

УДК 338.47:656.7(477):339.923

DOI: <https://doi.org/10.30838/EP.215.391-400>**Саркісова О.М.**

кандидат педагогічних наук

Українська державна льотна академія

Sarkisova Olena

PhD in Pedagogical Sc.

Ukrainian State Flight Academy

<https://orcid.org/0000-0002-3022-1395>

ЕКОНОМІЧНІ НАСЛІДКИ ІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНСЬКИХ ВАНТАЖНИХ АВІАКОМПАНІЙ ДО ЄВРОПЕЙСЬКОГО АВІАЦІЙНОГО ПРОСТОРУ

У статті досліджено економічні наслідки інтеграції українських вантажних авіакомпаній до європейського авіаційного простору в умовах реалізації євроінтеграційного курсу України та післявоєнного відновлення авіаційної галузі. Обґрунтовано вплив гармонізації авіаційного законодавства з правом Європейського Союзу. Запропоновано авторську модель оцінювання економічних наслідків інтеграції, систематизовано основні напрями трансформації діяльності авіакомпаній та визначено стратегічні пріоритети їх ефективного функціонування в європейському авіаційному просторі. Практичне значення отриманих результатів полягає у можливості їх використання під час формування державної транспортної політики, розроблення стратегій розвитку авіакомпаній та реалізації програм післявоєнного відновлення авіаційної галузі України.

Ключові слова: вантажні авіаперевезення, вантажні авіакомпанії, Спільний авіаційний простір, європейська інтеграція, конкурентоспроможність, мультимодальна логістика, авіаційна політика, післявоєнне відновлення.

ECONOMIC IMPLICATIONS OF THE INTEGRATION OF UKRAINIAN CARGO AIRLINES INTO THE EUROPEAN AVIATION AREA

The article examines the economic implications of the integration of Ukrainian cargo airlines into the European aviation area in the context of Ukraine's European integration, implementation of the Common Aviation Area Agreement, and the post-war recovery of the national aviation industry. It is substantiated that the harmonization of Ukrainian aviation legislation with European Union regulations creates the institutional prerequisites for enhancing the competitiveness of domestic cargo airlines, expanding access to the European air transport market, attracting foreign investment, and integrating into international logistics networks.

The study proposes an author's model for assessing the economic implications of integration, which combines institutional, economic, operational-logistical, and strategic components. The key institutional transformations, expected economic effects, and strategic directions for improving the efficiency of the integration process are systematized. Particular attention is paid to the influence of regulatory harmonization, infrastructure modernization, digital transformation, international cooperation, and state support for the post-war recovery of the aviation sector.

The study also analyzes current trends in the global and European air cargo market based on the statistical data of the International Air Transport Association (IATA), the International Civil Aviation Organization (ICAO), and Eurostat for 2022–2025. The findings indicate a steady recovery of global air cargo transportation after the crisis period and confirm favorable external conditions for the future integration of Ukrainian cargo airlines into the European aviation market.

It is concluded that the successful integration of Ukrainian cargo airlines into the European aviation area will contribute to strengthening their competitiveness, increasing operational efficiency, expanding participation in international logistics chains, and enhancing the export potential of Ukraine's transport services. The proposed approaches may be used in developing state transport policy, strategies for the development of cargo airlines, and programs for the post-war recovery of the national aviation industry.

Keywords: cargo air transportation, cargo airlines, Common Aviation Area, European integration, competitiveness, multimodal logistics, aviation policy, post-war recovery.

JEL classification: F15, L93, F23

Постановка проблеми. Повітряний транспорт відіграє важливу роль у забезпеченні міжнародної торгівлі, функціонуванні глобальних ланцюгів постачання

та розвитку світової економіки. Особливе місце у структурі авіаційних перевезень займає вантажна авіація, яка забезпечує швидке транспортування продукції з

ISSN друкованої версії: 2224-6282

ISSN електронної версії: 2224-6290

© Саркісова О.М., 2026

високою доданою вартістю, гуманітарних вантажів, медичного обладнання, комплектуючих для промисловості та товарів електронної комерції. Саме тому конкурентоспроможність вантажних авіакомпаній дедалі більше визначається не лише технічними характеристиками повітряних суден, а й рівнем інтегрованості до міжнародного авіаційного простору, ефективністю логістичних процесів, відповідністю міжнародним стандартам та здатністю працювати в умовах глобальної конкуренції [9-11, 16].

Україна традиційно мала потужний потенціал у сфері вантажних авіап перевезень. Українські авіакомпанії виконували міжнародні чартерні перевезення, брали участь у реалізації гуманітарних місій, співпрацювали з міжнародними логістичними операторами та забезпечували транспортування великогабаритних і спеціалізованих вантажів. Водночас повномасштабна війна суттєво змінила умови функціонування галузі. Закриття повітряного простору України, вимушене базування частини авіапарку за кордоном, зміна логістичних маршрутів і зростання операційних витрат стали серйозними викликами для українських вантажних авіаперевізників [2, 6].

За таких умов інтеграція до європейського авіаційного простору набуває нового стратегічного значення. Якщо до початку війни вона розглядалася переважно як складова євроінтеграційної політики України, то сьогодні вона є одним із ключових чинників майбутнього відновлення та розвитку національної авіаційної галузі. Гармонізація законодавства, застосування європейських стандартів, розширення можливостей доступу до спільного авіаційного ринку, участь у міжнародних логістичних мережах та залучення інвестицій можуть стати основою підвищення конкурентоспроможності українських вантажних авіакомпаній після відновлення повітряного сполучення [1, 3-5, 8].

Разом із тим інтеграція до європейського авіаційного простору не гарантує автоматичного отримання економічних переваг. Вона супроводжується необхідністю значних інвестицій у модернізацію авіапарку та виробничої інфраструктури, адаптацію до вимог європейського законодавства, цифровізацію бізнес-процесів і впровадження сучасних стандартів екологічної та операційної ефективності. Крім того, відкриття ринку означає посилення конкуренції з боку провідних європейських вантажних авіаперевізників, що потребує формування нових конкурентних переваг українських компаній [3, 5, 13-15].

У зв'язку з цим особливої актуальності набуває дослідження економічних наслідків інтеграції українських вантажних авіакомпаній до європейського авіаційного простору, визначення потенційних можливостей і ризиків цього процесу, а також обґрунтування стратегічних напрямів розвитку галузі в умовах післявоєнного відновлення України [1-3].

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Питання розвитку авіаційної галузі, інтеграції України до європейського авіаційного простору та забезпечення конкурентоспроможності авіаперевізників висвітлено у працях вітчизняних і зарубіжних науковців.

Нормативно-правові засади розвитку транспортної системи України, її інтеграції до європейського транспортного простору, а також імплементації положень Угоди про Спільний авіаційний простір визначено у Національній транспортній стратегії України до 2030 року, документах щодо післявоєнного відновлення держави та Угоді про Спільний авіаційний простір між Україною та Європейським Союзом [1-4].

Наукові дослідження Н. В. Кудрицької [5] присвячені питанням державного регулювання процесів інтеграції авіаційного транспорту України до Європейського Союзу. О. Л. Лещинський [6] проаналізував сучасний стан і тенденції розвитку авіаційної галузі України в умовах воєнних викликів. К. В. Сидоренко та В. Ю. Терентьєва [7] дослідили тенденції розвитку світового ринку авіаційних перевезень в умовах глобальної турбулентності, а О. М. Kurylenko, В. О. Ovsak, О. Р. Ovsak та І. Р. Sadlovska [8] обґрунтували особливості інтеграції України до Європейського спільного авіаційного простору.

Для оцінювання сучасних тенденцій розвитку світового та європейського ринку авіавантажних перевезень використано аналітичні матеріали International Air Transport Association (IATA) [9; 10; 16], International Civil Aviation Organization (ICAO) [11], Eurostat [12], а також документи European Commission [13], SESAR Joint Undertaking [14] та European Union Aviation Safety Agency (EASA) [15], які характеризують сучасний стан, динаміку та перспективи розвитку міжнародного авіаційного ринку.

Разом із тим більшість наукових праць присвячена загальним питанням розвитку авіаційної галузі, її державного регулювання та європейської інтеграції. Економічні наслідки інтеграції саме українських вантажних авіакомпаній до європейського авіаційного простору, з урахуванням сучасних тенденцій розвитку світового ринку авіавантажних перевезень і викликів післявоєнного відновлення України, залишаються недостатньо дослідженими, що й зумовило вибір теми, мету та завдання цього дослідження.

Метою статті є комплексне дослідження економічних наслідків інтеграції українських вантажних авіакомпаній до європейського авіаційного простору, визначення ключових переваг і ризиків цього процесу, а також обґрунтування стратегічних напрямів підвищення конкурентоспроможності українських авіаперевізників в умовах імплементації положень Угоди про Спільний авіаційний простір між Україною та Європейським Союзом.

Методи дослідження. Для досягнення поставленої мети використано комплекс загальнонаукових і спеціальних методів дослідження. Метод аналізу та синтезу застосовано для узагальнення наукових підходів до оцінювання економічних наслідків інтеграції українських вантажних авіакомпаній до європейського авіаційного простору та формування теоретичного підґрунтя дослідження. Статистичний метод застосовано під час аналізу офіційних даних IATA, ICAO та Eurostat щодо динаміки попиту на авіавантажні перевезення, провізної спроможності та розвитку європейського ринку у

2022-2025 рр. Метод систематизації та класифікації використано для групування економічних наслідків інтеграції за інституційним, економічним, операційно-логістичним і стратегічним напрямками, а також для побудови авторської моделі їх оцінювання. Метод узагальнення застосовано під час формування стратегічних напрямів підвищення ефективності інтеграції українських вантажних авіакомпаній до європейського авіаційного простору. Табличний і графічний методи використано для систематизації результатів дослідження, представлення статистичних даних і візуалізації авторських розробок.

Виклад основних результатів дослідження. Європейський авіаційний простір являє собою не лише сукупність уніфікованих правил функціонування ринку цивільної авіації, а й цілісну систему економічних, правових, технологічних та інституційних взаємозв'язків, які визначають умови здійснення авіаційної діяльності на території держав-учасниць. Для українських вантажних авіакомпаній інтеграція до цього простору означає перехід до нової моделі функціонування, що ґрунтується на єдиних вимогах щодо сертифікації, безпеки польотів, конкурентної політики, захисту довкілля, цифровізації авіаційних процесів та організації міжнародних перевезень [5, 8, 14-15].

На відміну від пасажирського сегмента, ринок вантажних авіаперевезень характеризується значно вищим рівнем глобалізації. Його ефективність визначається не лише попитом на транспортні послуги, а й ступенем інтеграції авіакомпаній до міжнародних логістичних мереж, можливістю оперативно змінювати маршрутну політику, співпрацювати з глобальними експедиторськими компаніями та використовувати сучасні цифрові технології управління перевезеннями [7, 9, 10]. Саме тому інтеграція до європейського авіаційного простору для українських вантажних перевізників має значно ширший зміст, ніж відкриття доступу до нового ринку авіаперевезень.

Станом на 2025 рік український сегмент вантажних авіаперевезень представлений низкою спеціалізованих операторів, серед яких Antonov Airlines, Constanta Airline, Cavok Air, Vulkan Air, Ukraine Air Alliance, Aerovis Airlines, Motor Sich Airlines та Supernova Airlines. Незважаючи на закриття повітряного простору України після початку повномасштабної війни, більшість із них зберегли операційну діяльність завдяки релокації повітряних суден і виробничих потужностей до країн Європейського Союзу. Основу їхнього флоту становлять літаки сімейства Антонова (Ан-124, Ан-12, Ан-26, Ан-74), а також вантажні модифікації Boeing 737. Українські вантажні авіакомпанії продовжують виконувати міжнародні чартерні перевезення, гуманітарні місії, транспортування великогабаритних і небезпечних вантажів, а також працюють за моделями АСМІ та wet lease. Основними країнами базування після 2022 року стали Німеччина, Словаччина, Польща та Румунія, що підтверджує їх адаптацію до нових

умов функціонування та створює передумови для подальшої інтеграції до європейського авіаційного простору [2, 3, 6, 8]. Наведені характеристики свідчать, що навіть в умовах воєнного стану українські вантажні авіакомпанії змогли зберегти присутність на міжнародному ринку, що створює економічні передумови для їх подальшої інтеграції до європейського авіаційного простору.

На нашу думку, економічні наслідки інтеграції доцільно розглядати як сукупність взаємопов'язаних змін, що виникають у діяльності авіакомпаній під впливом адаптації до європейських правил функціонування авіаційного ринку. При цьому інтеграція одночасно формує нові можливості розвитку та створює додаткові витрати, пов'язані з необхідністю модернізації виробничих процесів, оновлення матеріально-технічної бази, удосконалення системи управління та підвищення стандартів якості авіаційних послуг [5, 8, 13-15].

Враховуючи зазначене, пропонуємо розглядати економічні наслідки інтеграції українських вантажних авіакомпаній до європейського авіаційного простору не як окремі результати впливу інтеграційних процесів, а як комплексну систему трансформацій, що охоплює чотири взаємопов'язані блоки: інституційний, економічний, операційно-логістичний та стратегічний (рис. 1).

Запропонована концептуальна модель дозволяє розглядати інтеграцію українських вантажних авіакомпаній до європейського авіаційного простору як комплексний процес, у якому інституційні зміни формують передумови для економічних трансформацій, розвитку операційно-логістичних можливостей та довгострокового зміцнення конкурентних позицій авіаперевізників. Водночас практична реалізація кожного із визначених блоків супроводжується конкретними змінами у діяльності авіакомпаній, що потребують детальнішого аналізу.

Першочерговою передумовою інтеграції українських вантажних авіакомпаній до європейського авіаційного простору є формування єдиного інституційного середовища функціонування авіаційного ринку. На відміну від економічних результатів, які проявляються поступово, інституційні зміни створюють основу для подальших трансформацій, визначаючи правила діяльності авіаперевізників, механізми державного регулювання та умови конкуренції [3, 5, 8].

Реалізація положень Угоди про Спільний авіаційний простір передбачає поетапне наближення українського авіаційного законодавства до норм Європейського Союзу, гармонізацію процедур сертифікації, ліцензування та нагляду за діяльністю авіакомпаній [3, 5, 13]. Для вантажних авіаперевізників це означає не лише виконання нових нормативних вимог, але й можливість працювати за зрозумілими та уніфікованими правилами, що діють на європейському ринку авіаційних перевезень [3, 8].

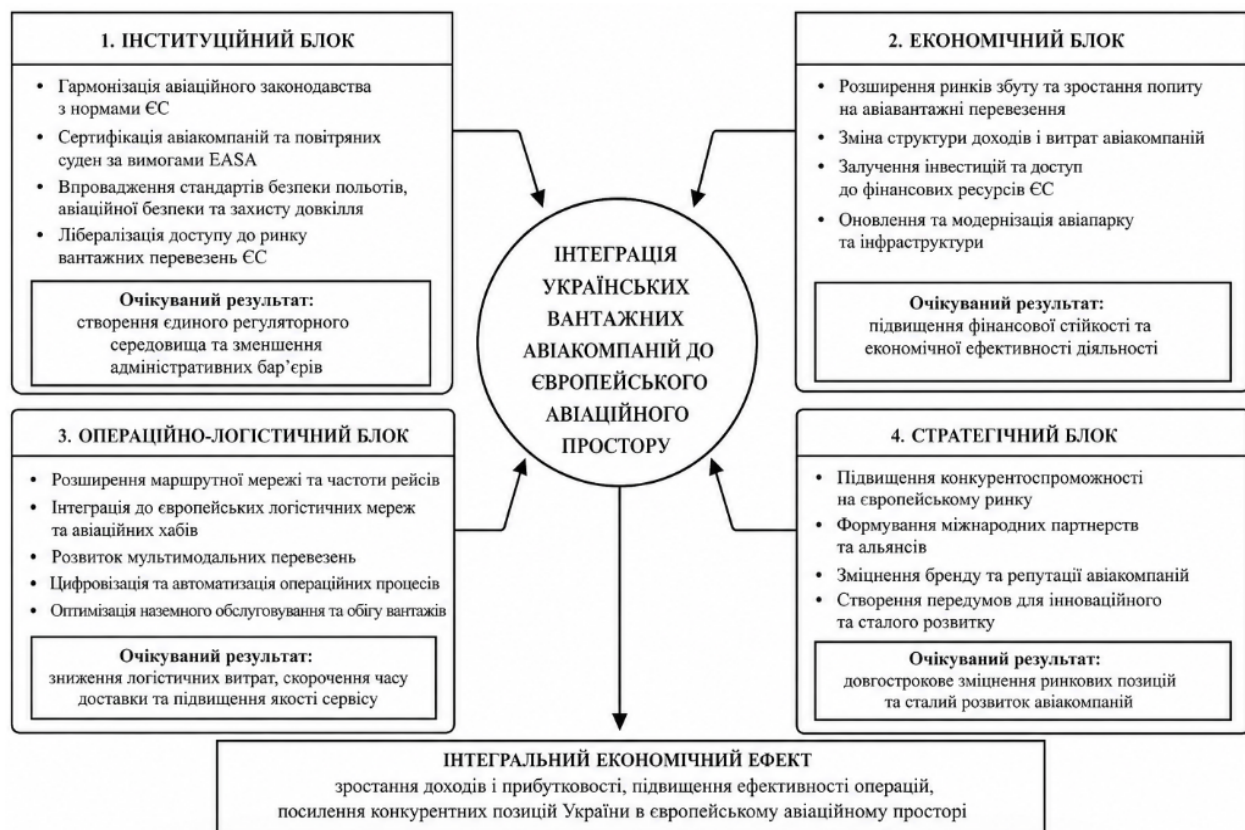


Рис. 1. Концептуальна модель систематизації потенційних економічних наслідків інтеграції українських вантажних авіакомпаній до європейського авіаційного простору

Джерело: розроблено автором на основі аналізу [3, 5, 7-15].

Особливого значення набуває впровадження європейських стандартів безпеки польотів, авіаційної безпеки, екологічного менеджменту та цифрового документообігу. Незважаючи на необхідність додаткових фінансових витрат, їх запровадження сприятиме підвищенню довіри міжнародних партнерів, спрощенню взаємодії з європейськими логістичними операторами та розширенню можливостей участі українських авіакомпаній у міжнародних транспортних проєктах [13-15].

На нашу думку, інституційні зміни слід розглядати не як самостійну мету інтеграції, а як інструмент формування довгострокових конкурентних переваг. Саме прозорість регуляторного середовища, стабільність правил функціонування ринку та відповідність діяльності авіакомпаній європейським вимогам визначатимуть рівень інвестиційної привабливості галузі та її здатність ефективно інтегруватися до єдиного авіаційного простору.

Дані, наведені в табл. 1, свідчать, що інституційні зміни мають системний характер і охоплюють усі ключові напрями діяльності українських вантажних авіакомпаній. Їх особливістю є поєднання короткострокових витрат, пов'язаних з адаптацією до нових вимог, та довгострокових економічних переваг, які проявляються через підвищення конкурентоспроможності,

спрощення доступу до міжнародних ринків і зростання інвестиційної привабливості галузі. Саме тому інституційний блок доцільно розглядати як базову складову інтеграційного процесу, що забезпечує реалізацію подальших економічних і логістичних ефектів.

Оцінювання економічних наслідків інтеграції потребує врахування того, що її результати проявляються на різних рівнях функціонування авіакомпаній. Якщо інституційні зміни формують нові правила діяльності, то економічні ефекти безпосередньо відображаються на фінансових результатах підприємств, структурі витрат, інвестиційній активності та конкурентоспроможності на міжнародному ринку [5, 7, 8].

На нашу думку, економічний ефект інтеграції формується через одночасний вплив декількох взаємопов'язаних факторів. До них належать розширення доступу до європейського ринку авіаперевезень, збільшення потенційної клієнтської бази, підвищення ефективності використання авіаційного флоту, залучення міжнародних інвестицій, а також скорочення транзакційних витрат завдяки гармонізації регуляторного середовища. Водночас досягнення зазначених переваг потребує значних фінансових ресурсів для модернізації матеріально-технічної бази, оновлення цифрової інфраструктури та забезпечення відповідності європейським вимогам.

Таблиця 1

**Основні інституційні зміни у діяльності українських вантажних авіакомпаній
в умовах інтеграції до європейського авіаційного простору**

Напрямок трансформації	Зміст змін	Очікуваний економічний результат
Гармонізація законодавства	Адаптація національних нормативно-правових актів до законодавства ЄС	Зменшення регуляторних бар'єрів та спрощення міжнародної діяльності
Сертифікація	Приведення процедур сертифікації у відповідність до європейських вимог	Підвищення довіри міжнародних партнерів та розширення можливостей виходу на ринок ЄС
Стандарти безпеки	Впровадження європейських вимог щодо безпеки польотів, авіаційної безпеки та екологічних норм	Зниження операційних ризиків та підвищення репутації авіакомпаній
Цифровізація	Використання сучасних цифрових технологій управління перевезеннями та документообігом	Скорочення адміністративних витрат і підвищення операційної ефективності
Лібералізація ринку	Розширення доступу до європейського авіаційного простору	Зростання потенційного обсягу перевезень та доходів авіакомпаній

Джерело: розроблено автором на основі [3, 5, 8, 13-15].

Важливо враховувати, що для українських вантажних авіакомпаній інтеграція до європейського авіаційного простору є не лише можливістю виходу на нові ринки, але й необхідністю адаптації бізнес-моделей до нових конкурентних умов [3, 5, 8]. Після відкриття повітряного простору України конкуренція посилиться не лише між українськими та європейськими перевізниками, але й між міжнародними логістичними операторами, які активно використовують авіаційний транспорт як складову глобальних ланцюгів постачання. За

таких умов економічна ефективність діяльності визначатиметься не стільки масштабами авіапарку, скільки здатністю компаній швидко адаптуватися до змін ринку, оптимізувати витрати та забезпечити високу якість логістичних послуг.

З огляду на це доцільно систематизувати основні економічні ефекти інтеграції відповідно до їхнього впливу на діяльність українських вантажних авіакомпаній (табл. 2).

Таблиця 2

**Основні економічні ефекти інтеграції українських вантажних авіакомпаній
до європейського авіаційного простору**

Напрямок впливу	Економічний прояв	Потенційний результат
Розширення ринку	Зростання обсягів міжнародних перевезень	Збільшення доходів авіакомпаній
Інвестиційний розвиток	Оновлення авіапарку та виробничої бази	Підвищення продуктивності
Логістична інтеграція	Розвиток мультимодальних перевезень та міжнародних хабів	Скорочення часу доставки та операційних витрат
Цифровізація	Автоматизація процесів управління перевезеннями	Зниження адміністративних витрат
Конкурентний розвиток	Підвищення якості послуг та диверсифікація сервісів	Зміцнення позицій на європейському ринку

Джерело: розроблено автором на основі [3, 5, 7, 8, 13-15].

Представлені у табл. 2 результати демонструють, що інтеграція до європейського авіаційного простору створює передумови для комплексного підвищення економічної ефективності діяльності українських вантажних авіакомпаній. Водночас максимальний економічний ефект може бути досягнутий лише за умови комплексної реалізації всіх визначених напрямів розвитку. Часткова адаптація до європейських вимог забезпечить лише обмежені переваги, тоді як системна модернізація діяльності авіакомпаній дозволить суттєво зміцнити їх конкурентні позиції на міжнародному ринку авіавантажних перевезень.

Оцінювання економічних наслідків інтеграції українських вантажних авіакомпаній до європейського авіаційного простору доцільно здійснювати з урахуванням сучасних тенденцій розвитку світового та європейського ринку авіавантажних перевезень. Протягом 2024-2025 років світова галузь авіавантажних перевезень демонструвала стійке зростання після періоду нестабільності, спричиненої пандемією COVID-19,

трансформацією міжнародних логістичних ланцюгів та геополітичними викликами [7, 9-12; 16].

За даними Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA), у 2024 році світовий попит на вантажні авіаперевезення, виміряний у вантажо-тонно-кілометрах (СТК), зріс на 11,3% порівняно з попереднім роком, тоді як провізна спроможність (АСТК) збільшилася на 7,4%. Це стало найвищим річним приростом після пандемії та свідчило про активне відновлення глобального ринку авіавантажних перевезень [9, 10].

У 2025 році позитивна тенденція збереглася, хоча темпи зростання були більш помірними. Світовий попит на авіавантажні перевезення збільшився ще на 3,4%, міжнародні перевезення - на 4,2%, а світова провізна спроможність - на 3,7%. Така динаміка свідчить про перехід ринку від етапу швидкого післякризового відновлення до фази стабільного розвитку, що створює сприятливі умови для довгострокового планування діяльності авіаперевізників [9, 16]. Позитивні тенденції характерні і для європейського авіаційного ринку. За

інформацією Eurostat, у 2024 році аеропорти країн Європейського Союзу обробили 14,3 млн тонн вантажів і пошти, що на 8,7% більше, ніж у 2023 році. Основним драйвером зростання стали внутрішньоєвропейські авіап перевезення (+9,1%), тоді як міжнародний сегмент залишався стабільним [12].

Отже, сучасні тенденції розвитку світового та європейського ринку свідчать про збереження високого попиту на авіавантажні перевезення та подальше розширення міжнародних логістичних мереж. Для українських вантажних авіакомпаній це означає наявність сприятливого зовнішнього середовища для інтеграції після відновлення повноцінного функціонування цивільного повітряного простору України. Водночас реалізація цього потенціалу залежатиме від швидкості адаптації авіаперевізників до європейських регуляторних

вимог, рівня технологічної модернізації та їх здатності конкурувати на єдиному авіаційному ринку.

Економічні наслідки інтеграції українських вантажних авіакомпаній до європейського авіаційного простору значною мірою визначатимуться тенденціями розвитку світового та європейського ринку авіавантажних перевезень. Відновлення глобального попиту на авіавантажні перевезення, зміни у структурі міжнародної логістики та розширення провізної спроможності створюють нові можливості для виходу українських перевізників на європейський ринок. У зв'язку з цим доцільно проаналізувати динаміку ключових показників розвитку галузі за 2022-2025 роки, що дозволяє оцінити макроекономічне середовище, в якому відбуватиметься подальша інтеграція українських вантажних авіакомпаній (табл. 3).

Таблиця 3

**Динаміка ключових показників світового та європейського ринку авіавантажних перевезень
за даними IATA та Eurostat (2022-2025 рр.)**

Показник	2022	2023	2024	2025	Тенденція та значення для українських вантажних авіакомпаній
Зміна світового попиту на авіавантажні перевезення (СТК), %	-8,2	+1,9	+11,3	+3,4	Світовий ринок перейшов від післякризового відновлення до стабільного зростання, що створює сприятливі умови для інтеграції українських перевізників.
Зміна міжнародного попиту на авіавантажні перевезення (СТК), %	-8,4	+2,2	+12,2	+4,2	Зростання міжнародного сегмента розширює потенційний попит на послуги українських вантажних авіакомпаній після відкриття повітряного простору.
Зміна світової провізної спроможності (АСТК), %	+11,3	+11,0	+7,4	+3,7	Зростання місткості ринку супроводжується посиленням конкуренції між міжнародними авіаперевізниками.
Зміна міжнародної провізної спроможності (АСТК), %	+8,0	+13,6	+9,6	+5,1	Розширення міжнародної маршрутної мережі підвищує доступність ринку, але водночас посилює конкурентний тиск.
Обсяг вантажів і пошти, оброблених аеропортами ЄС, млн. т	11,6	13,2	14,3	-*	Європейський Союз залишається одним із найбільших світових центрів авіавантажної логістики, що створює значний потенціал для інтеграції українських авіакомпаній.
Темп приросту обсягів вантажів у аеропортах ЄС, %	-3,0	+13,8	+8,7	-*	Стійке відновлення європейського ринку підтверджує зростання попиту на авіавантажні перевезення та розвиток логістичної інфраструктури.

*Офіційні підсумкові статистичні дані Eurostat за 2025 рік на момент підготовки дослідження ще не опубліковані.

Джерело: складено автором за даними IATA: Global Air Cargo Demand Achieves Record Growth in 2024 (29.01.2025), Air Cargo Demand Surges 10.8% in December, Closing 2023 Near 2022 Levels (31.01.2024), Global Air Cargo Demand Achieved Record Volume in 2025 (29.01.2026), Air Cargo Closes 2022 Near Pre-Pandemic Levels (06.02.2023); Eurostat: Number of air passengers up almost a quarter in 2023 (06.12.2024), Number of air passengers up 8% in 2024 (08.12.2025) [9, 10, 12, 16, 17].

Дані, наведені в табл. 3, свідчать про стійке відновлення світового ринку авіавантажних перевезень після спаду 2022 року та його перехід до фази стабільного зростання у 2024-2025 рр. Найвищі темпи приросту попиту були зафіксовані у 2024 році, що підтверджує активізацію міжнародної торгівлі, розвиток електронної комерції та адаптацію глобальних логістичних ланцюгів до нових економічних умов. У 2025 році темпи зростання дещо сповільнилися, однак залишилися позитивними, що свідчить про стабілізацію ринку після етапу інтенсивного післякризового відновлення. Одночасне збільшення світового попиту та провізної спроможності вказує на збереження високої інвестиційної активності авіаційної галузі та розширення можливостей для міжнародних вантажних перевезень. Позитивна динаміка європейського ринку підтверджує його привабливість для подальшого розвитку авіавантажної

логістики та створює сприятливі передумови для інтеграції українських вантажних авіакомпаній до європейського авіаційного простору. Водночас ефективність реалізації цього потенціалу залежатиме від здатності українських авіаперевізників адаптуватися до нових конкурентних умов, модернізувати виробничо-технічну базу та забезпечити відповідність європейським стандартам здійснення авіаційної діяльності.

Результати проведеного дослідження свідчать, що ефективність інтеграції українських вантажних авіакомпаній до європейського авіаційного простору залежатиме не лише від реалізації положень Угоди про Спільний авіаційний простір, а й від здатності держави та суб'єктів авіаційної діяльності забезпечити комплексну модернізацію галузі. У зв'язку з цим доцільно визначити стратегічні напрями, реалізація яких сприятиме максимізації економічного ефекту інтеграційних

процесів.

Насамперед пріоритетним напрямом є завершення гармонізації національного авіаційного законодавства із нормативно-правовою базою Європейського Союзу та забезпечення ефективного впровадження європейських стандартів у сфері безпеки польотів, сертифікації, екологічної політики та цифрового управління авіаційною діяльністю. Це сприятиме зниженню регуляторних бар'єрів, підвищенню прозорості функціонування ринку та зміцненню довіри міжнародних партнерів.

Другим стратегічним напрямом є модернізація матеріально-технічної бази українських вантажних авіакомпаній. Оновлення парку повітряних суден, розвиток сучасної аеропортової інфраструктури, впровадження цифрових систем управління логістичними процесами та автоматизація документообігу забезпечать підвищення операційної ефективності та конкурентоспроможності на європейському ринку.

Важливе значення має також розвиток міжнародного партнерства. Розширення співпраці з європейськими авіакомпаніями, логістичними операторами,

експедиторськими організаціями та міжнародними фінансовими інституціями створить додаткові можливості для залучення інвестицій, реалізації спільних інфраструктурних проєктів і розвитку мультимодальних транспортних перевезень.

Окрему увагу доцільно приділити формуванню державних механізмів підтримки післявоєнного відновлення авіаційної галузі. До таких механізмів належать створення сприятливого інвестиційного середовища, розвиток державно-приватного партнерства, стимулювання інноваційної діяльності та реалізація програм підтримки модернізації авіаційної інфраструктури. Комплексна реалізація зазначених заходів сприятиме підвищенню конкурентоспроможності українських вантажних авіакомпаній та їх успішній інтеграції до європейського авіаційного простору.

На основі проведеного аналізу економічних наслідків інтеграції та сучасних тенденцій розвитку авіаційного ринку запропоновано стратегічні напрями підвищення ефективності інтеграції українських вантажних авіакомпаній до європейського авіаційного простору, які систематизовано на рис. 2.



Рис. 2. Стратегічні напрями підвищення ефективності інтеграції українських вантажних авіакомпаній до європейського авіаційного простору
Джерело: розроблено автором.

Як видно з рис. 2, підвищення ефективності інтеграції українських вантажних авіакомпаній до європейського авіаційного простору потребує комплексної реалізації взаємопов'язаних стратегічних напрямів. Їх синергетичний ефект полягає у поєднанні інституційних реформ, модернізації виробничої та логістичної інфраструктури, розвитку міжнародного партнерства, цифрової трансформації, розширення експортного потенціалу та державної підтримки післявоєнного

відновлення галузі. Лише комплексне впровадження зазначених заходів дозволить забезпечити довгострокове підвищення конкурентоспроможності українських вантажних авіакомпаній на європейському ринку.

Висновки. У статті досліджено економічні наслідки інтеграції українських вантажних авіакомпаній до європейського авіаційного простору та визначено ключові чинники, що впливатимуть на ефективність цього процесу в умовах післявоєнного відновлення

авіаційної галузі України.

Обґрунтовано, що інтеграція до європейського авіаційного простору є комплексним процесом, який супроводжується не лише гармонізацією нормативно-правового забезпечення, а й глибокими економічними, організаційними та технологічними трансформаціями діяльності українських вантажних авіакомпаній. Встановлено, що поряд із розширенням доступу до європейського ринку, залученням інвестицій, розвитком міжнародного партнерства та підвищенням конкурентоспроможності інтеграційний процес потребує значних фінансових ресурсів для модернізації авіапарку, цифровізації бізнес-процесів, розвитку аеропортової інфраструктури та адаптації до європейських стандартів.

У результаті дослідження розроблено авторську модель оцінювання економічних наслідків інтеграції українських вантажних авіакомпаній до європейського авіаційного простору, яка систематизує інституційні, економічні, операційно-логістичні та стратегічні складові інтеграційного процесу й дозволяє комплексно оцінювати їх вплив на ефективність функціонування авіаперевізників.

На основі аналізу статистичних даних за 2022–2025 рр. встановлено, що світовий та європейський ринки авіавантажних перевезень демонструють стійке відновлення після кризових явищ та формують сприятливе зовнішнє середовище для майбутньої інтеграції українських вантажних авіакомпаній. Водночас ефективне використання цих можливостей залежатиме від рівня технологічної модернізації, розвитку логістичної інфраструктури, цифрової трансформації, залучення інвестицій та здатності українських перевізників конкурувати на європейському ринку.

Узагальнення результатів дослідження дало змогу визначити стратегічні напрями підвищення ефективності інтеграції українських вантажних авіакомпаній до європейського авіаційного простору, серед яких

інституційна гармонізація, модернізація матеріально-технічної бази та інфраструктури, розвиток міжнародного партнерства, цифровізація, підтримка експорту та розширення ринків, а також державна підтримка післявоєнного відновлення авіаційної галузі. Комплексна реалізація цих напрямів сприятиме підвищенню економічної ефективності діяльності українських вантажних авіакомпаній, зміцненню їх конкурентоспроможності та розширенню участі у міжнародних логістичних ланцюгах.

Отже, результати проведеного дослідження підтверджують, що інтеграція українських вантажних авіакомпаній до європейського авіаційного простору є одним із ключових чинників їхнього післявоєнного розвитку, підвищення конкурентоспроможності та зміцнення позицій України на європейському ринку авіавантажних перевезень.

Перспективи подальших наукових досліджень доцільно пов'язати з розробленням методичного підходу до кількісного оцінювання економічної ефективності інтеграції українських вантажних авіакомпаній до європейського авіаційного простору з використанням системи фінансово-економічних показників, економікоматематичного моделювання та сценарного прогнозування.

Декларація щодо використання інструментів штучного інтелекту. У процесі підготовки статті використовувалися інструменти генеративного штучного інтелекту (ChatGPT-5.5, OpenAI, 2025) для пошуку та узагальнення наукової інформації, удосконалення структури статті, мовного редагування окремих фрагментів тексту, а також формування окремих графічних матеріалів. Усі результати, отримані за допомогою інструментів штучного інтелекту, були критично перевірені, відредаговані та доопрацьовані автором. Автор несе повну відповідальність за достовірність, наукову обґрунтованість, оригінальність і цілісність представлених результатів дослідження.

Список використаних джерел:

1. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> (дата звернення: 04.06.2026).
2. Питання Національної ради з відновлення України від наслідків війни : Указ Президента України від 21 квітня 2022 р. № 266/2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/266/2022#Text> (дата звернення: 04.06.2026).
3. Угода про Спільний авіаційний простір між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом і його державами-членами, з іншої сторони : міжнародний документ від 12 жовтня 2021 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_004-21#Text (дата звернення: 04.06.2026).
4. Єдиний авіаційний простір між Україною та ЄС: можливості та проблеми / Інститут економічних досліджень та політичних консультацій. Київ, 2011. 36 с. URL: http://www.ier.com.ua/files/publications/Policy_papers/IER/2011/Common_avia_space_PP.pdf (дата звернення: 04.06.2026).
5. Кудрицька Н. В. Державне регулювання процесів конвергенції авіаційного транспорту України до ЄС. Університетський економічний вісник. 2023. № 56. С. 54–60. DOI: <https://doi.org/10.31470/2306-546X-2023-56-54-60>
6. Лещинський О. Л. Аналіз та тенденції розвитку авіаційної галузі України в сучасних умовах. Проблеми системного аналізу в економіці. 2025. № 1(98). С. 35–42. URL: http://www.psae-jrnl.nau.in.ua/journal/1_98_2025_ukr/5.pdf (дата звернення: 04.06.2026).

7. Сидоренко К. В., Терентьева В. Ю. Розвиток світового ринку авіаційних перевезень в умовах турбулентності. Економічний простір. 2024. № 192. С. 12–21. DOI: <https://doi.org/10.30838/EP.192.12-21>
8. Kyrylenko O. M., Ovsak B. O., Ovsak O. P., Sadlovskaya I. P. Development of European aviation integration: Ukraine on the path to the European Common Aviation Area. European Transport. 2024. No. 98. DOI: <https://doi.org/10.48295/ET.2024.98.12>
9. International Air Transport Association. Air Cargo Market Analysis 2025. Montreal ; Geneva : IATA, 2025. URL: <https://www.iata.org/en/publications/economics/> (дата звернення: 04.06.2026).
10. International Air Transport Association. World Air Transport Statistics (WATS) 2025. Montreal ; Geneva : IATA, 2025. URL: <https://www.iata.org/en/publications/store/world-air-transport-statistics/> (дата звернення: 04.06.2026).
11. International Civil Aviation Organization. Annual Reports of the Council. Montreal : ICAO. URL: <https://www.icao.int/about-icao/Pages/annual-reports.aspx> (дата звернення: 04.06.2026).
12. Eurostat. Air freight transport statistics. Luxembourg : Publications Office of the European Union. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Air_freight_transport_statistics (дата звернення: 04.06.2026).
13. European Commission. Common Aviation Area Agreement between the European Union and Ukraine. Brussels : European Commission, 2021. URL: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/international-aviation/common-aviation-area_en (дата звернення: 04.06.2026).
14. SESAR Joint Undertaking. European ATM Master Plan 2025. Brussels : SESAR Joint Undertaking, 2025. URL: <https://www.sesarju.eu> (дата звернення: 04.06.2026).
15. European Union Aviation Safety Agency (EASA), EUROCONTROL. European Aviation Environmental Report 2025. Cologne : EASA, 2025. URL: <https://www.easa.europa.eu> (дата звернення: 04.06.2026).
16. International Air Transport Association. Annual Review 2025. Montreal ; Geneva : IATA, 2025. URL: <https://www.iata.org/en/publications/annual-review/> (дата звернення: 04.06.2026).

References:

1. Kabinet Ministriv Ukrainy. (2018). Pro skhvalennia Natsionalnoi transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2030 roku [On approval of the National Transport Strategy of Ukraine until 2030]. Rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 30 travnia 2018 roku No. 430-r. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> [in Ukrainian].
2. Prezydent Ukrainy. (2022). Pytannia Natsionalnoi rady z vidnovlennia Ukrainy vid naslidkiv viiny [Issues of the National Council for the Recovery of Ukraine from the Consequences of the War]. Ukaz Prezydenta Ukrainy vid 21 kvitnia 2022 roku No. 266/2022. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/266/2022#Text> [in Ukrainian].
3. Ukraina, Yevropeyskyi Soiuz. (2021). Uhoda pro Spilnyi aviatsiynyi prostir mizh Ukrainoiu, z odnii storony, ta Yevropeyskym Soiuzom i yoho derzhavamy-chlenamy, z inshoi storony [Common Aviation Area Agreement between Ukraine, of the one part, and the European Union and its Member States, of the other part]. https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_004-21#Text [in Ukrainian].
4. Instytut ekonomichnykh doslidzhen ta politychnykh konsultatsii. (2011). Yedynyi aviatsiynyi prostir mizh Ukrainoiu ta YeS: mozhlyvosti ta problemy [Common Aviation Area between Ukraine and the European Union: Opportunities and Challenges]. Kyiv. http://www.ier.com.ua/files/publications/Policy_papers/IER/2011/Common_avia_space_PP.pdf [in Ukrainian].
5. Kudrytska, N. V. (2023). Derzhavne rehuliuвання protsesiv konverhentsii aviatsiinoho transportu Ukrainy do YeS [State regulation of the convergence processes of Ukraine's air transport to the European Union]. Universytetskyi ekonomichnyi visnyk, (56), 54–60. <https://doi.org/10.31470/2306-546X-2023-56-54-60> [in Ukrainian].
6. Leshchynskyi, O. L. (2025). Analiz ta tendentsii rozvytku aviatsiinoi haluzi Ukrainy v suchasnykh umovakh [Analysis and development trends of the aviation industry of Ukraine under current conditions]. Problemy systemnoho analizu v ekonomitsi, 1(98), 35–42. http://www.psae-jrnl.nau.in.ua/journal/1_98_2025_ukr/5.pdf [in Ukrainian].
7. Sydorenko, K. V., & Terentieva, V. Yu. (2024). Rozvytok svitovoho rynku aviatsiinykh perevezen v umovakh turbulentnosti [Development of the global air transport market under turbulence conditions]. Ekonomichnyi prostir, (192), 12–21. <https://doi.org/10.30838/EP.192.12-21> [in Ukrainian].
8. Kyrylenko, O. M., Ovsak, B. O., Ovsak, O. P., & Sadlovskaya, I. P. (2024). Development of European aviation integration: Ukraine on the path to the European Common Aviation Area. European Transport, (98). <https://doi.org/10.48295/ET.2024.98.12>
9. International Air Transport Association. (2025). Air Cargo Market Analysis 2025. <https://www.iata.org/en/publications/economics/>
10. International Air Transport Association. (2025). World Air Transport Statistics (WATS) 2025. <https://www.iata.org/en/publications/store/world-air-transport-statistics/>
11. International Civil Aviation Organization. (2025). Annual Reports of the Council. <https://www.icao.int/about->

icao/Pages/annual-reports.aspx

12. Eurostat. (2025). Air freight transport statistics. https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Air_freight_transport_statistics

13. European Commission. (2021). Common Aviation Area Agreement between the European Union and Ukraine. https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/international-aviation/common-aviation-area_en

14. SESAR Joint Undertaking. (2025). European ATM Master Plan 2025. <https://www.sesarju.eu>

15. European Union Aviation Safety Agency (EASA), & EUROCONTROL. (2025). European Aviation Environmental Report 2025. <https://www.easa.europa.eu>

16. International Air Transport Association. (2025). Annual Review 2025. <https://www.iata.org/en/publications/annual-review/>

Дата надходження статті: 06.07.2026 р.

Дата прийняття статті до друку: 28.07.2026 р.

Дата публікації (оприлюднення) статті: 25.08.2026 р.

Стаття поширюється на умовах ліцензії Creative Commons Attribution License International CC-BY.