/08/shaigorodskyi_globalizatsia.pdf).
3. Lozhachevs'ka, O., Sydorenko, K., Sidenko, S. (2018). «Global trends in the development of the world air transport market». *Mizhnarodna ekonomichna polityka*. № 2 (29) pp. 55-74. DOI: <https://doi.org/10.33111/iep.2018.29.03>.
4. Buhajko, O., Hryhorak, M. (2017). *Lohistychni kontseptsii rozvytku aeroportiv*. [Logistics concepts of airport development]. Lohos. Kyiv. Ukraine.
5. Kyrylenko, O., Zarubinska, I., Novak, V., Razumova, K., Danilova, E. (2021). *Features of the development of the transport system of Ukraine on the way to European integration*. *International Economics*. Czech Republic.
6. Poltorats'ka, O.T. (2012). «Coordination and improvement of relations between aviation space subjects». *Stratehiia rozvytku Ukraïny*. № 3. pp. 201-207.
7. Chuzhykov, V.I. (2010). «Aviation alliances in the global competitive model of the 21st century». *Visnyk Derzhavnoi komisii z tsinnykh paperiv ta fondovoho rynku*. № 3-4. pp. 9-16.
8. McAuliffe, M., Triandafyllidou, A. (2021). *World Migration Report*. *International Organization for Migration (IOM)*. Geneva. Switzerland. Available at: <file:///C:/Users/%D0%9D%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%8F/Downloads/WMR-2022.pdf>.
9. Vyshnevs'ka, A., Petrenko, K. (2022). «Impact of globalization on migration processes in the world and Europe». *Ekonomichnyj visnyk NTUU "Kyivs'kyj politekhnichnyj instytut"*. № 23. pp. 34-39. DOI: <https://doi.org/10.20535/2307-5651.23.2022.264626>.
10. Kastel's, M. (2007). *Internet-halaktyka. Mirkuvannia schodo Internetu, biznesu i suspil'stva*. [Internet galaxy. Considerations regarding the Internet, business and society].
11. Francis, F. (2018) *Identity: The Demand for Dignity and the Politics of Resentment*. Farrar, Straus and Giroux. New York. USA.
12. Ruwantissa, A. (2021). «Ethical and moral considerations of airline management». *Journal of Air Transport Management*. Vol. 7. Issue 6. pp. 339-348. DOI: [https://doi.org/10.1016/S0969-6997\(01\)00019-9](https://doi.org/10.1016/S0969-6997(01)00019-9).
13. Crane, A., Matten, D. (2007). *Business ethics: Managing corporate -citizenship and sustainability in the age of globalization*. Oxford University Press. Great Britain.
14. Vysots'ka, M. (2019). «Trends and prospects for the development of the world market of civil aircraft». *Problemy systemnoho pidkholdu v ekonomitsi*. № 5/73. pp. 14-22. DOI: <https://doi.org/10.32782/2520-2200/2019-5-2>.
15. Vysotska, M. (2019). «Global air traffic development trends». *Air transport*. № 1(13). pp. 155-162.
16. Kyrylenko, O.M., Razumova, K.M., Novak, V.O. (2020). «Analysis of strategic positioning and development trends of air transportation in Ukraine». *Zb. nauk. prats' «Modeliuvannia ta informatsijni systemy v ekonomitsi»*. Issue 99. pp. 83-91.
17. Public Transportation–Worldwide. Available at: <https://www.statista.com/outlook/mmo/shared-mobility/shared-vehicles/public-transportation/worldwide>.
18. Ellul, J. (1964). *The Technological Society*. New York. USA.
19. Mitcham, C. (1994). *Thinking through technology: The path between engineering and philosophy*. University of Chicago Press. USA.
20. Butenko, N. (2015). «Knowledge management in corporations ». *Biznes Inform*. № 11. pp. 414-419.
21. Drahan, O.I. (2013). «Intellectual culture as a component of innovative culture for innovative development of the organization.». *Ekonomika rynkovykh vidnosyn*. № 11. pp. 251-258.
22. Zakharchyn, H.M., Kosmyna, Yu.M. (2018). «Intellectual culture in the knowledge management system». *Prychornomors'ki ekonomichni studii*. Issue 27. pp. 129-133. Available at: [http://bses.in.ua/journals/2018/27\\_1\\_2018/27.pdf](http://bses.in.ua/journals/2018/27_1_2018/27.pdf).
23. Liubchuk, K.L. (2019). «Paradigm of the global information society: formation and basic principles». *Prychornomors'ki ekonomichni studii*. Issue 43. pp. 29-33. Available at: [http://bses.in.ua/journals/2019/43\\_2019/6.pdf](http://bses.in.ua/journals/2019/43_2019/6.pdf).
24. Webste, F. (2014). *Theories of the Information Society 1995*.
25. Turner, F. (2008). *From Counterculture to Cyberculture: Stewart Brand, the Whole Earth Network, and the Rise of Digital Utopianism*. University of Chicago Press. USA.
26. Savych, V.O. (2008). «Conceptual origins of globalization». *Nova paradyhma: Zhurnal naukovykh prats'*. Issue 75. pp. 167-177.
27. Castells, M. (2009). «The Rise of the Network Society». *Information Age*. Vol. 1.
28. Kyrylenko, V.I. (2011). *Aksiologichnyj vymir suchasnoi ekonomichnoi nauky*. [Axiological dimension of modern economic science]. Available at: <https://core.ac.uk/download/pdf/197223264.pdf>.
29. Vindel'band, V. (2002). *Filosofs'kyj entsyklopedychnyj slovnyk*. [Philosophical encyclopedic dictionary]. Instytut filosofii im. H. Skovorody NAN Ukrainy: Abrys. Kyiv. Ukraine.
30. Zubko, H. (2019). «The Sixth Technological Order: Infrastructural and Legal Aspect». *Pidprijemnytstvo, hospodarstvo i pravo*. №11. pp. 218-229. DOI: <https://doi.org/10.32849/2663-5313/2019.11.38>.

**Стаття надійшла до редакції 02.10.2023 р.**