

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

**Vysotska Maryna**,  
PhD in Economics, Associate Professor, Professor of  
the Department of International Economic Relations  
and Business of the National Aviation University,  
<https://orcid.org/0000-0003-4076-7823>

**АВІАТРАНСПОРТНА ГАЛУЗЬ ЯК БАЗОВИЙ ЕЛЕМЕНТ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА  
ТА СИСТЕМИ МІЖНАРОДНИХ ЕКОНОМІЧНИХ ВІДНОСИН  
AVIATION INDUSTRY IS A BASIC ELEMENT OF THE NATIONAL ECONOMY AND THE SYSTEM  
OF INTERNATIONAL ECONOMIC RELATIONS**

Висоцька М. П. Авіатранспортна галузь як базовий  
елемент національного господарства та системи  
міжнародних економічних відносин. *Український  
журнал прикладної економіки та техніки*. 2024.  
Том 9. № 1. С. 111 – 117.

Vysotska M. Aviation industry is a basic element of  
the national economy and the system of  
international economic relations. *Ukrainian Journal  
of Applied Economics and Technology*. 2024.  
Volume 9. № 1, pp. 111 – 117.

*Доведено, що авіаційний транспорт є рушійною силою та засобом формування і розвитку внутрішнього ринку, чим забезпечує процес інтеграції національної економіки у світове господарство. Визначено роль і місце авіатранспортної галузі в єдиній транспортній системі України, проаналізовано переваги і недоліки авіаційного транспорту та його роль у забезпеченні міжнародних інтеграційних процесів. Окреслено коло найбільш важливих завдань розвитку українського ринку авіаційних перевезень, які актуалізуються із його розблокуванням. Науково обґрунтовано специфіку елементів моделі стратегічного розвитку, яку доцільно враховувати при стратегічному плануванні в авіатранспортній галузі. Досліджено фактори ціноутворення на авіаційному транспорті. Окреслено коло найбільш важливих завдань розвитку українського ринку авіаційних перевезень, які актуалізуються із його розблокуванням.*

**Ключові слова:** авіатранспортна галузь, авіаційні перевезення, стратегічний розвиток, міжнародна інтеграція, національне господарство, міжнародні економічні відносини.

*It is proved that air transport is a driving force and a means of formation and development of the domestic market, which ensures the process of integration of the national economy into the world economy. The role and place of the air transport industry in Ukraine's unified transport system are determined, and the advantages and disadvantages of air transport and its role in ensuring international integration processes are analyzed.*

*The essential advantages of air transport that distinguish it from other modes of transport (sea and land) are the highest speed and time savings for transportation; high reliability and safety of transportation; geographical accessibility of departure and arrival points for passengers and cargo, predictability of transportation time, the level of autonomy of passenger service and cargo handling processes; lower costs for cargo insurance. The main disadvantage of air transportation is the high cost of transportation services. At the same time, an increase in transportation distance leads to its reduction, and in some cases, the cost of air transportation may even be lower than other types of transportation due to the grouping of small cargo. This is actively used in modern supply chains.*

*Endogenous and exogenous factors affecting the pricing process in the air transportation industry are investigated. The systemic and non-systemic factors of influence are described, and the need for diversification as the most effective tool for reducing risk in global instability is determined.*

*The author outlines the most critical tasks for developing the Ukrainian air transportation market, which are actualized with its unblocking. The specifics of the elements of the strategic development model, which should be considered in strategic planning in the air transport industry, are scientifically substantiated.*

**Keywords:** air transport industry, air transportation, strategic development, international integration, national economy, international economic relations.

**Вступ**

У забезпеченні стабільного зростання економіки важливу роль відіграє транспорт, який є не лише одним із секторів національного господарства, але й чинником формування та розвитку господарського простору країни.

Саме авіаційний транспорт, який є найбільш технологічним серед інших видів транспорту, може підтримати відновлення національної економіки та сприяти інтеграційним процесам. Це потребує планування прогресивних структурних перетворень в авіатранспортній галузі на підставі ґрунтовних досліджень, які дозволять реалізувати наявний потенціал.

Питанням ефективного розвитку транспорту, зокрема авіаційного, присвячені наукові праці вітчизняних вчених Кулаєва Ю.Ф., Юна Г.М., Загорулько В.М., Новікової А.М., Новак В.О., Коби В.Г., Жаворонкової Г.В., Кириленко О.М., Висоцької І.І., Марінцевої К.В., Садловської І.П., Гуріної Г.С., Сидоренко К.В., Подрези С.М. та інших.

Незважаючи на наявність глибоких та ґрунтовних досліджень, питання визначення напрямків розвитку авіатранспортної галузі України з метою посилення її

---

конкурентних позицій на світовому авіатранспортному ринку недостатньо опрацьовані в економічній науці та потребують подальшого вивчення.

### **Формулювання цілей статті**

Дослідити роль авіатранспортної галузі як базового елемента національного господарства та системи міжнародних економічних відносин з урахуванням наявного економічного, географічного, технологічного та інших потенціалів.

### **Виклад основного матеріалу дослідження**

Розвиток національного господарства залежить від багатьох факторів. Транспорт у комплексі з іншими інфраструктурними секторами виконує завдання щодо забезпечення нормального функціонування і розвитку суспільства, а також відіграє велику роль у реалізації соціально-економічних, політичних, культурних та інших інтересів країни.

Науковці прикладають значних зусиль для формування концептуальної бази економічного дослідження функціонування та перспектив розвитку транспорту, вивчаючи господарське значення транспорту, економічну сутність транспортної послуги [1].

Загалом вчені виділяють такі основні напрямки впливу транспорту на соціально-економічний розвиток території держави чи регіону:

- рівень розвитку транспорту як елемент ринкової інфраструктури визначає рівень та доступність ринків товарів та ресурсів;
- транспорт суттєво впливає на бізнес-активність на даній території;
- як елемент інженерної інфраструктури транспорт визначає інвестиційну привабливість на даній території, оскільки доступність виробничих площадок, наявність шляхів сполучення суттєво впливають на вартість і ризик проєктів;
- транспортна мережа впливає на систему розміщення виробництв, концентрацію та розселення мешканців території;
- транспорт як складова соціальної інфраструктури багато в чому визначає якість життя населення території.

Елізабет Маззенга та Мортен Равн [2] зазначають, що транспортні витрати мають значний довгостроковий вплив на добробут країн та їх населення і можуть впливати на структуру торгівлі. Вони стверджують, що скорочення транспортних витрат на 1% забезпечує відповідне зростання обсягів реалізації споживання товарів та послуг на 0,1%.

Порівняно з іншими видами транспорту саме авіаційний може найефективніше забезпечити дотримання вимог швидкості та безпеки доставки. Авіаційний транспорт має переваги у прогнозованості часу перевезення та забезпеченні високого рівня безпеки. Ці переваги дозволяють замовникам авіатранспортних послуг активізувати бізнес-контакти та сприяють розвитку міжнародної торгівлі.

Важливими перевагами авіаційного транспорту, які виділяють його з-поміж інших видів транспорту (морського, наземного), є:

- найвища швидкість та економія часу транспортування пасажирів та вантажів;
- висока надійність та безпека перевезень, нижчі витрати на страхування вантажів;
- висока географічна доступність пунктів відправлення та прибуття пасажирів та вантажів;
- висока передбачуваність часу транспортування;
- високий рівень автономності процесів обслуговування пасажирів та обробки вантажів.

До недоліків авіаційного транспорту прийнято відносити високу вартість транспортної послуги [3]. Дійсно, якщо порівнювати, наприклад, середню вартість перевезення вантажу на 1 ткм, то на авіаційному транспорті цей показник приблизно у 10 разів перевищує вартість перевезень автомобільним транспортом, та майже у 30 разів – залізничним. Водночас збільшення відстані транспортування веде до зменшення цього розриву (так званий ефект айсберга), а в окремих випадках вартість авіаційних перевезень може бути навіть нижчою за інші види транспорту шляхом групування дрібних вантажів (наприклад, доставка покупок з Інтернет-платформ).

За розрахунками фахівців, витрати часу на перевезення вантажу протягом 480 годин за рівнем витрат дорівнюють застосуванню митної ставки 16% до вартості товару [4]. Отже, перевага авіаційного транспорту у швидкості дозволяє до певної міри нівелювати вищу вартість доставки. Таким чином, порівняно вища вартість перевезення авіаційним транспортом не означає обов'язково вищих загальних витрат, оскільки авіаційний транспорт дозволяє економити час, знижувати витрати на упаковку, підвищує рівень збереження вантажу.

Ця логіка діє і для пасажирських авіаперевезень. Так, більш висока вартість квитків на авіаційне перевезення нівелюється високою швидкістю. Отже, пасажир під час подорожі, швидше діставшись до місця призначення, витрачає менше коштів. Що стосується ділових поїздок, то тут головну роль відіграє фактор часу, оскільки ділові люди не можуть дозволити собі тривалі подорожі залізничним чи автомобільним транспортом, оскільки це веде до стримування ділової активності та втрати прибутку.

Як зазначає Дорофеева Х.М. [5], транспорт, зокрема авіаційний, впливає практично на всі аспекти суспільного життя: становлення і розвиток ринків, формування транспортно-логістичних і складських систем, ефективність матеріального виробництва та національну економічну безпеку.

Потенціал розвитку авіаційного транспорту багато в чому залежить від стану інших секторів національного та регіонального господарства (торгівлі, промислового виробництва та ін.), рівня доходів

---

та якості життя населення, рівня ділової активності, рівня інвестиційної привабливості, географічного розташування території. Таким чином, розвиток авіаційного транспорту перебуває у прямій залежності від динаміки макроекономічних показників країни, зокрема ВВП.

Авіатранспортна галузь задовольняє попит на послуги перевезення пасажирів та вантажів, рівень яких визначається обсягом ВВП, динамікою зовнішньоторговельних операцій та інвестиційної діяльності.

Як вважає Кривов'язюк І.В. [6], ефективний стратегічний розвиток авіатранспортної галузі України потребує прискореного росту пропозиції. Непросто задовольняти існуючий попит, треба працювати над розширенням пропозиції, формувати нові транспортні пасажиро- та вантажопотоки, створювати умови для активізації бізнесу та створення у галузі додаткових робочих місць.

Необхідно досліджувати стратегічний потенціал розвитку авіатранспорту у поєднанні з іншими спорідненими та дотичними секторами, а також у контексті людського розвитку.

Існує потреба формування системного бачення майбутнього стану об'єктів авіаційного транспорту та інших видів транспортної інфраструктури на тривалу перспективу, стратегічної орієнтації на нарощування конкурентного потенціалу, впровадження ефективних моделей взаємодії різних видів транспорту – мультимодальних систем, формування на цих засадах єдиної інтегрованої транспортної системи країни. Водночас необхідно орієнтуватися на міжнародні стандарти та завдання розвитку національного господарства загалом.

Для визначення факторів впливу на ринок авіаційних перевезень використано методичний підхід до аналізу та оцінювання секторальної конкуренції (привабливості галузі) та обґрунтування довгострокової стратегії розвитку, націленої на отримання конкурентних переваг та забезпечення високого рівня прибутковості товарів чи послуг, які реалізуються за моделлю М. Портера [7].

Модель привабливості галузі М. Портета передбачає аналіз п'яти конкурентних сил:

- загроза появи нових суб'єктів на ринку;
- загроза появи товарів та послуг-субститутів;
- вплив постачальників;
- вплив споживачів товарів та послуг;
- конкуренція між гравцями ринку.

Безперечно, що для ринку авіаційних перевезень елементи цієї моделі мають певну специфіку, яку необхідно враховувати при стратегічному плануванні.

1. Загроза появи нових суб'єктів на ринку авіаційних перевезень. З погляду цієї ринкової сили, існує дуже високий рівень бар'єрів для входу нових суб'єктів на ринок авіаційних перевезень. Тут слід враховувати два основні фактори:

- високий рівень регулювання ринку - в авіаційній галузі важливою є регуляторна роль державних та міжнародних інституцій, які створюють високий бар'єр для входу нових суб'єктів на ринок авіаційних перевезень;

- великий обсяг капіталовкладень – купівля або лізинг авіаційних транспортних засобів та володіння ними (експлуатація, обслуговування та підтримання у належному технічному стані) потребують значних фінансових ресурсів.

2. Загроза появи послуг-субститутів – конкуренція з боку інших видів транспорту. Перевезення пасажирів та вантажів, окрім авіаційного, може здійснюватися багатьма видами транспорту – водним, наземним. Ці види транспорту доцільно розглядати з двох точок зору: як альтернативні чи як суміжні види транспорту.

Якщо різні види транспорту працюють у єдиній системі мультимодальних перевезень, їх сукупна конкурентоспроможність підвищується і потенціал розвитку зростає. А якщо вони функціонують як альтернативні, це становить певну загрозу авіаційному транспорту, який не може конкурувати за ціною. Водночас останніми роками авіаційний транспорт займає нішу, яка раніше належала іншим видам транспорту.

Все більшу роль на ринку перевезень пасажирів у США, Європі та інших країнах світу відіграють низькобюджетні авіаперевізники (low-cost airline), вартість перевезення якими на 40-60% менше, ніж у класичних авіаліній. З одного боку, діяльність низько бюджетних авіаліній загострює конкуренцію на ринку авіаційних перевезень, а з іншого, забирає частину пасажирів у наземного транспорту, особливо на середніх відстанях [8].

Окрім того, авіаційний транспорт все більше проникає на ринок вантажних перевезень. Зокрема, це стосується використання БПЛА при доставці товарів та пошти, що отримало назву delivery drone. Світові лідери Інтернет-торгівлі, такі як Amazon, а також поштові служби, такі як DHL та FedEx, впроваджують інноваційні проекти з організації доставки дрібних вантажів повітряними засобами – дронами [9].

У різних куточках світу розробляються проекти використання БПЛА для великорозмірних вантажних перевезень, які, як очікується, у майбутньому зможуть скласти конкуренцію іншим видам транспорту [10]. Отже, швидкість доставки та якість обслуговування створюють конкурентні переваги авіаційного транспорту навіть за дещо вищим рівнем витрат на перевезення.

3. Вплив постачальників ресурсів та послуг для авіакомпаній. На ринку авіаційних перевезень споживачеві надаються транспортні послуги, які, як вже зазначалося раніше, не мають матеріально-речової форми. Водночас надання авіаційних послуг пов'язане з використанням матеріальних ресурсів –

транспортних засобів, палива, запчастин, інструменту та ін. За таких обставин авіакомпанії часто не мають альтернативних джерел постачання необхідних матеріальних ресурсів.

Серед постачальників авіакомпаній, безперечно, провідне місце займають аеропорти, від злагодженості роботи яких багато в чому залежить ефективність та стабільність системи авіаційних перевезень. Аеропорти забезпечують відправлення та прийняття авіаційних суден, наземне обслуговування літаків, обслуговування пасажирів та ін., разом із авіакомпаніями формуючи комплексну послугу для пасажирів. Тобто, з одного боку, аеропорти виступають постачальниками послуг для авіакомпаній, а з іншого – разом з ними формують споживчу цінність для клієнта – пасажирів чи власника вантажу.

Значною є залежність авіаперевізників від постачальників авіаційного палива, оскільки витрати на паливо складають більше 25% витрат на здійснення авіаційного транспортування. Зростання цін на паливо відображається як у тарифах, тобто у витратах споживачів авіаперевезень, так і на ефективності діяльності авіаперевізників.

Значний вплив на конкурентні позиції авіаперевізника, економічну ефективність та якість його послуг мають виробники авіаційних транспортних засобів та постачальники послуг технічного сервісу. Так, використання авіаперевізниками нових типів авіаційної техніки, що характеризуються високою експлуатаційною ефективністю, більшою місткістю та вантажопідйомністю, більшою дальністю транспортування, може значно зміцнити конкурентні позиції авіакомпанії. Крім того, специфічні характеристики матеріальних ресурсів авіаційного транспорту, відсутність заміників та монопольне положення постачальників дозволяє диктувати стандарти обслуговування та встановлювати високі ціни. Так, ціна інструменту, що використовується для обслуговування авіаційних суден, може у десятки разів перевищувати ціну аналогічного інструменту, що використовується у інших сферах. Отже, постачальники суттєво впливають на ефективність та якість авіаперевезень.

4. Вплив споживачів авіаційних послуг. На діяльність авіакомпаній при здійсненні пасажирських авіаперевезень значний вплив мають туристичні фірми. Інструментами такого впливу є договори на квоти місць на регулярних авіарейсах, агентські угоди туристичних фірм з авіакомпаніями, чартерні контракти та ін. Авіаційна компанія та туристична фірма вступають у певні партнерські відносини, створюючи спільний комплексний туристично-транспортний продукт. Водночас їх взаємний вплив та взаємозалежність визначається конкретним туристичним напрямком. Є маршрути, де конкурують кілька авіакомпаній, а є такі, які обслуговує один монопольний перевізник. Що стосується вантажних перевезень, то великі транспортно-експедиторські компанії, які формують маршрути та ланцюги постачань, значно впливають на авіаперевізників.

5. Конкуренція між гравцями ринку – авіакомпаніями. На ринку авіаційних перевезень відбувається конкурентне змагання між авіакомпаніями, ступінь гостроти якого залежить від розгалуженості мережі маршрутів та інших конкурентних позицій. Є різні ознаки, за якими прийнято розрізняти види авіакомпаній, але найчастіше виділяють два типи: регулярні та чартерні. Вважаємо за доцільне акцентувати увагу, що для авіакомпанії чартерні авіаперевезення менш ризиковані, але і менш доходні.

Розглянувши два основних типи регулярних авіакомпаній: класичні авіаперевізники та лоукост компанії або бюджетні перевізники (LCC), вважаємо, що процес формування цін на авіаційні перевезення має певну специфіку, зумовлену дією набору галузевих чинників [11].

Чинники ціноутворення на авіаційному транспорті поділяють на:

- ендогенні чинники (внутрішнього впливу) – характеризуються витратами, які безпосередньо пов'язані із виконанням перевезення і є складовими вартості авіатранспортної послуги. Ці чинники в основному залежать від внутрішніх процесів бізнесу авіакомпанії, тому вони переважно є керованими;

- екзогенні (зовнішні) чинники – пов'язані з впливом навколишнього макро- та мікро-середовища. Макропоказники представлені політичними, економічними, соціальними, екологічними чинниками. Мікропоказники відображають конкурентний вплив підприємств водного та наземного транспорту (послуги-субститути), а також поведінку споживачів послуг – пасажирів та власників вантажів. При оцінюванні останніх слід враховувати тренди зміни пасажиропотоків, напрямки та динаміку розвитку секторів господарства та соціально-економічного середовища загалом.

Надзвичайний вплив екзогенних факторів проявився під час пандемічної кризи – через встановлені карантинні обмеження сталося практично повне обмеження пасажирських авіаперевезень, що негативно позначилося на економічному становищі всіх суб'єктів галузі – авіаперевізників, аеропортів, служб аеронавігаційного супроводу, постачальників авіатранспортних засобів та послуг, та під час війни – повне припинення діяльності компаній авіатранспортної галузі. Окрім того, серед факторів ціноутворення в авіаційній галузі виділяють чинники тривалого впливу (основні або систематичні) та нетривалого впливу (другорядні або несистематичні) [12].

При визначенні стратегічних перспектив розвитку авіаційної галузі необхідно враховувати вплив системних чинників, які пов'язані з динамікою чисельності населення та міграцією, загальною тенденцією соціально-економічного розвитку у світі та ін.; такі несистемні чинники як: війна, пандемічна криза, зміна парадигми світового господарства, які можуть суттєво змінити загальні наслідки системного впливу.

Ефективність функціонування підприємств авіатранспортної галузі визначатиметься спроможністю управляти ризиками, наявністю необхідного методичного забезпечення та досвіду, вмінням вивчати і враховувати сучасні та майбутні тенденції й тренди.

---

Ефективне управління авіатранспортною галуззю дозволяє знизити ймовірність економічних втрат та врешті-решт банкрутства підприємств, а також підтримати розвиток бізнесу. Базисом активізації та успішного розвитку є достовірність прогнозних даних щодо основних аспектів розвитку ринку, галузі та економічних ризиків, що використовуються для обґрунтування управлінських рішень.

Проблемою управління ризиками в авіатранспортній галузі в сформованих умовах політичної та економічної кризи є неможливість використання традиційних методів прогнозування і аналізу, які були застосовні у більш-менш стабільних станах політичної, економічної та соціальної систем суспільства. Необхідний перегляд теоретичних та методичних засад стратегічного розвитку авіатранспортної галузі, пошук адекватних сучасним викликам способів розв'язання проблем та завдань відновлення і розвитку на тривалу перспективу.

Відомо, що одним із найбільш ефективних засобів подолання ризику, є диверсифікація [13]. Тому власники та керівники авіапідприємств повинні оцінювати можливості стабілізації бізнесу шляхом реалізації моделі диверсифікації в умовах нестабільності ринку авіатранспортних перевезень.

Забезпечення стабільності діяльності підприємств авіатранспортної галузі ґрунтується насамперед на дослідженні та прогнозуванні авіатранспортного ринку. Використання сучасних методів і технологій прогнозування дає переваги у стратегічному плануванні й управлінні.

Враховуючи внесок авіаційного транспорту у національну економіку, держави світу продовжують роботу над формуванням механізмів стратегічного розвитку галузі, спроможних узгодити цілі та інтереси всіх учасників ринку (авіаперевізників, аеропортів, постачальників та сервісних служб), а також держави та суспільства.

Процеси глобалізації світового господарства, входження українських підприємств в глобальні ланцюги доданої вартості в умовах міжнародної інтеграції сприяють все більшому залученню господарюючих суб'єктів та населення України у міжнародне економічне та соціокультурне середовище. За таких умов зростає роль і значення українського авіаційного транспорту як високотехнологічної галузі інфраструктури, яка забезпечує внутрішні та міжнародні магістральні перевезення на середні та далекі відстані, оскільки авіаційний транспорт не має альтернатив у швидкісному переміщенні пасажирів і вантажів.

Пандемічна криза і війна завдали сильного удару авіаційній галузі України. З 2020 року робота авіаційних перевізників була практично повністю заблокована, галузь зазнала збитків на 10-15 млрд доларів під час коронавірусних обмежень [14].

На сьогодні український ринок авіаційних перевезень перебуває у стані блокування і очікування можливості відновити роботу. У стані очікування перебуває також ресурсний і людський потенціал галузі, який поступово втрачається.

Враховуючи географічне розташування, економічний та туристичний потенціал, Україна може у майбутньому зайняти важливе місце на світовому ринку авіаційних перевезень. Для цього необхідно вже зараз планувати прогресивні структурні перетворення в авіаційній галузі, зокрема якісне оновлення матеріально-технічної бази, впровадження нових організаційних та маркетингових технологій, які дозволять реалізувати наявний потенціал.

Потенціал розвитку авіаційної галузі України насамперед визначається розміром та вигідним розташуванням території нашої країни, що має стати базисом для залучення транзитних пасажиро- та вантажопотоків, реалізації потенціалу мультимодальних перевезень, збільшення обсягів перевезення пасажирів та вантажів всередині країни та у міжнародному сполученні.

Післявоєнне відновлення та розвиток авіаційного транспорту в Україні потребує реалізації на рівні держави системи масштабних заходів, зокрема:

- активізації інноваційного процесу в авіаційній галузі, розвитку виробництва БПЛА;
- оптимізації транспортно-логістичних ланцюгів та ланцюгів створення вартості, формування розгалуженої транспортної мережі, здатної оптимально використовувати переваги авіаційного транспорту;
- розвитку, поряд із пасажирськими перевезеннями, секторів вантажної та бізнес-авіації;
- розвитку малої авіації та збільшення кількості приватних літаків;
- сприяння диверсифікації діяльності великих національних авіаперевізників, зокрема шляхом їх входження у сектор вантажних перевезень спеціалізованими авіаційними засобами, розширення географії польотів і асортименту послуг та ін.

При розблокуванні системи авіаційних перевезень, очікується стрімке зростання попиту на авіаційні перевезення на різні відстані [15]. Тому, ймовірніше, виникне потреба у різних авіатранспортних засобах (за пасажиро- та вантажомісткістю та дальністю польоту), переважно вузькофюзеляжних, для обслуговування міжнародних, регіональних та місцевих авіаліній.

Важливими завданнями розвитку українського ринку авіаційних перевезень, які актуалізуються із його розблокуванням, вважаємо такі:

- відновлення та технічне оновлення наземної інфраструктури, подолання техніко-технологічного відставання від провідних країн [16];
- модернізація транспортних засобів та оновлення складу повітряних суден українських авіакомпаній;
- удосконалення існуючих та запровадження нових технологій здійснення авіаційних перевезень;

- 
- формування технічних то організаційних умов для пролонгації життєвого циклу повітряних суден;
  - відродження української авіаційної промисловості, зокрема забезпечення серійного виробництва безпілотних та легких літальних апаратів, окремих вузлів та агрегатів для повітряних суден, налагодження технологічних зв'язків з іноземними партнерами насамперед провідними виробниками авіаційної та космічної техніки;
  - формування ефективної маркетингової стратегії та удосконалення системи продажу авіаційних перевезень.

### Висновки та перспективи подальших розвідок

Соціально-економічний розвиток держави та стан національної, зокрема економічної безпеки багато в чому залежить від розвитку транспортної мережі, яка є однією з основних підсистем національного господарства, що зв'язує та інтегрує різні території країни, а також забезпечує зовнішньоекономічні зв'язки. У рамках єдиної транспортної системи, особливо закордонного сполучення, авіаційний транспорт має вирішальне значення. Для розвитку авіатранспортної галузі необхідне формування і реалізація комплексної державної політики і стратегії як у сфері розвитку авіаційного транспорту та його обслуговуючої інфраструктури, так і сфері відродження авіабудування (входження у сформовані ланцюги створення вартості в цій галузі).

Така комплексна стратегія повинна узгоджувати стан та динаміку оновлення парку авіаційної техніки, розміщення та потужності об'єктів інфраструктури, параметри взаємодії суміжних видів транспорту тощо. Розвиток авіатранспортної галузі слід розглядати у системній єдності з іншими видами транспорту як складовий елемент системи більш високого порядку - транспортної системи України. Окрім того, необхідною умовою успішного розвитку авіатранспортної галузі вважаємо удосконалення державної регуляторної політики, впровадження заходів стимулювання розвитку авіаційного транспорту та відродження авіабудування. На державному рівні рішення щодо розвитку авіатранспортної галузі повинні прийматися не лише виходячи з основних критеріїв її ефективності, а й з точки зору оптимізації усєї транспортної системи і розвитку економіки країни загалом.

### Література

1. Лукасевич-Крутник І.С. Поняття та ознаки транспортних послуг. *Юридичний вісник. Повітряне і космічне право*. 2016. № 2. С. 113-117. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Npna\\_u\\_2016\\_2\\_20](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Npna_u_2016_2_20).
2. Ravn M., Mazzenga E. International Business Cycles: The Quantitative Role of Transportation Costs. CEPR Discussion Paper. 2002. № 3530. CEPR Press. Paris & London. URL: <https://cepr.org/publications/dp3530>.
3. Саркісова О.М., Токарь А.Ф. Аналіз діяльності по здійсненню авіаційних перевезень в Україні. *Наукові праці Кіровоградського національного технічного університету. Економічні науки*. 2018. Випуск 33. С. 236-242.
4. Oxford Traffic Filters Business Impacts. 2022. URL: [https://www.oxfordshire.gov.uk/sites/default/files/file/roads-and-transport-connecting-oxfordshire/Business\\_impact\\_assessment.pdf](https://www.oxfordshire.gov.uk/sites/default/files/file/roads-and-transport-connecting-oxfordshire/Business_impact_assessment.pdf).
5. Дорофеева Х.М. Транспорт як каталізатор сталого розвитку суспільства та економіки. *Науковий вісник Херсонського державного університету*. 2016. Випуск 20. Частина 1. С. 24-26.
6. Кривов'язюк І.В. Інституціональний механізм і стратегія розвитку авіаційного транспорту України в умовах поширення COVID-19. *Економічний простір*. 2021. № 168. С. 154-160. DOI: <https://doi.org/10.32782/2224-6282/168-26>.
7. Porter M. *Competitive Strategy*, Free Press, New York, 1980.
8. Kyrylenko O., Razumova K., Ihnatiuk V., Novak V. Strategic areas of development the railway industry in the conditions of eurointegration processes. *Financial and credit activities: problems of theory and practice*. 2018. № 25. P. 332-340.
9. Ryan B. Amazon Vision of Deliveries by Drone Gets Boost in FAA Measure. 2017. URL: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-06-22/amazon-vision-of-deliveries-by-drone-gets-boost-in-faa-measure>.
10. Степаненко Д.Ю., Мединський Д.В. Міжнародний досвід використання безпілотних літальних апаратів для доставки вантажів та аналіз існуючих методів. *Інноваційні технології: матеріали наук.-техн. конф. студентів, аспірантів, докторантів та молодих учених. ІНТЛ НАУ*. Київ. 25-26 листопада 2020. С. 267-273.
11. Радченко О., Сабірова І., Хайдарова Т. Маркетингове ціноутворення на ринку авіаційних послуг. *Економіка та суспільство*. 2023. № 56. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-56-23>.
12. Kletzel J., Terry V. Commercial Aviation Trends. 2017. URL: <https://www.strategyand.pwc.com/trend/2017-commercial-aviation-trends>.
13. Борисова Т. Теоретичні аспекти управління ризиком на підприємстві. *Актуальні проблеми економіки*. 2005. № 7. С. 116-121.
14. Авіаринок України-2021: чи дозволить урядова ініціатива дешево літати. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3236466-aviarinok-ukraini2021-ci-dozvolit-uradova-iniciativa-desevo-litati.html>.
15. Наумов О.Б. Інституційні засади стратегічного розвитку авіатранспортного сектору та допоміжної інфраструктури. *Стратегічні пріоритети розвитку економіки, менеджменту, сфери обслуговування та права в умовах інтеграційних процесів*: матер. Міжнар. наук.-практ. конф. Івано-Франківськ. 2022. С. 209-212.
16. Кириленко О.М., Новак В.О., Разумова К.М., Лук'яненко М.О. Деякі аспекти розвитку авіаційного транспорту України в післявоєнний період. *Економіка. Фінанси. Право*. 2022. № 9/1. С. 37-42.

### References

1. Lukasevych-Krutnyk, I.S. (2016). «Concepts and signs of transport services». *Yurydychnyj visnyk. Povitriane i kosmichne pravo*. № 2. pp. 113-117. Available at: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Npna\\_u\\_2016\\_2\\_20](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Npna_u_2016_2_20).

2. Ravn, M., Mazzenga, E. (2002). International Business Cycles: The Quantitative Role of Transportation Costs. CEPR Discussion Paper. № 3530. CEPR Press. Paris & London. Available at: <https://cepr.org/publications/dp3530>.
3. Sarkisova, O.M., Tokar', A.F. (2018). «Analysis of air transportation activities in Ukraine». *Naukovi pratsi Kirovohrads'koho natsional'noho tekhnichnoho universytetu. Ekonomichni nauky*. Issue 33. pp. 236-242.
4. Oxford Traffic Filters Business Impacts. (2022). Available at: [https://www.oxfordshire.gov.uk/sites/default/files/file/roads-and-transport-connecting-oxfordshire/Business\\_impact\\_assessment.pdf](https://www.oxfordshire.gov.uk/sites/default/files/file/roads-and-transport-connecting-oxfordshire/Business_impact_assessment.pdf).
5. Dorofieieva, Kh.M. (2016). «Transport as a catalyst for sustainable development of society and economy». *Naukovyj visnyk Khersons'koho derzhavnoho universytetu*. Issue 20. Part 1. pp. 24-26.
6. Kryvov'iaziuk, I.V. (2021). «The institutional mechanism and strategy for the development of air transport of Ukraine in the conditions of the spread of COVID-19». *Ekonomichnyj prostir*. № 168. pp. 154-160. DOI: <https://doi.org/10.32782/2224-6282/168-26>.
7. Porter, M. (1980). *Competitive Strategy*, Free Press. New York, USA.
8. Kyrylenko, O., Razumova K., Ihnatiuk V., Novak V. (2018) Strategic areas of development the railway industry in the conditions of eurointegration processes. *Financial and credit activities: problems of theory and practice*. № 25. pp. 332-340.
9. Ryan, B. (2017). Amazon Vision of Deliveries by Drone Gets Boost in FAA Measure. Available at: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-06-22/amazon-vision-of-deliveries-by-drone-gets-boost-in-faa-measure>.
10. Stepanenko, D.Yu., Medyns'kyj, D.V. (2020). «International experience of using unmanned aerial vehicles for cargo delivery and analysis of existing methods». *Innovatsijni tekhnologii*. [Mizhnarodnyj dosvid vykorystannia bezpilotnykh lital'nykh aparativ dlia dostavky vantazhiv ta analiz isnuichykh metodiv]. *Proceeding of the Materials of nauk.-tekhn. konf. studentiv, aspirantiv, doktorantiv ta molodykh uchenykh*. INTL NAU. Kyiv. 25-26 lystopada 2020. pp. 267-273.
11. Radchenko, O., Sabirova, I., Khajdarova, T. (2023). «Marketing pricing on the aviation services market». *Ekonomika ta suspil'stvo*. № 56. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-56-23>.
12. Kletzel, J., Terry, B. (2017). Commercial Aviation Trends. Available at: <https://www.strategyand.pwc.com/trend/2017-commercial-aviation-trends>.
13. Borysova, T. (2005). «Theoretical aspects of risk management at the enterprise». *Aktual'ni problemy ekonomiky*. № 7. pp. 116-121.
14. Aviarynok Ukrainy-2021: chy dozvolyt' uriadova initsiatyva deshevo litaty. [The aviation market of Ukraine-2021: will the government initiative allow to fly cheaply]. Available at: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3236466-aviarinok-ukraini2021-ci-dozvolit-uradova-iniciativa-desevo-litati.html>.
15. Naumov, O.B. (2022). «Institutional foundations of strategic development of the air transport sector and supporting infrastructure». *Stratehichni priorytety rozvytku ekonomiky, menedzhmentu, sfery obsluhovuvannia ta prava v umovakh intehratsijnykh protsesiv*. [Instytutsijni zasady stratehichnoho rozvytku aviatransportnoho sektoru ta dopomizhnoi infrastruktury]. *Proceeding of the Materials of Mizhnar. nauk.-prakt. konf. Ivano-Frankivs'k*. pp. 209-212.
16. Kyrylenko, O.M., Novak, V.O., Razumova, K.M., Luk'ianenko, M.O. (2022). «Some aspects of the development of aviation transport of Ukraine in the post-war period». *Ekonomika. Finansy. Pravo*. № 9/1. pp. 37-42.

**Стаття надійшла до редакції 20.12.2023 р.**