

УДК 339.9(045)

DOI: <https://doi.org/10.30838/EP.192.12-21>**Сидоренко К.В.**

кандидат економічних наук, доцент

Національний авіаційний університет

Sydorenko Kateryna

National Aviation University

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3231-2247>**Терентьєва В.Ю.**

здобувач вищої освіти

Національний авіаційний університет

Terentieva Viktoriia

National Aviation University

РОЗВИТОК СВІТОВОГО РИНКУ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УМОВАХ ТУРБУЛЕНТНОСТІ

В статті досліджено сутність, структуру та сучасні тенденції розвитку світового ринку авіаційних перевезень. Виокремлено та обґрунтовано фактори турбулентності, що впливають на динаміку роботи повітряного транспорту, серед яких геополітична нестабільність, економічні спади, зростання цін на паливо, пандемії, технологічні інновації тощо. Оцінено вплив криз на міжнародні авіаційні перевезення, розглянуто особливості регулювання світового авіаринку. Визначено роль глобальних стратегічних альянсів у формуванні світового ринку авіаційних перевезень, встановлено, що міжнародна кооперація авіатранспортних підприємств дозволяє збільшити ринкову частку. Результати досліджень дозволили обґрунтувати стратегічні пріоритети міжнародного співробітництва авіатранспортних підприємств України в воєнний та післявоєнний час.

Ключові слова: авіакомпанії, авіаційний ринок, повітряний транспорт, кризи, політична стабільність, міжнародне співробітництво, кооперація, технологічні інновації.

DEVELOPMENT OF THE GLOBAL AIR TRANSPORTATION MARKET IN CONDITIONS OF TURBULENCE

The purpose of the article is to develop and substantiate the strategic priorities of international cooperation of air transport enterprises of Ukraine in war and post-war times based on the study of turbulence factors affecting the activity of the global air transport market, as well as the analysis of the strategic development of the world's largest airlines in crisis conditions. The methodological basis of the research is scientific theories of economic cycles and crises, theories of market equilibrium, theories of market structures, theories of cooperation and integration. Both general scientific and special methods of scientific knowledge were used – historical-logical, descriptive-analytical, analysis and synthesis, methods of quantitative and qualitative comparisons. The informational basis of the article is monographic studies and periodical publications of Ukrainian and foreign economists, analytical reports of international aviation organizations, international consulting companies and analytical centres. The article examines the essence, structure and modern trends in the development of the global air transport market. Turbulence factors affecting the dynamics of air transport are identified and justified, including geopolitical instability, economic downturns, rising fuel prices, pandemics, technological innovations etc. The impact of crises on international air transportation was assessed, and the peculiarities of the regulation of the world air market were considered. The role of global strategic alliances in the formation of the world market of air transportation is determined, it is established that international cooperation of air transport enterprises allows to increase the market share. The results of the research made it possible to justify the strategic priorities of international cooperation of air transport enterprises of Ukraine in war and post-war times. Research results can be used for scientific justification and further creation of proper conditions for the effective functioning of the global air transport market, as well as in the development of new strategies for air transport enterprises of Ukraine, which will allow them to remain stable and competitive in conditions of uncertainty and growing threats.

Keywords: airlines, aviation market, air transport, crises, political stability, international cooperation, cooperation, technological innovations.

JEL classification: F51, O18, R41

Постановка проблеми. Світовий ринок авіап перевезень є одним з основних елементів світової економіки та відіграє важливу роль у формуванні та зміцненні міжнародних економічних відносин, слугує драйвером глобального економічного розвитку. Авіаційний сектор підтримує зростання зв'язків між містами і країнами, забезпечуючи потік товарів, людей, капіталу і технологій, генерує мільйони робочих місць у сфері виробництва, інженерії, технічного обслуговування, експлуатації та інших суміжних сферах. Авіап перевезення сприяють економічному зростанню, стимулюючи торгівлю і туризм. Завдяки швидкому та зручному сполученню між різними регіонами світу, авіація полегшує ведення бізнесу та налагодження ділових контактів, а також робить доступними нові туристичні напрямки.

Повітряні перевезення є найбільш глобальними і це відображається в їхній постійно зростаючій динаміці. У міру того, як процеси лібералізації та поширення інформаційних технологій продовжують розвиватися по всьому світу, статус авіатранспортних компаній також змінився відповідним чином. Успішна адаптація до змін є запорукою успіху учасників авіаринку та зміцнення міжнародних позицій країни. Тому дослідження еволюційних змін та особливостей сучасного етапу світового ринку авіап перевезень, як і раніше, має практичну значущість.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питаннями дослідження особливостей функціонування світового ринку авіаційних перевезень та стратегічного розвитку авіапідприємств займалися такі вчені як К.Астахов [17], Д.Бугайко [19], С.Бойко [2], М.Висоцька [4], А.Вінюков-Проценко [5], С.Вишневський, С.Гвоздік, Г.Гуріна [3], О.Кириленко [24], І.Михальченко, І.Набок [8], О.Овсак, З.Пічкурова, Л.Побоченко [9], П.Поліщук, О.Полоус [10], А.Прокоп'єва, Е.Прушківська [12], З.Соколова [27], Н.Татаренко [15], Д.Шокар'єв та інші. Однак незважаючи на значний внесок учених у розробку даної тематики, питання розвитку світового ринку авіап перевезень в умовах турбулентності залишаються маловивченими та потребують подальшого обґрунтування.

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

Вклад основного матеріалу. Інформаційні технології та цифрова економіка відкривають нові можливості для всіх секторів економіки, зокрема й для транспорту. Сьогодні економіка транспорту зазнає кардинальних змін внаслідок стрімкого розвитку інформаційних технологій і їх використання також відбувається дуже швидко. Світовий ринок авіап перевезень являє собою складну систему економічних відносин, що складається між суб'єктами, які беруть участь у процесі перевезення пасажирів і вантажів повітряним транспортом.

Міжнародне науково-технічне співробітництво у сфері авіації відіграє вирішальну роль у продукуванні, передачі та використанні знань, сприяє розвитку авіаційних інновацій, особливо появи нових літаків, нових бізнес-моделей авіакомпаній, будівництву і модернізації аеропортів, розбудові інфраструктури та зниженню впливу авіації на навколишнє середовище [29].

Повітряний транспорт охоплює різні компоненти, такі як системи управління повітряним рухом, роботу аеропортів, діяльність авіакомпаній, виробництво і технічне обслуговування літаків, а також нормативно-правову базу і систему безпеки. Усі ці компоненти функціонують разом, щоб забезпечити безпечні та ефективні послуги повітряного транспорту. Повітряний транспорт відіграє важливу роль у переміщенні пасажирів та вантажів по всьому світу, і не має рівних серед інших видів транспорту за часом та швидкістю [7].

Світове господарство в даний час переживає період значної турбулентності і це істотно впливає на міжнародні пасажирські та вантажні повітряні перевезення. Це обумовлено комплексом низки факторів:

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

2. Економічні спади: зниження економічної активності призводить до скорочення ділових поїздок і туристичних витрат, що негативно впливає на попит на авіап перевезення. Як приклад, світова фінансова криза 2008 року призвела до різкого падіння попиту на авіаквитки, від якого авіаційний сектор економіки повністю відновився лише через 5 років.

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

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

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

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

7. Зміна клімату: зміна клімату може призвести до більш екстремальних погодних явищ, таких як урагани, повені та посухи, які можуть призвести до скасування рейсів та інших збоїв у роботі авіакомпаній. Крім того, зміна клімату може призвести до довгострокової зміни маршрутів польотів, оскільки деякі регіони стануть менш доступними через екстремальні погодні умови.

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

9. Попит на вантажні перевезення: світовий попит на вантажні авіаперевезення зростає, що створює нові можливості для авіакомпаній. При чому широке застосування електронної комерції призводить до збільшення обсягу товарів, що перевозяться повітрям.

10. Демографічні зміни: зростання кількості населення і підвищення добробуту в країнах, що розвиваються, призводить до стимулювання попиту на авіаперевезення. Найближчими роками очікується, що попит на авіаперевезення в таких країнах, як Китай, Індія і Бразилія, буде особливо високим.

Оцінюючи економічну турбулентність, важливо

враховувати як глобальні, так і локальні фактори. Глобальні фактори, такі як геополітична нестабільність і зміни цін на сировину, можуть мати значний вплив на економіку країни загалом. Локальні фактори, такі як політична нестабільність і стихійні лиха, також можуть сприяти економічній турбулентності.

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

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

В авіаційному секторі масове скорочення попиту на перевезення показало, що авіакомпаніям і менеджменту аеропортів необхідні інноваційні бізнес-моделі [24]. За останні роки обсяг ринку авіаперевезень значно зріс. У 2023 році обсяг роботи світового авіаринку оцінювався в 841,44 млрд дол. США (рис. 1).

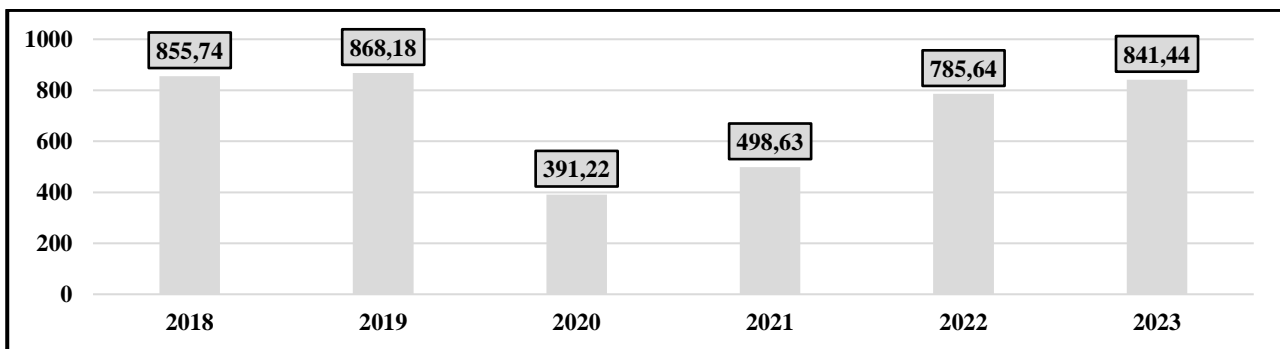


Рис. 1. Обсяг роботи світового ринку авіаперевезень, млрд. дол. США

Джерело: розраховано авторами за даними [23]

В період COVID-19 авіаційний сектор виявився одним з найбільш постраждалих у всьому світі. Однак нещодавно вжиті заходи, такі як дистанціювання пасажирів, цифрові паспорти імунітету та відстеження контактів забезпечили стійкість авіації. Станом на 2023 рік обсяг роботи авіатранспортного сектору був лише на 3 відсотки нижчим за значення 2019 року, показника до

COVID-пандемії.

Чистий прибуток комерційних авіакомпаній у всьому світі коливався протягом аналізованого періоду. У 2023 році комерційні авіакомпанії зареєстрували чистий прибуток у розмірі 4,7 млрд дол. США (рис. 2).

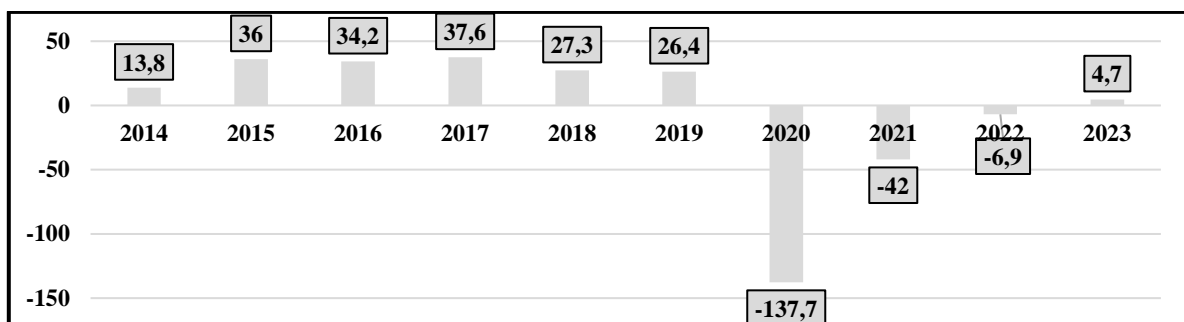


Рис. 2. Чистий прибуток авіакомпаній світу, млрд. дол. США

Джерело: розраховано авторами за даними [23]

Очікуване зростання в даний період можна пояснити появою нових ринків, розширенням глобальної торгівлі та електронної комерції, тенденціями урбанізації, підвищенням ефективності та екологічності літаків, а також постійним розширенням можливостей підключення та мереж. Міжнародне науково-технічне співробітництво у сфері авіації відіграє вирішальну роль у передаванні, використанні та виробництві знань

і сприяє інноваційному розвитку авіації [14].

Повітряний транспорт є необхідним і важливим фактором глобального економічного розвитку (табл. 1).

Подальше відновлення міжнародного туризму в Азійсько-Тихоокеанському регіоні підкріплює очікування на 2024 рік. Очікується, що на глобальному рівні 2024 року авіасектор отримає чистий прибуток у розмірі 25,7 млрд. дол. США (табл. 2).

Таблиця 1

Економічний внесок повітряного транспорту

Світова індустрія авіаперевезень	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%

Джерело: розраховано авторами за даними [22]

Таблиця 2

Ключові показники фінансування повітряного транспорту

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%

Джерело: розраховано авторами за даними [22]

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

За останні два роки пандемія змінила роботу світової авіаційної промисловості, але тепер вона готова повернутися до польотів [6]. Унаслідок українсько-російського конфлікту посилилася турбулентність, що знову створило проблеми для комерційних рейсів [21].

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

Пандемія COVID-19 мала значний вплив на діяльність авіації, знизивши попит на авіаперевезення та призвівши до зниження доходів авіакомпаній [16]. Але після скорочення попиту спостерігалось поживлення авіаперевезень, поки війна не завдала нових обертів і не було закрито повітряний простір над територією України. Війна в країні не тільки негативно вплинула на роботу повітряного транспорту, а й унеможливила його функціонування [28].

Повітряні перевезення серйозно постраждали від

російсько-українського конфлікту. Забезпечення національної безпеки та охорони кордонів України лежить на відповідних військових і державних правоохоронних органах, організацію та порядок роботи яких встановлюють законом [1]. Закриття повітряного простору росії та України призвело до різкого збільшення транспортних витрат для великої кількості рейсів. Маршрути змінено, прогнозується стрибок цін на паливо, країни відключають росію та її авіакомпанії з транспортного сполучення [26].

Погіршення воєнно-політичної ситуації в Україні призвело до зниження соціально-економічних показників, невизначеності та нестабільності, але не змінило вектор інтеграції країни до ЄС, зокрема у сфері транспорту. Як і інші сектори економіки, вітчизняна авіація нині перебуває у вкрай складній ситуації [14].

У світовому масштабі нині спостерігається позитивна динаміка в сфері авіаперевезень і роль авіації неможливо переоцінити. До війни ринок пасажирських авіаперевезень України мав найвищі темпи зростання серед усіх видів транспорту. Такі перспективи зумовлені насамперед значним незадоволеним попитом на авіаперевезення, а також вигідним географічним положенням для розвитку транзитних перевезень. При цьому особливого значення набуває розробка інструментів регулювання авіаційних перевезень на національному рівні. Зміна політичного ландшафту впливає на діяльність авіаційного сектору [19].

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

Для розвитку повітряного транспорту України необхідно насамперед визначити стратегічні напрями повоєнного розвитку транспортної системи України та потенційні ресурсні можливості [2].

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

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

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

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

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

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

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

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

Заходи безпеки, вжиті у відповідь на конфлікт, як от посилення перевірок і оглядів, ускладнюють процедури і сприяють подальшим затримкам і додатковим витратам для логістичних компаній, що працюють у даному регіоні [13]. Такі збої чинять хвильовий вплив на глобальні логістичні мережі, впливаючи на своєчасну доставку товарів і загальну ефективність ланцюгів поставок.

Слід також додати, що конфлікт між Ізраїлем і

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

Конфлікт між Ізраїлем і Хамасом не тільки впливає на пасажирські і вантажні авіаперевезення, але має й створює фінансові наслідки для авіасектору. Витрати на страхування вантажів, що проходять через зони конфлікту, мають тенденцію до зростання, що відображає підвищений ризик. Таке збільшення страхових премій збільшує загальні витрати компаній, що займаються повітряними перевезеннями, що ще більше знижує розмір прибутку [30].

Крім того, геополітична нестабільність, викликана конфліктом, може призвести до довгострокових наслідків для вантажних авіаперевезень. Невизначеність ситуації з безпекою в регіоні може стримувати інвестиції в інфраструктуру та модернізацію технологій, перешкоджати модернізації систем повітряного транспорту. Це, своєю чергою, може вплинути на конкурентоспроможність авіакомпаній і логістичних компаній на світовому ринку, оскільки вони щосили намагаються адаптуватися до мінливої динаміки безпеки [20].

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

У сучасному глобалізованому світі міжнародне співробітництво є ключем до успіху для багатьох компаній, і авіаційний сектор не є винятком. Авіакомпанії співпрацюють різними способами, щоб розширити свою мережу, надати пасажирам більше можливостей і скоротити витрати. З метою ефективного функціонування в умовах турбулентності світового господарства та підвищення конкурентних позицій авіакомпанії кооперують свої відносини, об'єднуючись в авіаційні альянси.

Основною рушійною силою стратегічних альянсів є глобальна конкуренція. Щоб не відставати від конкурентів і протистояти мінливому зовнішньому середовищу, обмеженості ресурсів і невизначеності ринку, компанії повинні продовжувати впроваджувати інновації та підтримувати організаційну гнучкість [18].

Авіакомпанії можуть використовувати безліч різних форм міжнародного співробітництва:

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

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

3. Спільні підприємства: авіакомпанії створюють нову компанію, яка спільно володіє і управляє

певними активами або маршрутами.

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

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

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

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

Міжнародне співробітництво може принести авіакомпаніям безліч переваг, зокрема:

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

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

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

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

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

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

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

Вивчення факторів турбулентності, що впливають на діяльність світового ринку авіаційних перевезень, дало змогу виокремити основні з них: геополітична нестабільність (війни, регіональні конфлікти, теракти, які можуть призвести до закриття повітряного

простору, зміни маршрутів і скасування рейсів, що негативно впливає на попит і пропозицію на авіаквитки), пандемії (спалахи інфекційних захворювань, як от COVID-19, можуть призвести до масових скасування рейсів, запровадження обмежень на поїздки та зниження попиту на авіаперевезення), зміна клімату (більш екстремальні погодні явища, як от урагани, повені та посухи, які можуть призвести до скасування рейсів та інших збоїв у роботі авіакомпаній) та інші.

Дослідження та аналіз стратегічних пріоритетів міжнародного співробітництва авіатранспортних підприємств України в воєнний і післявоєнний час дали змогу зробити висновок про те, що війна в Україні негативно вплинула на діяльність авіатранспортних підприємств і унеможливила цивільні авіаційні перевезення. Багато авіакомпаній були змушені призупинити польоти, були пошкоджені аеропорти і порушено

цивільне авіасполучення над Україною. Війна в Україні та пов'язані з нею санкції проти росії призвели до різкого зростання цін на паливо і порушення ланцюгів поставок. Дані обставини вплинули на діяльність авіакомпаній, змусивши їх підвищити ціни на авіаквитки і скоротити низку маршрутів. Рушійними силами зростання авіаринку є геополітична та економічна стабільність, розвиток туристичної сфери, забезпечення доступності авіаперевезень. Важливим пріоритетом є відновлення авіасполучення з Україною. Це вимагає тісної співпраці з міжнародними партнерами для забезпечення повітряної безпеки та відповідності міжнародним стандартам. Україні необхідно модернізувати свою авіаційну промисловість, щоб вона відповідала вимогам модернізації. Це потребуватиме значних інвестицій, чого можна домогтися за допомогою міжнародного співробітництва.

Список використаних джерел:

1. Конституція України : Закон України від 28 червня 1996 р. № 254к/96-ВР / Верховна Рада України. Відомості Верховної Ради України. 1996. № 30.
2. Бойко С., Вишневецький С., Шокар'юв Д., Поліщук П., Гвозд'юк С. Оцінювання рівня енергоефективності авіаційних підприємств авіаційного транспорту для післявоєнного відновлення України. *Вісник Хмельницького національного університету*. 2024. № 1. С. 215–221. DOI: <https://doi.org/10.31891/2307-5732-2024-331-32>.
3. Бугайко Д. О., Гуріна Г. С., Заблоцька Р. О., Корж М. В., Сидоренко К. В. Світовий ринок технологій у сфері авіації як форма реалізації міжнародних науково-технологічних відносин. *Міжнародний науковий журнал "Інтернаука". Серія: "Економічні науки"*. 2022. № 12. DOI: <https://doi.org/10.25313/2520-2294-2022-12-8491>.
4. Висоцька М. П. Аналіз та перспективи розвитку авіатранспортної галузі України. *Економічний простір*. 2024. № 191. С. 160–168. DOI: <https://doi.org/10.32782/2224-6282/191-26>.
5. Вінюков-Проценко А. С. Перспективи розвитку ринку авіаційних вантажних перевезень в умовах розвитку міжнародної електронної комерції. *Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського*. 2024. Том 35 (74). № 2. С. 280–284. DOI: <https://doi.org/10.32782/2663-5941/2024.2/38>.
6. Гаража О. П., Шевчук Д. О., Гаврилук С. О. Економічна діяльність авіаційної галузі України: аналіз та виклики. *Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського*. 2024. Том 35 (74). № 2. С. 164–170. DOI: <https://doi.org/10.32782/2663-5941/2024.1.2/26>.
7. Жмур Н. В., Ємець В. В. Проблемні аспекти правового регулювання авіаційних перевезень в Україні. *Юридичний вісник*. 2023. С. 159–169. DOI: 10.18372/2307-9061.69.18354.
8. Набок І. І. Проблеми відновлення світової авіаційної галузі внаслідок коронавірусної кризи. *Modern international relations: topical problems of theory and practice: collective monograph / edit. W. Welskopa, Y.O.Voloshin*. Lodz: Wydawnictwo Naukowe Wyższej Szkoły Biznesu i Nauk o Zdrowiu w Łodzi, 2021. С. 186–192.
9. Побоченко Л. М. Світовий ринок авіаційних перевезень та вплив на нього COVID-19. *Стратегія розвитку України (економіка, соціологія, право)*. 2020. № 1. С. 77–83.
10. Полоус О. В., Михальченко І. Г. Конкурентні стратегії підприємств в кризовий період: маркетинговий аспект авіакомпаній. *Review of transport economics and management*. 2023. № 25. С. 50–56. DOI: <https://doi.org/10.15802/rtem2023/278427>.
11. Полтавська Д. О., Сидоренко К. В. Світовий досвід та сучасні особливості фінансування інноваційної діяльності в авіакосмічному секторі. *Економічний простір*. 2021. № 176. С. 20–27. DOI: <https://doi.org/10.32782/2224-6282/176-3>.
12. Прушківська Е., Прушківський В., Коптев О. Тенденції розвитку авіаційної промисловості в умовах глобальних викликів. *Адаптивне управління: теорія і практика*. 2023. Т. 15. № 30. DOI: [https://doi.org/10.33296/2707-0654-15\(30\)-05](https://doi.org/10.33296/2707-0654-15(30)-05).
13. Сидоренко К. В., Мандра В. В., Герман А. Л. Вплив криз на функціонування світового ринку авіаційних перевезень. *Економічний простір*. 2024. № 190. С. 19–27. DOI: <https://doi.org/10.32782/2224-6282/190-4>.
14. Соколова О. С., Чередніченко К. В. Методи та моделі короткострокового прогнозування європейського ринку авіаційних перевезень. *Вчені записки*. 2023. С. 306–316. DOI: 10.32782/2663-5941/2023.1/46.
15. Татаренко Н. О. Авіаційна галузь в національній стратегії економічного прориву. *Авіація в XXI столітті: праці XI Всесвітнього конгресу, 28-30 вересня 2022 р. Київ: НАУ, 2022. С. 35–39.*
16. Терент'єва В. Ю. Проблеми розвитку українських авіаційних компаній під час війни. *Політ. Сучасні проблеми науки: тези доповідей XXIV міжнар. науково-практ. конференції здобувачів вищої освіти і молодих учених, 2-5 квітня 2024 р. Київ: НАУ, 2024. С. 162–163.*

17. Astakhov K. Determination of the airport competitive advantages based on the use of benchmarking tools. *Проблеми системного підходу в економіці*. 2022. № 2 (88). С. 165–170. DOI: <https://doi.org/10.32782/2520-2200/2022-2-23>.
18. Bilotkach V. Airline Partnerships, Antitrust Immunity, and Joint Ventures: What We Know and What I Think We Would Like to Know. *Rev Ind Organ*. 2019. № 54. P. 37–60. DOI: <https://doi.org/10.1007/s11151-018-9636-x>.
19. Bugayko D., Gurina G., Korzh M., Sydorenko K. Challenges of sustainable development and safety of world civil aviation in the conditions of globalization. *Intellectualization of logistics and Supply Chain Management*. 2022. № 16. P. 41–50. DOI: <https://doi.org/10.46783/smart-scm/2022-16-3>.
20. Global ripple effects: the impact of the Israel-Hamas conflict on logistics and supply chains. URL: <https://www.linkedin.com/pulse/global-ripple-effects-impact-israel-hamas-conflict-logistics-rai-h1qac> (дата звернення: 02.06.2024).
21. How does the war in Ukraine affect air travel? URL: <https://www.poentetechnical.com/news/how-does-the-war-in-ukraine-affect-air-travel/> (дата звернення: 15.06.2024).
22. IATA. IATA's Annual Review 2024. URL: <https://www.iata.org/en/publications/annual-review/> (дата звернення: 03.07.2024).
23. ICAO. Annual Reports of the Council. URL: <https://www.icao.int/about-icao/Pages/annual-reports.aspx> (дата звернення: 01.07.2024).
24. Kyrylenko O. M., Ovsak B. O., Ovsak O. P., Sadlovska I. P. Development of European aviation integration: Ukraine on the path to the European Common Aviation Area. *European Transport*. 2024. № 98. DOI: <https://doi.org/10.48295/ET.2024.98.12>.
25. Piccioni C., Stofa A., Musso A. Exogenous shocks on the air transport business: The effects of a global emergency. *The air transport industry: Economic conflict and competition* / R. Macário, E. Van de Voorde (Eds.). Amsterdam: Elsevier, 2022. P. 99–124.
26. Prakasa S., Wijayanti A., Hariri A., Yustitiantingtyas L. The Effect of Russia-Ukraine War on International Aviation Sectors. *KnE Social Sciences*. 2022. № 7 (15). P. 572–581. DOI: <https://doi.org/10.18502/kss.v7i15.12132>.
27. Sokolova Z., Nabok I., Prokopieva A., Sydorenko K., Boichuk D., Rodionov P. Analysis of the effects of the implementation of the common aviation space agreement with the EU for the passenger air transportation of Ukraine in the pre-war period. *Financial and Credit Activity Problems of Theory and Practice*. 2022. № 6 (47). P. 400–423. DOI: <https://doi.org/10.55643/fcapter.6.47.2022.3937>.
28. Status and prospects for development of the aviation transport industry of Ukraine in the conditions of European integration post pandemic and war. URL: <https://science.lpnu.ua/smeu/all-volumes-and-issues/volume-5-number-1-2023/status-and-prospects-development-aviation> (дата звернення: 07.06.2024).
29. Sydorenko K., Sydorenko O., Lozhachevska O., Pashchenko O. Competitiveness of international airports production infrastructure in global air transportation market: comprehensive situational model. *Asian Academy of Management Journal*. 2021. №26 (2). P. 173–195. DOI: <https://doi.org/10.21315/aamj2021.26.2.8>.
30. The impact of the Iran-Israel conflict on humanity and aviation, with a focus on Indian aviation. URL: <https://www.linkedin.com/pulse/impact-iran-israel-conflict-humanity-aviation-focus-indian-gupta-weahf> (дата звернення: 04.06.2024).

References:

1. Konstitutsiya Ukrainy vid 28 chervnya 1996 [The Constitution of Ukraine] (1996, June 28) № 254к/96-ВР / Verkhovna Rada Ukrainy [Verkhovna Rada of Ukraine]. Vidomosti Verkhovnoji Rady Ukrainy. 1996. № 30. (in Ukrainian)
2. Bojko S., Vyshnevsjkyj S., Shokarjov D., Polishhuk P., Ghvozdik S. (2024) Ocinjuvannja rivnja energhoefektyvnosti aviacijnykh pidpryjemstv aviacijnogho transportu dlja pisljavojennoho vidnovlennja Ukrainy [Assessment of the level of energy efficiency of aviation enterprises of air transport for the post-war recovery of Ukraine]. *Visnyk Khmeljnyckogho nacionaljnogho universytetu – Bulletin of the Khmelnytskyi National University*, vol. 1, pp. 215–221. DOI: <https://doi.org/10.31891/2307-5732-2024-331-32>. (in Ukrainian)
3. Buhaiko D. O., Hurina H. S., Zablotska R. O., Korzh M. V., Sydorenko K. V. (2022) Svitovyi rynek tekhnolohii u sferi aviatsii yak forma realizatsii mizhnarodnykh naukovo-tekhnolohichnykh vidnosyn [The world market of technologies in the field of aviation as a form of implementation of international scientific and technological relations]. *Mizhnarodnyi naukovyi zhurnal "Internauka". Seriya: "Ekonomiczni nauky" – International scientific journal "Internauka". Series: "Economic Sciences"*, vol. 12. DOI: <https://doi.org/10.25313/2520-2294-2022-12-8491>. (in Ukrainian)
4. Vysocjka M. P. (2024) Analiz ta perspektyvy rozvytku aviatransportnoji ghaluzi Ukrainy [Analysis and prospects for the development of the air transport industry of Ukraine]. *Ekonomicznyj prostir – Economic space*, vol. 191, pp. 160–168. DOI: <https://doi.org/10.32782/2224-6282/191-26>. (in Ukrainian)
5. Vinjukov-Proshhenko A. S. (2024) Perspektyvy rozvytku rynku aviacijnykh vantazhnykh perevezenj v umovakh rozvytku mizhnarodnoji elektronnoji komerciji [Prospects for the development of the air cargo transportation market in the context of the development of international electronic commerce]. *Vcheni zapysky TNU imeni V.I.*

Vernadskogho – Academic notes of TNU named after V.I. Vernadskyi, vol. 35 (74), no. 2, pp. 280–284. DOI: <https://doi.org/10.32782/2663-5941/2024.2/38>. (in Ukrainian)

6. Gharazha O. P., Shevchuk D. O., Ghavryljuk S. O. (2024) Ekonomichna dijalnistj aviacijnoji ghaluzi Ukrajinjy: analiz ta vyklyky [Economic activity of the aviation industry of Ukraine: analysis and challenges]. *Vcheni zapysky TNU imeni V.I. Vernadskogho – Academic notes of TNU named after V.I. Vernadskyi*, vol. 35 (74), no. 2, pp. 164–170. DOI: <https://doi.org/10.32782/2663-5941/2024.1.2/26>. (in Ukrainian)

7. Zhmur N. V., Jemecj V. V. (2023) Problemni aspekty pravovogho rehuljuvannja aviacijnykh perevezenj v Ukrajinjy [Problematic aspects of legal regulation of air transportation in Ukraine]. *Jurydychnyj visnyk – Legal Bulletin*, pp. 159–169. DOI: 10.18372/2307-9061.69.18354. (in Ukrainian)

8. Nabok I. I. (2021) Problemy vidnovlennja svitovoji aviacijnoji ghaluzi vnaslidok koronavirusnoji kryzy [Problems of recovery of the global aviation industry due to the coronavirus crisis]. *Modern international relations: topical problems of theory and practice*. Lodz: Wydawnictwo Naukowe Wyższej Szkoły Biznesu i Nauk o Zdrowiu w Łodzi, pp. 186–192. (in Ukrainian)

9. Pobochenko L. M. (2020) Svitovyi rynek aviatsiinykh perevezen ta vplyv na noho COVID-19 [The global air transport market and the impact of COVID-19 on it]. *Stratehiia rozvytku Ukrainy (ekonomika, sotsiologhiia, pravo) – Development strategy of Ukraine (economics, sociology, law)*, vol. 1, pp. 77–83. (in Ukrainian)

10. Polous O. V., Mykhaljchenko I. Gh. (2023) Konkurentni strateghiji pidprijemstv v kryzovyj period: marketynghovyj aspekt aviakompanij [Competitive strategies of enterprises in the crisis period: the marketing aspect of airlines]. *Review of transport economics and management*, no. 25, pp. 50–56. DOI: <https://doi.org/10.15802/rtem2023/278427>. (in Ukrainian)

11. Poltavsjka D. O., Sydorenko K. V. (2021) Svitovyj dosvid ta suchasni osoblyvosti finansuvannja innovacijnoji dijalnosti v aviakosmichnomu sektori [World experience and modern features of financing innovative activities in the aerospace sector]. *Ekonomichnyi prostir – Economic space*, vol. 176, pp. 20–27. DOI: <https://doi.org/10.32782/2224-6282/176-3>. (in Ukrainian)

12. Prushkivsjka E., Prushkivsjkyj V., Koptjev O. (2023) Tendenciji rozvytku aviacijnoji promyslovosti v umovakh ghalobalnykh vyklykiv [Trends in the development of the aviation industry in the face of global challenges]. *Adaptyvne upravlinnja: teorija i praktyka – Adaptive management: theory and practice*, vol. 15, no. 30. DOI: [https://doi.org/10.33296/2707-0654-15\(30\)-05](https://doi.org/10.33296/2707-0654-15(30)-05). (in Ukrainian)

13. Sydorenko K. V., Mandra V. V., Herman A. L. (2024) Vplyv kryz na funktsionuvannja svitovoho rynku aviatsiinykh perevezen [The impact of crises on the functioning of the world air transportation market]. *Ekonomichnyi prostir – Economic space*, vol. 190, pp. 19–27. DOI: <https://doi.org/10.32782/2224-6282/190-4>. (in Ukrainian)

14. Sokolova O. Je., Cherednichenko K. V. (2023) Metody ta modeli korotkostrokovogho prohnozuvannja jevropejskoghо rynku aviacijnykh perevezenj [Methods and models of short-term forecasting of the European air transport market]. *Vcheni zapysky – Scholarly notes*, pp. 306–316. DOI: 10.32782/2663-5941/2023.1/46. (in Ukrainian)

15. Tatarenko N. O. (2022) Aviatsiina haluz v natsionalnij strateghii ekonomichnoho proryvu [The aviation industry in the national strategy of economic breakthrough]. *Aviatsiia v XXI stolitti: pratsi XI Vsesvitnoho konhresu* (Kyiv, September 28-30, 2022). Kyiv: NAU, pp. 35–39. (in Ukrainian)

16. Terentjjeva V. Ju. (2024) Problemy rozvytku ukrajinsjkykh aviacijnykh kompanij pid chas vijny [Development problems of Ukrainian aviation companies during the war]. *Polit. Suchasni problemy nauky: tezy dopovidej KhKhIV mizhnar. naukovoprakt. konferenciji zdobuvachiv vyshhoji osvity i molodykh uchenykh* (Kyiv, April 2-5, 2024). Kyiv: NAU, pp. 162–163. (in Ukrainian)

17. Astakhov K. (2022) Determination of the airport competitive advantages based on the use of benchmarking tools. *Problemy systemnogho pidkhodu v ekonomici – Problems of the systemic approach in economics*, vol. 2 (88), pp. 165–170. DOI: <https://doi.org/10.32782/2520-2200/2022-2-23>.

18. Bilotkach V. (2019) Airline Partnerships, Antitrust Immunity, and Joint Ventures: What We Know and What I Think We Would Like to Know. *Rev Ind Organ*, vol. 54, pp. 37–60. DOI: <https://doi.org/10.1007/s11151-018-9636-x>.

19. Bugayko D. O., Gurina G. S., Korzh M. V., Sydorenko K. V. (2022) Challenges of sustainable development and safety of world civil aviation in the conditions of globalization. *Intellectualization of logistics and Supply Chain Management*, vol. 16, pp. 41–50. DOI: <https://doi.org/10.46783/smart-scm/2022-16-3>.

20. Global ripple effects: the impact of the Israel-Hamas conflict on logistics and supply chains. URL: <https://www.linkedin.com/pulse/global-ripple-effects-impact-israel-hamas-conflict-logistics-rai-h1qac> (accessed 02.06.2024).

21. How does the war in Ukraine affect air travel? URL: <https://www.poentetechnical.com/news/how-does-the-war-in-ukraine-affect-air-travel/> (accessed 15.06.2024).

22. IATA. IATA's Annual Review 2024. URL: <https://www.iata.org/en/publications/annual-review/> (accessed 03.07.2024).

23. ICAO. Annual Reports of the Council. URL: <https://www.icao.int/about-icao/Pages/annual-reports.aspx> (accessed 01.07.2024).

24. Kyrylenko O. M., Ovsak B. O., Ovsak O. P., Sadlovska I. P. (2024) Development of European aviation integration: Ukraine on the path to the European Common Aviation Area. *European Transport*, vol. 98. DOI:

<https://doi.org/10.48295/ET.2024.98.12>.

25. Piccioni C., Stolfi A., Musso A. (2022) Exogenous shocks on the air transport business: The effects of a global emergency. In R. Macário & E. Van de Voorde (Eds.), *The air transport industry: Economic conflict and competition*. Amsterdam: Elsevier, pp. 99–124.

26. Prakasa S., Wijayanti A., Hariri A., Yustitiantingtyas L. (2022) The Effect of Russia-Ukraine War on International Aviation Sectors. *KnE Social Sciences*, vol. 7 (15), pp. 572–581. DOI: <https://doi.org/10.18502/kss.v7i15.12132>.

27. Sokolova Z., Nabok I., Prokopieva A., Sydorenko K., Boichuk D., Rodionov P. (2022) Analysis of the effects of the implementation of the common aviation space agreement with the EU for the passenger air transportation of Ukraine in the pre-war period. *Financial and Credit Activity Problems of Theory and Practice*, vol. 6(47), pp. 400–423. <https://doi.org/10.55643/fcaptop.6.47.2022.3937>.

28. Status and prospects for development of the aviation transport industry of Ukraine in the conditions of European integration post pandemic and war. URL: <https://science.lpnu.ua/smeu/all-volumes-and-issues/volume-5-number-1-2023/status-and-prospects-development-aviation> (accessed 07.06.2024).

29. Sydorenko K., Sydorenko O., Lozhachevska O., Pashchenko O. (2021) Competitiveness of international airports production infrastructure in global air transportation market: comprehensive situational model. *Asian Academy of Management Journal*, no. 26 (2), pp. 173–195. DOI: <https://doi.org/10.21315/aamj2021.26.2.8>.

30. The impact of the Iran-Israel conflict on humanity and aviation, with a focus on Indian aviation. URL: <https://www.linkedin.com/pulse/impact-iran-israel-conflict-humanity-aviation-focus-indian-gupta-weahf> (accessed 04.06.2024).